

## COMMISSIONE IX

## LAVORI PUBBLICI

38.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 19 GENNAIO 1982

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

## INDICE

	PAG.	PAG.
<b>Disegni e proposte di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio):		
Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Frejus e la rete autostradale regionale (899);		RALLO ed altri: Deroga all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per quanto concerne il completamento dell'autostrada Messina-Palermo (1395) . . . . . 334
Collegamento autostradale tra Fiano Romano e San Cesareo dell'autostrada Milano-Napoli, completamento dell'autostrada dei trafori e raddoppio del tratto Carmagnola-Priero dell'autostrada Torino-Savona (900);		PRESIDENTE . . . . . 334, 335, 336, 339, 341
ZANONE ed altri: Deroga al decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per consentire la costruzione del tronco mancante dell'autostrada Messina-Palermo (1037);		CIUFFINI FABIO MARIA . . . . . 334, 336, 338, 340, 341
CARLOTTO ed altri: Deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, concernente provvedimenti per l'autostrada Torino-Savona (1153);		CUSUMANO VITO . . . . . 336
		FACCHINI ADOLFO . . . . . 340
		GIGLIA LUIGI, <i>Relatore</i> . . . . . 335, 336, 339, 340, 341
		BIANCO ILARIO . . . . . 340
		NICOLAZZI FRANCO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . . 334, 335
		ROCELLA FRANCESCO . . . . . 339, 340
		SANTI ERMIDO . . . . . 339

---

**La seduta comincia alle 9,50.**

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

(È approvato).

**Discussione dei disegni di legge: Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Frejus e la rete autostradale regionale (899); Collegamento autostradale tra Fiano Romano e San Cesareo dell'autostrada Milano-Napoli, completamento dell'autostrada dei trafori e raddoppio del tratto Carmagnola-Priero dell'autostrada Torino-Savona (900); e delle proposte di legge Zanone ed altri: Deroga al decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per consentire la costruzione del tronco mancante dell'autostrada Messina-Palermo (1037); Carlotto ed altri: Deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, concernente provvedimenti per l'autostrada Torino-Savona (1153); Rallo ed altri: Deroga all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per quanto concerne il completamento dell'autostrada Messina-Palermo (1395).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata dei disegni di legge: « Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Frejus e la rete autostradale regionale »; « Collegamento autostradale tra Fiano Romano e San Cesareo dell'autostrada Milano-Napoli, completamento dell'autostrada dei trafori e raddoppio del tratto Carmagnola-Priero dell'autostrada Torino-Savona » e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Zanone, Bozzi, Sterpa: « Deroga al decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per consentire la costruzione del tronco mancante dell'autostrada Messina-Palermo »; Carlotto, Romita, Manfredi Manfredo, Scaiola, Sobrero, Balzardi, Cavigliasso Paola: « Deroga all'articolo 18-bis della

legge 16 ottobre 1975, n. 492, concernente provvedimenti per l'autostrada Torino-Savona »; Rallo, Trantino, Santagati, Macaluso, Lo Porto: « Deroga all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per quanto concerne il completamento dell'autostrada Messina-Palermo ».

Ricordo che la Commissione ha ottenuto il 21 dicembre il trasferimento in sede legislativa del testo unificato dei progetti di legge all'ordine del giorno, su cui la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole con condizioni

FABIO MARIA CIUFFINI. Desidero capire se si tratta della grande viabilità in Italia o in Piemonte.

PRESIDENTE. In Italia. Ho citato i disegni di legge nn. 899 e 900 e le proposte di legge nn. 1037, 1153 e 1395 che fanno parte di un testo elaborato dal Comitato ristretto.

FABIO MARIA CIUFFINI. Si sta riferendo ad un documento nazionale che riguarda la viabilità nazionale ?

PRESIDENTE. Non considero nazionale l'articolo apparso questa mattina su *Repubblica*, anche se può interessare la mia regione.

FABIO MARIA CIUFFINI. Nicolazzi sui ritardi ha qualche responsabilità.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono stato chiamato da assessori comunisti delle giunte regionali per rendere conto dello stato dei lavori e ho riferito. Non facciamo due giochi: uno fuori e uno dentro. Sono andato a Torino per non fare uno sgarbo, mentre sarei rimasto volentieri a Roma.

FABIO MARIA CIUFFINI. Per quanto riguarda il Piemonte, sì. Sono piuttosto convinto che i ritardi che si sono avuti in Italia nel settore autostradale, in partico-

## VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1982

lare in Piemonte, sono dovuti al modo infelice con cui Nicolazzi ha presentato le sue leggi.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il ritardo è dovuto invece alla caparbieta nel non voler prendere in considerazione i provvedimenti che ho presentato.

PRESIDENTE. L'onorevole Luigi Giglia ha facoltà di svolgere la relazione.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il testo unificato al nostro esame è frutto del lavoro del Comitato ristretto che non ho bisogno di ricordare quanto sia stato laborioso e intenso sulla base degli iniziali progetti presentati dal Governo: il n. 899 relativo alla realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Frejus e la rete autostradale regionale e il n. 900 relativo, fra l'altro, al collegamento autostradale tra Fiano Romano e San Cesareo dell'autostrada Milano-Napoli, ai quali si sono aggiunte un'altra serie di proposte pervenendo alla stesura di un testo che certamente è molto più ampio rispetto agli originari provvedimenti presentati dal Governo. I colleghi ricorderanno che nel corso di questo iter che ormai ha superato il biennio, il testo fu unito anche alle norme concernenti l'acceleramento delle procedure che a suo tempo sono state stralciate e hanno formato oggetto di una proposta di legge, presentata da tutti i gruppi politici, che è diventata legge dello Stato con il numero 741. Rimane quindi a noi l'esame di questo testo, cui è stato dato il titolo provvisorio di « Sistema viario di grande comunicazione », titolo che andrà, ovviamente, meglio precisato nel prosieguo della discussione.

L'articolato predisposto dal comitato ristretto si compone di diverse parti, frutto non di compromessi, ma di scelte opportunamente fatte dal medesimo comitato, sulla base sia di proposte del Governo e dei vari gruppi politici, sia di suggerimenti venuti, nel frattempo, da parte dei vari enti locali interessati.

Il testo in questione è stato, a suo tempo, inviato alla V Commissione bilancio, il cui parere era utile per la concessione della sede legislativa — che, infatti, si è avuta — e necessario con riferimento alle implicazioni finanziarie del provvedimento di legge. A tale proposito, la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole a determinate condizioni: si è reso, pertanto, necessario inserire delle modifiche nell'articolato, che di tale parere tenessero conto. Ho già provveduto a far stampare, affiancati, i due testi (quello originariamente elaborato dal Comitato ristretto, e quello risultante dalle modifiche suggerite dalla V Commissione bilancio e da poche altre che sono sembrate opportune), e a distribuirlo ai colleghi.

Comunque, poiché siamo appena all'inizio della discussione, più che soffermarmi su parziali modifiche, mi preme in questo momento evidenziare le linee di fondo della normativa in esame.

All'articolo 1 si individuano le caratteristiche del sistema viario di grande comunicazione, e si stabilisce che esso è composto in primo luogo dalle autostrade, dai trafori alpini, dai raccordi autostradali; poi, dalle strade che congiungono la rete viaria principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi, da quelle che costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale, ivi comprese quelle della Sicilia e della Sardegna; infine, dai principali collegamenti interregionali e dalle strade di collegamento con i porti di prima categoria e gli aeroporti di particolare importanza.

Allo stesso articolo è previsto che il ministro dei lavori pubblici — presidente dell'ANAS, sentite le regioni ed il consiglio di amministrazione dell'ANAS, trasmette alle Camere — entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge — uno schema di decreto di classificazione delle infrastrutture viarie di grande comunicazione, onde acquisire il parere delle competenti Commissioni permanenti. Infatti, il sistema viario di grande comunicazione costituisce l'ambito nel quale si sviluppa il piano decennale relativo a questo tipo

di viabilità, di cui si parla al successivo articolo 2.

A tale proposito, devo ricordare che, da una parte, si prende in considerazione la necessità di un intervento finanziario puro e semplice, dall'altra si prevede che, quando il Governo avrà definito il sistema viario di grande comunicazione, il programma finanziario corrispondente possa essere liberato da quei vincoli a suo tempo posti dall'articolo 11 della legge n. 287 del 1971 e dall'articolo 18-bis della legge n. 492 del 1975, il quale, com'è noto, bloccava gli interventi nel settore autostradale.

L'articolo 2 stabilisce dei criteri di priorità per l'impostazione del predetto piano decennale, e cioè: il completamento e l'ammodernamento di itinerari di grande comunicazione; la realizzazione o l'ammodernamento di itinerari a servizio di infrastrutture portuali, aeroportuali, interportuali ed intermodali; il miglioramento di itinerari per i quali non esistano sufficiente viabilità o mezzi di trasporto alternativo. Si prevede che una quota non inferiore al 40 per cento del piano venga destinata alla viabilità di certi territori situati nel Mezzogiorno d'Italia.

Il medesimo articolo fissa un termine di 12 mesi al ministro dei lavori pubblici per l'adozione del piano, che dev'essere sottoposto al parere delle competenti Commissioni parlamentari. Mi pare opportuno cogliere quest'occasione per invitare il Governo a non utilizzare tutto il tempo utile qui assegnato dalla legge, così che il Parlamento possa disporre al più presto del piano in questione, e nel più breve tempo possibile si mettano a disposizione le somme stanziare, in modo da non registrare quelle perdite che purtroppo derivano dall'erosione inflazionistica.

L'articolo 3 del disegno di legge definisce un programma-stralcio sul piano decennale, per il periodo 1982-1987, per consentire l'avvio dei lavori più urgenti. Nel testo proposto dalla Commissione all'attenzione della V Commissione bilancio, nel corso dell'esame in sede referente, si prevedeva — come i colleghi ricorderanno — uno stanziamento di mille miliardi: la

predetta Commissione ha invece ritenuto di dover ridurre tale somma fino a 800 miliardi, lasciando invece immutati gli stanziamenti e le destinazioni che nell'articolo 3 avevamo stabiliti come prioritari, e cioè 100 miliardi per il completamento del tratto Grosseto-Livorno, della strada statale Aurelia; 100 miliardi per il completamento dell'itinerario « E 7 », Orte-Cesena; 100 miliardi per il completamento dell'itinerario autostradale l'Aquila-Teramo; 40 miliardi per il tratto Gravellona-Toce fino al Confine-Sempione, sulla strada statale n. 34.

Ci è sembrato opportuno aggiungere all'originario testo dell'articolo un comma, con il quale si autorizza l'ANAS a dare priorità all'adeguamento dei tronchi stradali di adduzione ai trafori alpini, per i quali sia possibile un concorso finanziario significativo da parte di Enti territoriali ed economici, utilizzando anche l'istituto della concessione di sola costruzione: ciò al fine di utilizzare somme che altrimenti non potrebbero trovare, in sede locale, modi di spendita, per i noti vincoli che le bloccano.

FABIO MARIA CIUFFINI. Questa disposizione è per noi un'assoluta novità! Vorrei almeno sapere, quando si parla di « trafori alpini », se si allude a quelli già esistenti o anche a quelli che dovessero essere costruiti in futuro. Voglio sperare che s'intenda solo i primi.

PRESIDENTE. Concretamente, qui ci si vuole riferire ai trafori della Valle d'Aosta.

VITO CUSUMANO. È chiaro che si parla dei trafori già esistenti: altrimenti, non avrebbe senso parlare dell'« adeguamento dei tronchi stradali di adduzione » ai medesimi.

LUGI GIGLIA, *Relatore*. Questo disegno di legge sta concludendo il suo *iter* in sede legislativa e spero quindi che la presentazione degli emendamenti non ritardi ulteriormente l'approvazione definitiva; il relatore e il Governo sono dispo-

## VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1982

nibili per cercare di ricondurre in termini positivi le proposte di modifica.

Nell'articolo 4 vengono individuati gli interventi relativi alla realizzazione del traforo autostradale del Frejus; il nuovo testo, secondo i suggerimenti della Commissione bilancio, specifica in termini diversi gli oneri a carico dello Stato, stabilendo che per i 10 miliardi necessari per la corresponsione del contributo alla partecipazione dell'ANAS si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione 1982 del Ministero del tesoro e viene inoltre stabilito che le rate di ammortamento per capitale di interessi sull'ammontare dei 450 miliardi vengono iscritte a partire dal 1983 a carico del bilancio dello Stato, considerando che per il 1982 non ci sarà nulla da pagare perché saremo nella fase iniziale.

L'articolo 5 autorizza il consorzio per l'autostrada Messina-Palermo ad iniziare la realizzazione del completamento dell'itinerario autostradale Messina-Palermo; lo stanziamento iniziale di 270 miliardi viene ripartito per il 1981 e per il 1982 in 10 miliardi per ciascun esercizio. Per le ulteriori necessità si provvederà attraverso l'inserimento nel piano decennale.

All'articolo 6 vengono individuate le deleghe relative agli interventi della società Autostrade dell'IRI, il cui capitale azionario è recentemente passato all'Italstat; la società è cioè autorizzata a realizzare il completamento dell'autostrada Milano-Napoli mediante la costruzione del collegamento autostradale tra il ramo nord Milano-Roma e il ramo sud Roma-Napoli, nonché il completamento dell'autostrada Voltri-Gravellona-Toce e rispettive diramazioni, mediante la costruzione del tronco Stroppiana-Gravellona-Toce con diramazioni per Sesto Calende. Vengono poi individuati due problemi che hanno formato oggetto di ampie discussioni in sede di comitato ristretto; è stabilito cioè che la concessione di costruzioni e di esercizio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia assentita alla Società Autostrada Tirrenica è revocata a far data dall'entrata in vigore della presente legge, e che le concessioni

di costruzione e di esercizio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia e del tronco Vittorio Veneto-Belluno (Longarone) quale proseguimento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto sono assentite alla Società Autostrade. Per queste due autostrade il Governo predisporrà un apposito disegno di legge con il quale saranno indicate le condizioni economiche e finanziarie relative alla loro realizzazione; non credo, infatti, che ci sia bisogno di ripetere come un impegno finanziario di questo genere non possa trovare capienza nell'ambito del disegno di legge al nostro esame.

All'articolo 7 vengono precisati, in armonia con quanto già previsto per la realizzazione di queste autostrade ed in base all'esperienza acquisita, i compiti previsti dalla legge n. 385 del 1968 per la società concessionaria.

Con l'articolo 8 viene affrontato un problema relativo alla società Torino-Savona; di questo problema si è ampiamente discusso in sede di comitato ristretto e nel corso degli incontri avuti con i rappresentanti della regione Piemonte, della regione Liguria, dell'amministrazione di Savona e degli altri enti interessati. Con questa norma vengono autorizzati gli azionisti della società Torino-Savona a trasferire alla società Autostrade la proprietà del pacchetto azionario contro un pagamento di un prezzo pari al 50 per cento del valore nominale delle azioni risultante dal bilancio al 31 dicembre 1980; vengono inoltre individuate le priorità da dare nella realizzazione del raddoppio dell'autostrada. Si stabilisce inoltre che il nuovo assetto proprietario dovrà prevedere tra l'altro la predisposizione del progetto esecutivo, l'aggiornamento del piano finanziario, l'impegno della concessionaria a realizzare anche gradualmente le opere. Per l'attuazione di quanto previsto in questo articolo è autorizzata la spesa di 20 miliardi per l'anno 1982, a carico del capitolo 505 del bilancio dell'ANAS; qualora non ci fossero disponibilità di fondi, c'è sempre la possibilità di rimpinguarli, perché sappiamo che oltre al bilancio annuale c'è un bilancio di riassetto al 30

giugno, ci sono continue variazioni di bilancio e non saranno certo questi 20 miliardi a mettere in crisi la finanza dello Stato.

L'articolo 9 individua il problema concernente la tangenziale di Napoli, problemi attorno ai quali sorse un'ampia discussione anche in occasione del precedente provvedimento; si stabilisce cioè che le tariffe di pedaggio sono fissate nella misura del 40 per cento di quelle annualmente previste in applicazione della vigente normativa di convenzione. Viene inoltre stabilito un contributo di 30 miliardi per la società concessionaria Tangenziale di Napoli, resosi necessario per la parziale copertura dei minori introiti derivanti dal ridotto livello tariffario e viene stabilita una proroga della concessione relativa alla compensazione degli oneri sorti per il passaggio del pacchetto azionario della società Tangenziale di Napoli alla società Autostrade.

Al successivo articolo 10 si dice: « Entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge la proprietà dei pacchetti azionari delle società Tangenziale di Napoli e Traforo del Monte Bianco, detenuta da società del gruppo IRI, sarà trasferita alla società Autostrade, contro pagamento di una somma pari al valore nominale delle azioni, quale risultante dal bilancio al 31 dicembre 1980 di ciascuna società. A parziale compensazione degli oneri gravanti sulla società Autostrade, per effetto della gestione delle partecipazioni nelle società Torino-Savona e Tangenziale di Napoli, è accordata la proroga di 15 anni del periodo di concessione, di cui all'articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 385 ».

All'articolo 11 si afferma: « Fermo restando quanto disposto nei precedenti articoli della presente legge, la sospensione disposta dall'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, alla costruzione di nuove autostrade, tratte autostradali e trafori, deve intendersi riferita ai soli lavori di primo impianto, con esclusione degli eventuali successivi interventi di adeguamento ». Questa specificazione si è resa necessaria, in modo da appianare le dif-

ficoltà interpretative che si sono avute in passato.

Il titolo III concerne i provvedimenti per il riassetto. È un problema, come sapete, che si trascina da molto tempo e viene individuato un periodo, sostanzialmente limitato all'anno finanziario 1982, in cui vengono determinati dei criteri, che potremmo definire « quadro »; viene infatti stabilita una proroga per gli interventi attualmente in vigore, ma sottoposta a determinate condizioni, che possono essere configurate nella presentazione di atti aggiuntivi, tesi alla realizzazione di convenzioni aggiuntive, per l'esame dei nuovi piani finanziari da parte dell'ANAS. Vengono inoltre confermate le attuali tariffe, ivi compreso il beneficio della lira e delle tre lire che vengono attualmente versate al tesoro. Vengono stanziati 420 miliardi, di cui 340 destinati a far fronte al pagamento delle rate dei mutui da parte del fondo centrale di garanzia, e 80 miliardi per far fronte all'applicazione dell'articolo 4 della legge n. 398 del 1980, che prevede il pagamento, da parte dell'ANAS, dei fornitori, degli espropriati e di altri.

Per poter beneficiare di quanto previsto dall'articolo 12, come dicevo, dovrà essere stipulato con ciascun ente concessionario di autostrade (ad eccezione dei consorzi Messina-Palermo, Messina-Catania e Siracusa-Gela) un atto aggiuntivo che preveda gli adeguamenti alle disposizioni contenute nella presente legge, nonché la regolamentazione di tutti i rapporti connessi ad eventuali trasferimenti di concessioni di autostrade continue, da porre in essere mediante accorpamento delle società interessate.

Si è inoltre fissato un termine al Governo per la predisposizione di un piano organico, stabilendo che entro il 30 giugno 1983 dovrà essere presentata al Parlamento una relazione. In questo piano potrà essere previsto l'accorpamento delle società autostradali.

FABIO MARIA CIUFFINI. Quindi le società autostradali restano tutte in vita?

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. In questo momento sì, ma successivamente possono essere accorpate nella proposta del Governo.

All'articolo 13 si prevede che il ministro dei lavori pubblici e la regione siciliana possono essere autorizzati a ricercare intese per la costituzione di un consorzio unico al posto dei tre consorzi attualmente esistenti; vengono altresì individuate le modalità attraverso le quali dovrà essere operato questo accorpamento.

A conclusione della mia relazione, desidero dire che evidentemente il testo del progetto di legge può non soddisfare tutte le richieste emerse nel corso delle nostre discussioni e delle varie audizioni. Mi riferisco in particolare ad alcune richieste di ulteriori interventi per l'individuazione, ai fini dell'utilizzazione del fondo di mille miliardi, ora ridotto a 800 miliardi, delle situazioni di priorità; infatti non è stata apportata alcuna modifica alle priorità inizialmente indicate. Mi riferisco anche ad altre tratte autostradali che in questo momento vengono rinviate a nuovi interventi legislativi. Tutto ciò è la conseguenza, non solo della limitatezza degli interventi finanziari di cui si è dovuto tener conto, ma anche dell'esigenza di presentare un provvedimento che abbia un suo equilibrio sia fra gli interventi autostradali e quelli non autostradali e sia nell'ambito di una omogeneizzazione di tutto il territorio nazionale.

Ricordo ai colleghi, affinché ne tengano conto, che il provvedimento ha avuto un lungo *iter* e che su di esso vi è stato un laborioso parere della Commissione bilancio, a causa delle difficoltà finanziarie che la V Commissione ha dovuto incontrare, apportando anche una riduzione delle somme previste nella nostra iniziale proposta.

Nel raccomandare ai colleghi l'approvazione di questo progetto di legge, desidero sottolineare l'urgenza e l'importanza che il provvedimento riveste, non solo per le particolari condizioni economiche del paese (in quanto esso prevede una serie di investimenti e quindi di possibilità di lavoro, di cui si sente in questo momento il bisogno) ma anche perché questo

progetto di legge prevede un intervento, il più ordinato possibile, per poter avviare una regolamentazione da definire nel più breve tempo.

PRESIDENTE. Desidero innanzitutto ringraziare l'onorevole Giglia per la sua relazione e per l'illustrazione del testo predisposto dal Comitato ristretto, al quale auguro anch'io una sollecita approvazione. Desidero inoltre ricordare ai colleghi che avevano presentato emendamenti nel corso della discussione in sede referente, di volerli nuovamente presentare, dal momento che stiamo ora esaminando il provvedimento in sede legislativa.

Avevamo previsto, nella seduta di oggi in sede legislativa, di sospendere l'esame del provvedimento dopo la relazione, ma poiché abbiamo ancora a disposizione del tempo, penso senz'altro che possiamo iniziare la discussione sulle linee generali.

Dichiaro pertanto aperta la discussione sulle linee generali.

ERMIDO SANTI. Vorrei dare atto innanzi tutto al relatore della completezza della sua relazione e dell'ampiezza dei particolari che ci ha fornito; il che non significa che la mia parte politica non ritenga discutibili parte delle sue argomentazioni, ma deve rilevare che la relazione ha il pregio di aver dato una valutazione complessiva del problema.

Vorrei proporre di accantonare l'esame di questo provvedimento e di rimandarlo ad altra seduta, per avere il tempo di riflettere attentamente sugli elementi che ci sono stati forniti e sui problemi che il deficitario sistema autostradale crea nei confronti della collettività.

FRANCESCO ROCCELLA. Sono arrivato tardi e non ho potuto seguire dall'inizio la relazione; me ne scuso e vorrei chiedere un chiarimento a lei, onorevole relatore, o al rappresentante del Governo.

Com'è noto, in una precedente riunione abbiamo subordinato il passaggio di questo provvedimento dalla sede referente alla sede legislativa al soddisfacimento di alcune richieste giudicate non setto-

## VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1982

riali né corporative: abbiamo segnalato, in particolare, l'urgenza della tratta di completamento della Cassia e della Flaminia. L'interesse generale del completamento di questa struttura autostradale è stato riconosciuto sul piano tecnico dai rappresentanti dell'ANAS e, conseguentemente, da tutti noi che partecipammo a quella riunione.

Quindi, dato il valore oggettivo e l'interesse generale del completamento della Cassia e della Flaminia, vorrei che mi fosse chiarito che seguito ha avuto questa richiesta.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Desidero ricordare all'onorevole Roccella che sul problema del completamento della Cassia e della Flaminia, noi rimanemmo d'accordo che avremmo accertato che cosa l'ANAS potesse fare con i mezzi propri. Siccome in quel momento l'ANAS non aveva mezzi propri, ma poi si è vista assegnare 500 miliardi, noi convenimmo che se l'ANAS avesse provveduto con i mezzi propri a questa tratta di completamento — di cui confermo senz'altro la validità —, si sarebbe potuta senz'altro soddisfare questa richiesta. Se invece l'ANAS non avesse potuto procedere neanche con i 500 miliardi all'opera di completamento di queste due importanti arterie, tale intervento avrebbe dovuto essere inserito nel piano degli 800 miliardi.

FRANCESCO ROCCELLA. Per buona memoria, devo ricordare che il completamento della Cassia e della Flaminia fu considerato prioritario, dal momento che queste strade scaricano a Roma da nord un flusso di traffico di notevole entità, che alle porte della città risulta strozzato. Ricordo anche che si decise di affrontare questo problema con immediatezza, ritenendolo pregiudiziale anche all'approvazione di questo provvedimento.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Le assicuro, onorevole Roccella, che prima di arrivare alla votazione degli articoli e degli emendamenti noi avremo chiarito questa vicenda.

FRANCESCO ROCCELLA. Mi sembra questo un punto di validità obbiettiva inserito in un programma settoriale.

FABIO MARIA CIUFFINI. La validità obbiettiva di questo punto la si evince dal fatto che del problema ne avete dibattuto in riunioni private di cui non abbiamo conoscenza.

ILARIO BIANCO. Desidero rivolgere tre domande al ministro. Primo: che fine hanno fatto i 5.700 miliardi di *deficit* delle autostrade, come mi aveva detto il ministro Nicolazzi nel luglio del 1981, miliardi che, se non sbaglio, ogni anno procurano mille miliardi di interessi.

Secondo: che fine hanno fatto i *deficit* di gestione di molte autostrade secondo la tabella che nel luglio del 1981 ci è stata fornita dal signor ministro.

Terzo: se nella relazione si è tenuto conto del piano triennale Stamatì e si è già provveduto o alla sua realizzazione o almeno al finanziamento.

ADOLFO FACCHINI. Intervengo sull'ordine dei lavori. Ci troviamo di fronte ad un provvedimento che da anni pende davanti alla Commissione — sono note un po' a tutti le varie vicende —, benché si sia fatto sempre richiamo alla sua importanza e alla necessità di approvarlo senza indugi. Tenendo conto che finalmente ne abbiamo cominciato l'esame in sede legislativa, anche per l'impegno di ciascun gruppo, riteniamo che sia necessario dare ordine ai lavori della Commissione in tempi brevi, che ognuno di noi deve rispettare, per evitare di perdere tempo e di andare ad un nulla di fatto, com'è avvenuto fino ad oggi. Pertanto, il gruppo comunista è disponibile fin d'ora ad un accordo per approvare rapidamente il provvedimento, con le dovute modificazioni che proporranno nel corso della discussione, in modo da andare incontro alle esigenze che esistono nel settore. Richiamo la presidenza a tener conto di questa necessità a predisporre un calendario dei lavori che



---

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1982

---

sia a tempi non brevi ma addirittura brevissimi per impedire il ripetersi di situazioni di stallo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Facchini, credo che alle sue considerazioni si sia già data una risposta questa mattina, anche se in maniera molto parziale, avviando, dopo la relazione dell'onorevole Giglia, la discussione generale con tre interventi. Nell'accogliere la sua proposta, rilevo che alle 11 dobbiamo riprendere la discussione del decreto-legge sulla casa e che giovedì mattina abbiamo all'ordine del giorno il parere sulla legge finanziaria e l'inizio della discussione del secondo provvedimento relativo alla ristrutturazione dell'ANAS che credo porterà via poco tempo perché, dopo la relazione, con molta probabilità si proporrà la costituzione di un Comitato ristretto. Propongo quindi che venerdì mattina si concluda la discussione e si svolgano le repliche del relatore e del Governo sul testo unificato al nostro esame. Se ciò non fosse possibile, potremmo esaminare questo testo la mattina di giovedì, iscrivendolo al secondo punto della sede legislativa, salvo un rinvio al pomeriggio.

**LUIGI GIGLIA, Relatore.** Poiché giovedì mattina dobbiamo procedere alla discussione della legge finanziaria che la maggioranza è impegnata a sostenere, è neces-

sario sapere quanto tempo i gruppi dell'opposizione intendono dedicarle.

**FABIO MARIA CIUFFINI.** Il Presidente del Consiglio Spadolini ha ottenuto la graduazione degli sfratti fino al compimento della legge finanziaria, per cui quest'anno l'esame di tale legge si concluderà verso novembre!

**PRESIDENTE.** Nell'ufficio di presidenza si è detto che la discussione della legge finanziaria non si esaurirà nella sola seduta di giovedì per cui, dopo la relazione dell'onorevole Fornasari e lo svolgimento di alcuni interventi, potremo passare verso le 11 alla sede legislativa trattando, prima, il provvedimento di ristrutturazione dell'ANAS e, poi, il testo unificato al nostro esame, che iscriviamo quindi al secondo punto, salvo rinviarlo al pomeriggio compatibilmente con i lavori di aula.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 11.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO