

## COMMISSIONE IX

## LAVORI PUBBLICI

39.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 GENNAIO 1982

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>		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);	
Ristrutturazione dei ruoli dell'ANAS (Nuovo testo del disegno di legge n. 1550 a seguito dello stralcio degli articoli 1, 2 e da 5 a 12, deliberato dalla IX Commissione lavori pubblici, in sede legislativa, nella seduta del 22 ottobre 1981 (1550-bis) . . . . .	344	CARLOTTO ed altri: Deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, concernente provvedimenti per l'autostrada Torino-Savona (1153);	
PRESIDENTE . . . . .	344, 345	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) . . . . .	345
FACCHINI ADOLFO . . . . .	344	PRESIDENTE . . . . .	345, 347, 348, 349
ROCELLI GIAN FRANCO, <i>Relatore</i> . . . . .	344, 345	CIUFFINI FABIO MARIA . . . . .	348, 349
SANTUZ GIORGIO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	345	GIGLIA LUIGI, <i>Relatore</i> . . . . .	348
<b>Disegni e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>		MANFREDI MANFREDO . . . . .	347, 348
Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Fréjus e la rete autostradale regionale (899);		PADULA PIETRO . . . . .	347
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);		RALLO GIROLAMO . . . . .	346
		ROCELLI GIAN FRANCO . . . . .	346
		SANTI ERMIDO . . . . .	348
		SANTUZ GIORGIO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	348

La seduta comincia alle 11.

GIAN FRANCO ROCELLI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Ristrutturazione dei ruoli dell'ANAS (Nuovo testo del disegno di legge n. 1550 a seguito dello stralcio degli articoli 1, 2 e da 5 a 12, deliberato dalla IX Commissione lavori pubblici, in sede legislativa, nella seduta del 22 ottobre 1981) (1550-bis).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ristrutturazione dei ruoli dell'ANAS ». L'onorevole Rocelli ha facoltà di svolgere la relazione.

GIAN FRANCO ROCELLI, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione già svolta sul precedente disegno di legge, dal cui stralcio deriva quello in esame. Ricordo che il testo predisposto in sede di Comitato ristretto per questa parte assorbiva gli emendamenti presentati dall'onorevole Sullo per l'assunzione di geologi e tecnici presso l'ANAS, nonché di periti chimici da mettere a disposizione del centro di Cesano. Il problema della carenza di personale nei compartimenti ANAS è diventato ormai assolutamente indifferibile, particolarmente in questo momento, in cui l'ANAS ha appaltato o ha in corso d'appalto interventi per 4.500 miliardi. I compiti previsti nel piano straordinario per la viabilità e nel piano decennale per la grande viabilità sono in gran parte devoluti all'ANAS, per cui è indispensabile mettere l'Azienda nella condizione di farvi fronte. Quindi propongo che, chiudendo oggi la discussione sulle linee generali — dato che abbiamo già discusso a sufficienza sul testo unificato predisposto —, si proceda alla costituzione di un Comitato ristretto, perché definisca meglio non

solo l'articolato che è stato stralciato, ma anche le proposte che il relatore aveva a suo tempo avanzato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

ADOLFO FACCHINI. In primo luogo, devo dichiarare che il gruppo comunista è favorevole alla costituzione di un Comitato ristretto, anche in coerenza con le considerazioni svolte nel corso dell'esame del precedente provvedimento di legge. Dobbiamo però, a questo punto, sostenere la tesi che abbiamo già esposta al momento dello stralcio, e cioè che il disegno di legge all'ordine del giorno debba avviare una seconda fase della ristrutturazione dell'azienda interessata, come momento decisivo della sua riforma. A tal fine, dovrà essere assunto come pilastro il decentramento periferico, in quanto è solo attraverso una ristrutturazione del genere che si potrà conseguire il risultato di un'azienda più razionale, efficiente e moderna, cioè più in grado di far fronte ai compiti ed alle esigenze che le sono di fronte.

Certo, questo problema non sarà di facile soluzione, dal momento che abbiamo già constatato, nella prima fase della ristrutturazione, quante difficoltà e resistenze abbiamo incontrato, determinate da un tipo di organizzazione e gestione del passato, che presenta inadeguatezze e arretratezze a fronte di una situazione che è andata, invece, evolvendosi. Quindi, pur tenendo conto degli ostacoli che potremo incontrare sul nostro percorso, dovremo avere veramente la volontà di superarli, per giungere ad un concreto decentramento operativo.

A tal fine, e prima di arrivare a delle conclusioni, noi riteniamo che sarà necessario procedere nuovamente a delle audizioni sindacali e di dirigenti dell'ANAS, onde approfondire la situazione.

Già nella prima fase della ristrutturazione noi ci siamo impegnati seriamente, a livello sia di Comitato ristretto sia di Commissione, per giungere a una soluzione rapida: e tale essa sarà anche per

il futuro, se riusciremo ad organizzare bene il nostro lavoro, cioè se, pur non perdendo di vista l'urgenza di risolvere una determinata situazione, ci renderemo conto del fatto che quelli da raggiungere sono obiettivi veramente sostanziali per l'efficienza dell'azienda, e quindi meritevoli di attento esame.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**GIAN FRANCO ROCELLI, Relatore.** Non ho nulla da aggiungere alla relazione ribadendo la proposta di proseguire l'esame in Comitato ristretto.

**GIORGIO SANTUZ, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Mi rifaccio alle considerazioni svolte dal relatore, nella sua introduzione, circa la necessità di pervenire ad una rapida approvazione del disegno di legge in esame, tenendo conto del fatto che oggi l'ANAS si trova a dover affrontare onerosi compiti con scarso personale e quindi con ridotta possibilità di intervento. Voglio altresì fare osservare che questo disegno di legge si collega all'altro da noi approvato circa un mese fa, e che ratificava il contratto per i dipendenti dell'ANAS: è pertanto necessario completare l'ordinamento dell'azienda con l'approvazione di questo progetto di legge. Penso che il Comitato ristretto possa svolgere il suo lavoro in tempi piuttosto brevi, per riportare alla nostra Commissione un testo che venga sollecitamente approvato.

**PRESIDENTE.** Il relatore ha proposto di costituire un Comitato ristretto per un più approfondito esame del disegno di legge all'ordine del giorno. Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Mi riservo di nominare i membri del Comitato ristretto sulla base delle designazioni che i gruppi mi faranno pervenire, e mi auguro, raccogliendo l'invito

del rappresentante del Governo, che il Comitato medesimo possa concludere i suoi lavori nel più breve tempo possibile.

Il seguito dell'esame del disegno di legge è, pertanto, rinviato ad altra seduta.

**Seguito della discussione dei disegni di legge:** Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Fréjus 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 il seguito della discussione abbinata dei disegni di legge: « Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Fréjus 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 di iniziativa dei deputati 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»; Carlotto ed altri: « Deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, concernente provvedimenti per l'autostrada Torino-Savona»; 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 ».

Proseguiamo la discussione sulle linee generali dei progetti di legge.

GIROLAMO RALLO. La sostanza della proposta di legge di cui sono primo firmatario è stata recepita all'articolo 5 del testo unificato elaborato dal Comitato ristretto, dove appunto si tratta del completamento dell'autostrada Messina-Palermo. Mi soffermerò quindi soltanto su questo articolo, lasciando ai miei colleghi il compito di intervenire eventualmente sul resto dell'articolato. Il completamento dell'autostrada Messina-Palermo che era stato considerato indispensabile e che riguardava un percorso di 60 chilometri non è stato realizzato, e ciò ha vanificato il valore economico di quello che doveva essere un percorso veloce. Desidero sottolineare che molti automobilisti preferiscono per ragioni di celerità percorrere l'autostrada Messina-Catania e poi quella Catania-Palermo, proprio a causa di questo tratto, che tra l'altro non ha alternative che consentano di impiegare un tempo ragionevole. In questo caso il mancato completamento di questo tratto autostradale va contro gli interessi della nostra economia, perché è noto che un'autostrada incompleta è soggetta ad un deperimento accelerato proprio perché non viene sfruttata adeguatamente, con grave danno per il turismo e per il commercio in genere. La realizzazione di questa opera consentirà, inoltre, di utilizzare manodopera attualmente disoccupata e di contenere il divario, sempre crescente in momenti di crisi, che esiste tra Nord e Sud d'Italia. Desidero ringraziare la Commissione ed il Governo per aver tenuto presente questo problema nell'ambito del

provvedimento in esame, rilevando tuttavia che l'articolo 5 autorizza l'inizio dell'opera. È chiaro che prima di completare occorre iniziare, ma non vorrei che ci si limitasse in questo caso ad iniziare l'opera. Chiedo quindi che si preveda sin d'ora la realizzazione di questa infrastruttura.

Vorrei rilevare poi che il primo comma dell'articolo 5 prevede che una somma di 270 miliardi sia assegnata all'ANAS per l'erogazione al consorzio in relazione all'andamento dei lavori. Dal momento che prima si parla di due consorzi, di quello per l'autostrada Messina-Palermo e di un altro consorzio unico da costituire, non appare chiaro a quale dei due ci si riferisca. Sarebbe quindi opportuno precisare a quale dei due consorzi verrà erogata la somma, per evitare possibili incertezze.

Non ho altro da aggiungere se non auspicare un rapido *iter* del provvedimento, che mi auguro determini notevoli vantaggi per l'economia della Sicilia.

GIAN FRANCO ROCELLI. Se si potesse disegnare una cartina con i tratti stradali che sono previsti nel piano straordinario, potremmo subito rilevare come gli interventi urgenti previsti nel progetto di legge privilegino, e a ragione, l'Italia occidentale. Infatti il provvedimento in esame, che trova rispondenza nelle premesse del piano decennale di intervento, riguarda interventi nella parte del versante tirrenico, tralasciando priorità che in passato erano state riconosciute e prese in considerazione. Non intendo riesumare ancora una volta lo spettro della Venezia-Monaco, perché questo discorso è quanto meno accontonato nelle possibilità e nelle prospettive politiche che erano state discusse anche in questa sede, ma ritengo indispensabile che in un quadro di razionalizzazione del sistema viario secondo i principi di economicità sia compreso il proseguimento dell'autostrada E 27, fino al primo accesso per Belluno. La realizzazione di questo tratto riveste infatti anche un carattere di riscatto economico e civile di popolazioni che tanto hanno sof-

ferto in passato per eventi calamitosi. Basti pensare alla situazione dell'emigrazione, così pesante sotto il profilo economico. Evidentemente questo breve tratto tra la barriera di Vittorio Veneto e Longarone rappresenterebbe un fatto di enorme rilevanza sotto il profilo economico e anche del riscatto civile. Credo che a questo riguardo si debba dare atto al relatore ed al Governo di avere accettato di fare un primo gradino in ascesa rispetto a queste aspettative, che risalgono al 1973, quando in sede di discussione della legge speciale per Venezia hanno tenuto presente questa prima parte del discorso (devo per altro ricordare che l'Assemblea respinse per un solo voto questa parte del progetto). Ma un tale gradino di ascesa non soddisfa completamente né me, come relatore, né numerosi altri colleghi. Infatti, da una parte, all'ultimo comma dell'articolo 6 si dice: « 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, assentite alla Società autostrade », e questo risponde a delle concrete esigenze; il comma medesimo, però, prosegue dicendo: « Il Governo predisporrà un apposito disegno di legge con il quale saranno indicate le condizioni economico-finanziarie relative alla loro realizzazione », e questo non ci soddisfa.

Ritengo che, avendo fatto un primo

gradino di ascesa, e avendo fatto un primo gradino di ascesa, si debba fare un ulteriore sforzo affinché in questo medesimo provvedimento di legge si abbia certezza, in ordine alla realizzazione delle opere in questione. Queste riguardano non solo la provincia di Belluno, ma anche quelle di Venezia e di Treviso, e a tutti è nota l'importanza di completare l'autostrada di Longarone. Venezia, ad esempio, vedrebbe in tal modo ampliata la sua possibilità di espansione nell'entroterra, e di incidenza della sua stessa economia portuale; inoltre, un tale collegamento interesserebbe l'*hinterland* che abbraccia tutto il

Veneto orientale. Chiedo perciò la comprensione del Governo e della Commissione per rendere realizzabile quest'opera, ormai non più rinviabile.

PIETRO PADULA. Colgo l'occasione di questo dibattito per ribadire la richiesta già avanzata al Governo, nel corso dell'esame in sede referente, di fornirci, prima che si passi all'esame dell'articolato, il quadro completo di attuazione del piano triennale, ripartito per regioni e possibilmente per singoli tronchi stradali. Questo documento ci consentirà di renderci conto dello stato complessivo della pianificazione degli investimenti in materia viaria; inoltre, esso è indispensabile per i nostri lavori, in quanto non possiamo decidere nuove realizzazioni senza assicurare prima il completamento della rete viaria già concordata con le regioni, nell'ambito del primo piano triennale, a meno che non vi siano giustificate varianti.

PRESIDENTE. La documentazione che lei chiede, onorevole Padula, è a me pervenuta circa due mesi fa: io ho informato della cosa i colleghi della Commissione, ed ho fatto consegnare ai capi gruppo tutti i documenti, che sono molto analitici, riportando regione per regione i dati relativi alle opere in corso di realizzazione, nell'ambito degli stanziamenti previsti dal piano triennale.

PIETRO PADULA. La ringrazio, signor Presidente, e le chiedo che la documentazione venga distribuita a tutti i componenti della Commissione, insieme ad eventuali, possibili aggiornamenti.

MANFREDO MANFREDI. Mi associo alla richiesta avanzata dal collega Padula. So bene che il Governo ha trasmesso, a suo tempo, la documentazione in cui era analiticamente esposta tutta la dinamica di attuazione del piano triennale; ma poiché in essa erano contenute anticipazioni in ordine ad ulteriori impegni da attuarsi, sarebbe bene disporre di un aggiornamen-

to della situazione, e comunque che questi testi venissero consegnati a tutti i commissari.

**PRESIDENTE.** La presidenza li ha fatti avere ai capigruppo.

**MANFREDO MANFREDI.** La presidenza lo ha fatto in termini di conoscenza: ma ora che discutiamo un disegno di legge che investe, nel settore, una problematica non indifferente, ciascuno di noi ha il diritto, oltre che la necessità, di avere un quadro completo degli interventi nel settore della viabilità statale, in relazione al piano triennale. Del resto, non è un problema insuperabile: si tratta solo di fare delle fotocopie di poche tabelle, e di verificare se da due mesi in qua è intervenuta qualche variazione. Detto questo, mi associo alla relazione che è stata svolta in ordine ad un provvedimento che indubbiamente ha incontrato nel tempo una serie di difficoltà. Mi sembra che l'articolato vada incontro alle esigenze che sono via via emerse nel corso dell'elaborazione di questo documento e che in sede di Comitato ristretto sono state recepite. Certamente, l'esame dei singoli articoli ci potrà portare ad un ulteriore approfondimento, soprattutto dal punto di vista della forma. Ad esempio, al secondo comma, punto *b*), dell'articolo 12 si prevede la trasformazione in tariffa di quello che oggi è considerato un sovrapprezzo, e ciò non appare opportuno, intanto perché ciò si tradurrebbe in un maggior aggravio per il contribuente: il sovrapprezzo, trasformato in tariffa, sarebbe soggetto all'IVA, quindi il costo aumenterebbe, sia pure di poco. In secondo luogo, l'aggravio di prezzo resterebbe a danno degli utenti e a vantaggio delle singole società anche quando venissero meno le ragioni della sua istituzione.

Quanto al problema della Torino-Savona, la formulazione dell'articolo 8 accoglie in linea di massima tutte le richieste che sono state avanzate, in particolare dagli enti locali piemontesi e liguri, ma ritengo che si dovrebbe porre in termini di imposizione quello che adesso è previsto co-

me semplice possibilità, con la conseguenza che i tempi potrebbero diventare sempre più lunghi.

Quanto al finanziamento, che è di 20 miliardi, e non di 30 come si era assicurato a suo tempo, vorrei che il Governo ci desse assicurazioni sulla disponibilità di fondi presso il capitolo n. 505 dell'ANAS, che correttamente la Commissione bilancio ha indicato come fonte di finanziamento.

**FABIO MARIA CIUFFINI.** Mi associo alla richiesta del collega Padula. Sarebbe estremamente interessante avere un quadro indicativo, da parte dell'ANAS, del modo in cui saranno ripartiti i futuri stanziamenti tra la rete di grande viabilità, individuata nel provvedimento in esame, e quella cosiddetta secondaria.

**ERMIDO SANTI.** Mi associo alle richieste avanzate dai colleghi e vorrei dire che forse sarebbe auspicabile che la Liguria venisse annessa a Casa Savoia, dal momento che, su 150 miliardi, alla regione Liguria ne hanno dati solo due! Ritengo indispensabile che dell'argomento si discuta con grande chiarezza. Infatti, pur essendo un appassionato lettore di libri gialli, devo dire che ho trovato grandi difficoltà nella lettura della relazione e che spesso ho dovuto ricorrere al dizionario. Sono d'accordo comunque sulla necessità di portare a soluzione questo problema, quanto meno in tempi brevi.

**GIORGIO SANTUZ,** *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Accetto la richiesta di un supplemento di dati che è stata avanzata dai colleghi per l'aggiornamento del sostanzioso *dossier* che il Governo stesso ha già trasmesso alla Commissione. Ritengo infatti perfettamente legittima la richiesta che tutti gli elementi aggiuntivi al documento medesimo siano portati a conoscenza dei vari commissari.

**LUIGI GIGLIA,** *Relatore.* Mi auguro che il collega Santi voglia leggere la relazione per quello che c'è scritto, e non per quel-

lo che si potrebbe immaginare: i testi da me predisposti, infatti, intendono dire esattamente quello che dicono, e comunque sono in grado di illustrarne e spiegarne tutti gli aspetti.

Per quanto riguarda la richiesta avanzata dall'onorevole Padula, concordo sul fatto che il piano triennale che l'ANAS ci ha esibito deve essere aggiornato, per consentirci di verificare lo stato di realizzazione delle opere; sappiamo infatti che in aggiunta ai 3.500 miliardi, già assegnati all'ANAS, ne sono stati ulteriormente stanziati 500 dalla legge finanziaria dell'anno scorso e altri 500 dalla legge finanziaria di quest'anno. Una parte di tali somme servirà a far fronte alla revisione dei prezzi, che raggiunge cifre esorbitanti, mentre un'altra servirà a completare il piano stesso, che comunque è dato di pensare che si stia avviando alla completa attuazione.

Non comprendo, invece, e non posso accogliere la richiesta dell'onorevole Ciuffini, che l'ANAS, cioè, ci comunichi una anticipazione delle successive deliberazioni, su cui per altro anche noi saremo chiamati ad esprimere una nostra opinione. Infatti, nel testo in esame si propone che il programma-stralcio di 800 miliardi da assegnare all'ANAS venga sottoposto al

nostro parere: quindi, in fase di discussione del piano decennale della viabilità di grande comunicazione -- per la cui stesura abbiamo previsto 12 mesi -- esamineremo non solo le proposte del Governo, ma anche lo stato di attuazione del piano dell'ANAS.

FABIO MARIA CIUFFINI. Preciso che la mia richiesta tendeva solo ad ottenere una prima, approssimativa valutazione sulla quota di finanziamenti che sarebbe destinata alla grande viabilità, rispetto a quella assegnata per la viabilità ordinaria.

PRESIDENTE. Comunico che, per concomitanza di lavori in Assemblea, abbiamo ricevuto avviso di sconvocazione. Pertanto, il seguito della discussione dei disegni e delle proposte di legge è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,50.

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO