

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

40.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 1982

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDICE

	PAG.	PAG.
Disegni e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):		
Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Frejus e la rete autostradale regionale (899);		per quanto concerne il completamento dell'autostrada Messina-Palermo (1395) 352
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 352, 357, 362, 369, 374, 375
ZANONE ed altri: Deroga al decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 agosto 1975, n. 492, per consentire la costruzione del tronco mancante dell'autostrada Messina-Palermo (1037);		ARNAUD GIAN ALDO 360, 361, 362
CARLOTTO ed altri: Deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, concernente provvedimenti per l'autostrada Torino-Savona (1153);		ASTONE GIUSEPPE 370
RALLO ed altri: Deroga dell'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni nella legge 16 ottobre 1975, n. 492,		BOGGIO LUIGI 362
		CIUFFINI FABIO MARIA 361, 364, 368, 369, 375
		CUSUMANO VITO 354
		EBNER MICHAEL 358
		FACCHINI ADOLFO 356, 357
		GIGLIA LUIGI, <i>Relatore</i> 368, 369, 374
		MANFREDI MANFREDO 371
		ROCELLI GIAN FRANCO 374
		ROSSINO GIOVANNI 358
		SANTI ERMIDO 363, 375
		TESSARI GIANGIACOMO 352
		La seduta comincia alle 10.
		GIOVANNI ROSSINO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		(È approvato).

Seguito della discussione dei disegni e delle proposte 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 il seguito della discussione 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 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 nella discussione sulle linee generali. È iscritto a parlare l'onorevole Giangiaco TESSARI. Ne ha facoltà.

GIANGIACOMO TESSARI. Desidero richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi e dell'onorevole sottosegretario su un problema, che credo debba essere valutato, relativo alla viabilità della provincia di Treviso, che è attraversata dall'asse autostradale Mestre-Vittorio Veneto. Parallele a questo tronco autostradale corrono strade statali, che vedono il passaggio del 60 per cento di tutto il traffico provinciale, con un indice assai superiore alle loro reali capacità di portata, con un costo di vita umane di circa 120 morti all'anno, con una velocità commerciale — dovuta all'attraversamento di una quindicina di paesi — che si aggira intorno ai 30 chilometri all'ora.

In parallelo abbiamo l'asse autostradale Mestre-Vittorio Veneto, che ha una potenzialità di 100 mila veicoli al giorno, con un effettivo transito di 5 o 6 mila veicoli al giorno, con costi di gestione (nel 1978) di circa 8 miliardi per la manutenzione contro 2 miliardi e mezzo di entrate. Certamente l'inefficienza, dal punto di vista della viabilità, di questo tronco autostradale è legata anche alla non prosecuzione dell'autostrada, che non è stata collegata con la provincia di Belluno. Ciò rende chiaramente scarsamente operativo, dal punto di vista del traffico commerciale, questo tronco.

Vorrei porre in evidenza un dato di fondo: questo tronco autostradale era stato progettato per risolvere i problemi della viabilità della provincia di Treviso; ma da questo punto di vista si è dimostrato assolutamente incapace di assolvere anche minimamente a questa funzione. Questo è dovuto alla mancanza di collegamenti con

il sistema viario ordinario, perché mancano i naturali svincoli di casello con i comuni situati lungo l'asse dell'autostrada. Questo dato fondamentale dal punto di vista dell'esercizio commerciale ed economico rende l'arteria autostradale inutilizzabile.

Stante questa situazione, e alla luce dell'esperienza fatta (non quindi per posizioni pregiudiziali o di principio), per risolvere anche i problemi della viabilità della provincia di Treviso, ritengo che la Commissione debba prendere in considerazione la possibilità di arrivare ad un declassamento dell'attuale tronco autostradale, per permettere, trasformandolo in superstrada gestita dall'ANAS, la realizzazione di nuovi accessi e raccordi con i comuni dell'asse e soprattutto con il resto della viabilità, sia a carattere provinciale che a carattere nazionale.

Questa operazione è facilitata, anche in termini economici, dal fatto che l'asse autostradale è sorpassato da ben 17 ponti, il che renderebbe piuttosto semplice la realizzazione dei collegamenti che indicavo.

Naturalmente, questo declassamento deve essere contemporaneo alla prosecuzione del progetto ANAS già finanziato, che prevede il superamento del Fedalco e del S. Croce e quindi il collegamento con la provincia di Belluno, fino a Longarone.

Queste cose sono necessarie anche a livello economico, visto che sia gli enti provinciali che quelli comunali interessati stanno pensando ad un raddoppio del Terraglio e alla realizzazione di tutta una serie di circonvallazioni sulla Pontebbana, con molti effetti collaterali, tra cui il risanamento dello stesso Terraglio, che costituisce una delle arterie più belle che esistano nel nostro paese; e anche il collegamento di Venezia con Treviso, che consentirebbe di far uscire dall'isolamento la zona est della provincia di Treviso, che è priva di qualsiasi collegamento serio con la viabilità nazionale e anche con quella provinciale.

Ribadito che la nostra non è una posizione di principio o pregiudiziale, ma

semplicemente il desiderio di trovare una soluzione positiva in termini di costi umani, sociali ed economici, riteniamo che, essendo già acquisito (per decisione delle province di Venezia, Treviso e Belluno) il progetto autostradale per la prosecuzione fino a Longarone, per conto dell'ANAS ed essendo il progetto dell'ANAS relativo all'unica carreggiata già finanziato ed appaltato, queste prosecuzioni in termini di superstrada siano più che sufficienti a determinare un raccordo con la provincia di Belluno, risolvendo anche certi problemi di collegamento con le due ricordate province e la portualità veneziana.

La carreggiata è di 16 metri e può bastare anche per lo scorrimento veloce; in altri termini, può funzionare come un vero e proprio raccordo. D'altra parte, con le stesse caratteristiche dei collegamenti di superstrada, si sono avviati o sono in parte in uno stadio avanzato di attuazione, i collegamenti con l'Alto Adige (quindi, con la Baviera e la Germania) e con il Friuli (quindi, con l'Austria).

Su queste posizioni, colleghi di altre parti politiche, giustamente e correttamente preoccupati per gli interessi della loro provincia, propendono per la prosecuzione del tronco autostradale Mestre-Vittorio Veneto fino alla provincia di Belluno. Questo non presenta carattere di necessità, sia perché riteniamo sufficiente la carreggiata a carattere di superstrada, sia per il fatto che stimiamo prioritario (e questo è un punto fondamentale) valutare come si possa e si debba raggiungere — anche se non dispongo degli elementi tecnico-legislativi — un declassamento del tronco Mestre-Vittorio Veneto, che continuiamo a riproporre per le motivazioni già espresse.

A questo punto, desidero precisare che non è affatto mia intenzione contrappormi a proposte di altri colleghi, diverse dalla mia e da quella che è nostra come parte politica: mi propongo di studiare quale soluzione si possa raggiungere in termini anche legislativi, per soddisfare la duplice esigenza della viabilità nella provincia di Treviso e della realizzazione

di un rapido collegamento con la provincia di Belluno.

VITO CUSUMANO. Nell'intervenire su questo argomento, desidero innanzitutto ricordare solo a me stesso (come suol dirsi) che l'Italia è il paese europeo che presenta, dopo la Repubblica federale tedesca, il maggiore sviluppo della rete autostradale. Qualcuno potrà dire: grazie allo stivale, ma di fronte a questo motivo di soddisfazione, va lamentata una mancanza di programmazione degli interventi, nell'ambito di una politica di piano del settore; ne è derivata una discrepanza con tutta una serie di squilibri nell'ambito dei trasporti su strada, fra regione e regione, fra la stessa Italia ed i paesi confinanti.

Alcune regioni risultano favorite da questo sistema di infrastrutture viarie di grande comunicazione, mentre in altre la rete appare incompleta, carente persino nel tracciato. Certe situazioni tra quelle delineate sono presenti nel disegno di legge in esame, altre non lo sono.

Avverto che desidero inserire il mio intervento in una prospettiva non settoriale, non limitata esclusivamente alla richiesta di un'autostrada. Vorrei portare anche alcuni esempi per mettere ancora una volta in risalto la situazione autostradale nel nostro paese. In Piemonte, non è stata completata l'autostrada del Sempione, come non lo è stato il traforo autostradale del Frejus (ripeto che non faccio discorsi di parte e quindi non intervengo per rivendicare infrastrutture alla mia regione).

Come dicevo, in Piemonte non è stata completata l'autostrada del Sempione, né il traforo autostradale del Frejus con i relativi raccordi. In Val d'Aosta - atteso anche lo stato di avanzata esecuzione delle autostrade francesi e svizzere, di connessione con l'Europa ed i trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo - il flusso di traffico commerciale turistico si imbottiglia, determinando una situazione grave e talvolta tragica.

Ad Aosta - afferma il sindaco di quella città - si continua a morire di TIR,

perché la città è attraversata da una media di 2500 TIR al giorno. Da qui l'esigenza della costruzione della tangenziale sud-Aosta e del tratto autostradale Morget-Trafofo Monte Bianco.

Nel Lazio l'autostrada tirrenica è ferma al tratto Roma-Civitavecchia, mentre rimane lo scorcio della statale Aurelia del tutto inadeguata all'odierna esigenza del traffico.

In Abruzzo l'autostrada Roma-L'Aquila trafora il Gran Sasso e poi sbocca su una viabilità normale, creando una strozzatura alle esigenze di un traffico maggiore per Teramo.

In Sicilia si attende da anni il completamento dell'autostrada Messina-Palermo e della Siracusa-Gela. A siffatta situazione reagiscono le regioni, i comuni, le popolazioni interessate, convinti giustamente della imprescindibile necessità di talune infrastrutture viarie di grande comunicazione, e per un armonico e corretto sviluppo del territorio. Queste grandi arterie rappresentano la continuità delle comunicazioni su strada nell'ambito del MEC, i cui paesi membri sono regolati da precise direttive comunitarie per un equilibrato sviluppo della viabilità di grande comunicazione.

Il trasporto su strada - o, come si dice, su gomma - va rilanciato e potenziato perché favorisce l'economia nazionale; anche se ai trasporti su strada si preferiscono settori alternativi per il contenimento dei consumi energetici, questo tipo di trasporto oggi è ancora competitivo rispetto a quello su rotaia. Nell'anno passato sono transitate sulle nostre autostrade merci per 36 miliardi di tonnellate, il doppio di quelle trasportate su rotaia.

Il provvedimento al nostro esame si inserisce in questa tematica, ma non riesce ad ottenere la giusta considerazione; il suo esame procede con esasperata lentezza, quasi che la portata del provvedimento non dovesse incidere sugli aspetti economici e sociali della comunità nazionale.

Una cosa è certa: il prolungarsi dell'iter legislativo del provvedimento non torna a favore degli scopi che si prefig-

ge, sia a causa dei continui aumenti dei costi sia perché rende sempre più confuse le situazioni specifiche delle società concessionarie. Il disegno di legge si muove all'insegna della programmazione degli interventi, attraverso un piano decennale, con l'individuazione della composizione e classificazione del sistema di infrastrutture viarie di grande comunicazione.

Manca però un riferimento preciso al flusso finanziario e alla pianificazione territoriale in ordine allo sviluppo equilibrato della politica dei trasporti su strada. Una buona rete autostradale non basta da sola a garantire l'efficienza dei collegamenti e l'attuazione dello sviluppo del territorio. L'autostrada è di per sé una grande infrastruttura di trasporto, ma non deve servire soltanto a scalfire l'epidermide fisica del territorio attraversato; non deve essere intesa come un nastro di asfalto che permette rapidi collegamenti, ma deve contribuire ad incidere profondamente nel tessuto connettivo del territorio.

A questi obiettivi vanno riportati i criteri generali per l'individuazione del sistema viario di grande comunicazione e quindi la priorità degli interventi. Il decollo socio-economico del Mezzogiorno è anche legato strettamente all'azione propulsiva che esercita nel territorio una efficiente rete autostradale. Giusto e saggio è il richiamo nel provvedimento alla destinazione di una quota non inferiore al 40 per cento del piano alla viabilità dei territori del Sud.

In questa nuova dimensione ogni polemica all'insegna di «basta con le autostrade» diventa fine a se stessa, mentre è valida per le autostrade inutili. Potrebbe rilevarsi che le opere da realizzare nel Sud ed in Sicilia possono essere criticate solo da chi è sostenitore di una politica antimeridionalista. È quindi giusta e riparatrice la rimozione del blocco introdotto dall'articolo 18-bis della legge n. 492 che, oltre a sospendere la costruzione di nuove arterie autostradali e la realizzazione di importanti completamenti, ha impedito gli interventi necessari all'adeguamento dei tronchi esistenti.

L'obiettivo è stato, allora, quello di fare una pausa di riflessione e di maggiore approfondimento nei programmi costruttivi delle nuove autostrade, dopo un ventennio di intensa attività di realizzazione in questo settore, anche al fine di verificare la compatibilità del finanziamento attraverso lo strumento del pedaggio.

A distanza di 7 anni dall'emanazione della legge n. 492, si è in grado di valutare in modo obiettivo le reali esigenze di completamento di alcune infrastrutture, sia in relazione alla loro palese utilità, sia rispetto alla necessità di eliminare i pericoli spesso drammaticamente accertati di alcuni itinerari.

In questo quadro rientra anche il completamento di autostrade in concessione a seguito di precise disposizioni di legge, verso le quali il disegno di legge in esame introduce alcune modifiche ed integrazioni.

Il programma stralcio - titolo II - anticipa l'elaborazione e l'attuazione, in un certo senso, del piano decennale, individuando alcune priorità, e quindi la realizzazione di alcune opere di completamento di alcuni itinerari per adeguarli alle reali esigenze del traffico; mentre è sorretto da una capacità finanziaria da non consentire facili ottimismo, stante la dilatazione temporale dei flussi finanziari.

Completare, in tempi tecnici brevi, il grande collegamento internazionale rappresentato dal traforo internazionale del Frejus significa per il nostro paese disporre di un'altra grande direttrice di traffico con la Francia, con tutti i vantaggi reciproci che ciò comporta.

Questo programma comprende anche la Sicilia, dove è previsto un intervento dello Stato per completare l'autostrada Messina-Palermo, mentre nessun accenno si fa all'altrettanto importante arteria Siracusa-Gela.

Noi siciliani affermiamo che, a parte il fatto che si tratta di un atto di solidarietà nazionale verso le nostre popolazioni, per il loro riscatto civile e sociale, l'affidare alla Società autostrade la costruzione e la gestione dell'opera dovrebbe rendere meno confusa la situazione di al-

cune società concessionarie, attive negli anni della corsa alle autostrade ma oggi fortemente asfittiche. Invece la Società Autostrade dell'IRI (ancora rafforzata dal passaggio all'Italstat) sarà sicuramente in grado di garantirsi i finanziamenti necessari alla prosecuzione degli investimenti nel sud.

Per finire, onorevoli colleghi, un breve accenno all'articolo 3 di questo provvedimento, che prevede il riassetto delle società autostradali. È l'articolo più corposo in termini finanziari, anche se non ci è consentito di avere esatta cognizione dello stato di salute in cui versano le società concessionarie; cognizione che, sola, ci consentirebbe di esprimere un giudizio obiettivo su questa grossa manovra finanziaria.

Il tentativo compiuto in questa direzione dal provvedimento rimane affannoso e confuso, tanto da richiedere ulteriori specificazioni, se si vuole anche in questo campo fare chiarezza.

Vorrei concludere, onorevoli colleghi, con un appello. Sono circa due anni che si discute su questo provvedimento ed è ora urgente arrivare in porto, non solo per ciò che questo può rappresentare in termini di nuovo discorso sulla politica autostradale del paese, ma anche e soprattutto per gli investimenti che consente e che daranno avvio ad un processo di riassetto del settore delle arterie di comunicazione del paese.

ADOLFO FACCHINI. Signor Presidente, colleghi, dopo più di due anni di ritardo e di rinvii e dopo le tante spinte localistiche che si sono registrate in questa materia (e che esistono ancora), con conseguenti dissesti e caos di ogni tipo, siamo finalmente giunti all'esame in sede legislativa di un provvedimento che affronta in forma complessiva la questione della grande viabilità del nostro paese.

Nella elaborazione di questo provvedimento e dei suoi contenuti qualificanti, il gruppo comunista si è fortemente impegnato, battendosi per tutto questo tempo sia in sede di Commissione che in sede di Comitato ristretto.

La nostra linea di condotta è sempre stata quella di respingere provvedimenti parziali, provvedimenti-tampone, per arrivare ad una scelta complessiva ed organica in questo settore. Una scelta che avesse come linee fondamentali da una parte l'elaborazione di un programma di grande viabilità collegato con le necessità dello sviluppo economico e sociale della Italia e dell'Europa, nonché delle singole zone del paese; e dall'altra la tendenza a giungere rapidamente all'eliminazione delle profonde storture, degli annosi dissesti esistenti e che sono stati provocati dalle scelte del passato: scelte sbagliate, clientelari e fallimentari, come tutti possiamo ogni giorno constatare.

Il nostro impegno per contribuire a risolvere questo problema non è mai mancato: non abbiamo fatto, come altri, apparizioni improvvisate solo nel momento della discussione di un particolare problema. E se anche alcune nostre posizioni di fondo sono state, grazie alla nostra insistenza, recepite nel documento oggi in discussione, tuttavia diciamo subito che permangono in esso scelte e impostazioni che riteniamo ancora poco chiare, limitate e inadeguate per andare nella direzione che ho indicato poco fa.

Aggiungo anzi che si ha l'impressione che alcune di queste scelte e impostazioni tendano a dare continuità ad un passato negativo. Per questi motivi, e per cercare di dare un ulteriore contributo al superamento dei limiti che riteniamo anche esistere nel provvedimento, il nostro gruppo esprime un giudizio articolato sul provvedimento stesso: giudizio che è positivo su alcune parti di esso e molto critico e negativo su parecchie altre.

Mi scuso se, per ragioni di tempo, sarò schematico nell'indicare alcuni nostri giudizi critici e negativi, ma altri miei colleghi interverranno in modo più specifico, anche quando passeremo all'esame degli articoli.

Il nostro giudizio positivo si riferisce ai criteri generali cui si ispira il provvedimento. Appare senz'altro positiva l'introduzione di un metodo di programma-

zione che si richiama a criteri che il gruppo comunista condivide.

Esprimiamo un giudizio in larga parte positivo, non soltanto perché ci ritroviamo allineati con le nostre posizioni, ma perché si apre con questo fatto, finalmente, un discorso di grande respiro, di carattere generale, di programmazione nel settore della grande viabilità.

Un giudizio parimenti positivo esprimo sulle opere indicate nel programma-stralcio, per quanto riguarda le scelte e le priorità; è un programma che si richiama ai criteri ed ai contenuti indicati, che non sono più rinviabili nell'interesse dello sviluppo del paese e di una programmazione in questo settore.

Un giudizio negativo e critico esprimiamo invece su un'altra parte del testo: innanzitutto per quanto riguarda i finanziamenti, dobbiamo sottolinearne l'insufficienza in questo campo e vorrei ricordare che a suo tempo si parlò di un finanziamento per 1.000 miliardi, mi sembra due anni fa; dietro nostra precisa richiesta di chiarimenti, non abbiamo mai ricevuto risposte ufficiali, ma si faceva capire che l'orientamento era in una certa direzione mentre oggi il finanziamento complessivo è dell'ordine di 800 miliardi. Di fronte a diverse esigenze, all'aumento dei costi ed all'inflazione con i suoi noti effetti, evidentemente l'impegno finanziario risulta scarso; il Governo non si impegna adeguatamente in una politica di investimenti capaci di contribuire realmente allo sviluppo del paese e del suo reddito, e farò un esempio concreto.

Nelle scelte prioritarie, figura un finanziamento riguardante l'Aurelia: è un finanziamento collegato ad una scelta che si richiama ai criteri di fondo del provvedimento; ma questo finanziamento — anche se parliamo del completamento del tratto Grosseto-Livorno — è insufficiente al punto che corriamo il rischio (anche per tutte le altre scelte effettuate con criteri di priorità) di ritrovarci ancora di fronte ad opere non completate, mentre esse sono necessarie ed urgenti nel quadro stesso di una politica di grande viabilità. Per fugare gli equivoci sul problema dell'Aurelia, riba-

diamo — come hanno fatto gli enti locali a diversi livelli, in quella zona — la priorità del relativo completamento; ribadiamo ancora una volta che un'eventuale autostrada potrà avere solo carattere aggiuntivo ed integrativo rispetto all'Aurelia, il cui rapido completamento nel quadro di una politica organica e programmatica della nostra viabilità, non potrà essere conseguito con uno stanziamento di 100 miliardi. Bisogna affrontare il problema con maggiore obiettività nel quadro appunto di una politica in cui si ritrovi un giusto rapporto fra investimenti e sviluppo economico e produttivo del paese.

Per quanto riguarda il finanziamento per il rilevamento del pacchetto azionario della Torino-Savona, trovo che esso sia eccessivo, mentre il finanziamento per il completamento dell'opera ricordata è del tutto insufficiente. È chiaro che qui vi è un enorme squilibrio! Sulla prima parte, più volte in questa Commissione è stato osservato come il passaggio della Torino-Savona doveva avvenire ad un prezzo simbolico: qualcuno aveva anche parlato di una lira...

PRESIDENTE. Forse è difficile da trovare!

ADOLFO FACCHINI. Ribadisco che mentre è eccessiva la somma destinata al rilevamento del pacchetto azionario, è insufficiente quella relativa al finanziamento globale.

Quanto al contributo per la tangenziale di Napoli, siamo di fronte ad un provvedimento che viene preso al buio, nel senso che non conosciamo la reale situazione economica e finanziaria di questa società. Sarebbe opportuno conoscerla fino in fondo, per una precisa valutazione delle decisioni da assumere, che vanno prese con maggiore obiettività se non vogliamo incorrere negli errori del passato.

Infine, il nostro gruppo esprime un parere del tutto negativo sulla parte che concerne il riassetto delle società autostradali; preciso subito che il nostro gruppo è favorevole ad un razionale ed organico riassetto profondo di questo settore,

per eliminare le gestioni fallimentari che gravano sulla collettività, ed abbiamo sempre chiesto che ciò avvenisse nella massima chiarezza, senza appunto passare sulle spalle della popolazione; la nostra chiarezza è dimostrata dal fatto che abbiamo proposto una Commissione di indagine sulla SARA per vedere come effettivamente stavano le cose: e qui vorrei aprire una parentesi.

Ricordo che nell'ambito di questo riassetto, da parte di tutti i gruppi politici fu assunto l'impegno di affrontare le questioni relative agli *ex* dipendenti della SARA, circa 200 persone che si trovano in una situazione contrattuale e sindacale anomala: su questo ci fu — ripeto — l'impegno delle diverse parti politiche. Dobbiamo adoperarci per giungere ad una soluzione positiva che tuteli gli interessi di questi dipendenti, che non dovranno e non potranno certo pagare le spese di politiche e gestioni fallimentari! Di chiarezza, nell'affrontare i provvedimenti, ce n'è poca: abbiamo bisogno di conoscere meglio la reale situazione economica e finanziaria; dobbiamo andare fino in fondo e sarebbe forse opportuno, ripeto, una specie di commissione d'indagine per studiare adeguatamente la situazione che si è creata.

Inoltre, abbiamo sostenuto che questo riassetto non doveva provocare oneri per lo Stato: purtroppo, siamo di nuovo al rifinanziamento del fondo di garanzia.

È un rifinanziamento dovuto in gran parte al ritardo che abbiamo avuto a causa delle inadempienze del Governo, il quale si era impegnato a presentare a suo tempo un preciso disegno di legge. Ma questo non è avvenuto, e ora dobbiamo affrontare in ritardo il problema con tutte le conseguenze che possono derivare alla collettività.

Vorrei infine associarmi alle richieste fatte dal collega Padula, nel senso di conoscere in modo più approfondito quali saranno i futuri investimenti nel settore della grande viabilità. Nonostante questi rilievi critici, noi siamo disponibili ad affrontare rapidamente e positivamente il provvedimento che abbiamo in esame.

MICHAEL EBNER. Desidero rilevare che nel testo in esame sono presi in considerazione soprattutto i problemi di grande viabilità del Sud e del Nord-Ovest del paese, mentre si parla poco di interventi nel Nord. Mi auguro che nell'elenco, che dovrà redigere l'ANAS, si preveda anche qualche cosa per la viabilità del Nord.

Vorrei associarmi alla richiesta, che è stata rivolta dagli onorevoli Padula e Ciuffini al Governo, perché l'ANAS indichi come si vogliono ripartire i fondi destinati agli investimenti per la viabilità ordinaria. In provincia di Bolzano vi sono strade di collegamento non solo interregionale, ma addirittura di carattere internazionale, come la Bolzano-Merano-Resia, la statale della Fusterra e la statale n. 12, per le quali sono urgenti investimenti e finanziamenti. Tali strade versano in una situazione veramente deplorabile così come ha potuto constatare anche lo stesso ministro Nicolazzi nell'estate del 1981.

Desidero ringraziare l'onorevole Giglia per avere introdotto al terzo comma dell'articolo 12 un emendamento riguardante la situazione finanziaria delle autostrade; mi auguro che venga accolto anche il mio emendamento relativo ai manufatti delle autostrade situate in zone di alta montagna.

Confido che sia l'ANAS sia il Governo siano a conoscenza dei problemi esistenti nella provincia di Bolzano in relazione alle comunicazioni di carattere internazionale, e che intervengano con finanziamenti adeguati per risolverli.

GIOVANNI ROSSINO. Desidero esprimermi a favore del metodo della programmazione in questo settore, che può consentire di individuare i criteri di priorità degli interventi. A me pare che da questo punto di vista vi sia un elemento positivo, perché si fissano scale di priorità in rapporto a criteri generali che sono qui indicati. È positivo il fatto che si preveda il miglioramento di itinerari per i quali non esistono sufficienti mezzi di trasporto alternativo.

L'individuazione di questi criteri di priorità dovrebbe portare ad una riduzione

ne dell'area di discrezionalità della politica dell'ANAS, che fino adesso aveva la possibilità di intervenire sui centri decisionali, aggiudicandosi progetti esecutivi indipendentemente dal fatto che questi rispondessero o meno ai bisogni reali. Occorre dunque ridurre quest'area di discrezionalità, che ha consentito che il paese fosse diviso in aree forti ed in aree deboli, che hanno accentuato vecchi dualismi.

Non ho bisogno, come ha fatto l'onorevole Cusumano, di partire da Aosta per arrivare in Sicilia. Dico subito che i problemi della viabilità della Sicilia hanno finora avuto un ruolo marginale nella situazione viaria nazionale. Non mi riferisco solo al ponte sullo stretto di Messina; mi riferisco al fatto che in Sicilia tuttora manca un sistema viario di grande comunicazione, nonostante che qualche passo in avanti sia stato fatto. Vi è innanzitutto un'arretratezza nella rete ferroviaria, alla quale il piano integrativo non riuscirà a porre rimedio, e questo penalizza in particolare i prodotti agricoli. In un anno, sono 800 mila i quintali di prodotti agricoli che passano (e il 50 per cento con mezzi gommati) dalla Sicilia al continente. Non si tratta certo di prodotti di poca importanza, visto che per lo più sono agrumi ed ortaggi.

Naturalmente, quando si verificano (ed è successo spesso nel corso di questi anni) situazioni di intasamento o di caos nei trasporti, è l'intera economia siciliana che ne soffre.

Penso anche ad altri settori, come quello del turismo: l'aver una rete viaria arretrata penalizza in Sicilia non poco i flussi turistici.

Nel disegno di legge che stiamo discutendo è previsto il completamento della Messina-Palermo e credo che questa sia una cosa giusta, quale riconoscimento di una necessità che è stata per molto tempo ignorata. Tuttavia non possiamo limitarci soltanto a questo, perché vi sono molti altri problemi sui quali dobbiamo fermare la nostra attenzione, chiedendo che in tutte le scelte venga confermato il criterio cosiddetto del 40 per cento di

riserva per il Mezzogiorno, criterio che non possiamo dire sia sempre stato rispettato negli ultimi anni. Anzi, è accaduto il contrario ed ha prevalso il metodo basato sull'assegnare qualcosa a Tizio o a Caio, senza puntare in modo globale al rilancio del Mezzogiorno anche in questo settore. Qualcosa si è fatto per alcuni grandi centri, ma rimangono tante situazioni difficili, soprattutto nelle zone interne, che sono completamente abbandonate. Manca, ad esempio, un'autostrada Catania-Siracusa: l'attuale collegamento sopporta un gran traffico ma in condizioni che nelle ore di punta fanno letteralmente paura, come sa chiunque si sia trovato a percorrere quel tratto di strada. A me a volte è capitato e posso dire che c'è da mettersi le mani nei capelli.

Rimane anche il problema del collegamento tra Siracusa e Gela, cioè tra le due principali aree industriali della Sicilia.

Qui non si tratta di esigenze localistiche o campanilistiche, prospettate tanto per poter rivendicare meriti nel proprio collegio elettorale. Si tratta piuttosto di aiutare lo sviluppo del sistema economico e produttivo della Sicilia, superando le gravi strozzature che esistono oggi.

In questo senso, il metodo di elaborazione che abbiamo proposto per fissare le priorità deve indurre il Governo attuale e quelli che verranno a fare scelte oculate, che tengano veramente conto dei bisogni del paese, superando quei criteri di discrezionalità che si sono così bene affermati nel corso degli ultimi anni.

Un'ultima cosa voglio dire a proposito dell'articolo 5, che prevede la creazione di un altro consorzio per tutta l'autostrada Messina-Palermo, « in attesa - si dice - della costituzione di un unico consorzio ». Non dobbiamo ingannarci: parlando con esponenti della maggioranza di quella zona si sente dire che qualcuno rifiuta decisamente il consorzio unico perché preferisce che la situazione rimanga come è, con tutti gli elementi di dispersione, di moltiplicazione e sovrapposizione di strutture che esistono oggi. E con tutti i problemi di clientelismo.

Questo è il nodo che deve essere sciolto con molta chiarezza dal Governo. E siccome al successivo articolo 13 si dice che il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a ricercare, entro un anno, intese con la regione siciliana, noi sosteniamo che il problema non è quello di « ricercare » intese, ma quello di « stipulare » intese. Anche perché, in Sicilia, la ricerca di intese può, nell'ambito dell'attuale maggioranza, comportare molti anni di tempo. E non è possibile che le cose continuino per molto a funzionare come hanno funzionato negli ultimi decenni. Sarà quindi necessario modificare l'articolo 13, per dire che il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a stipulare intese con la regione, a meno che non si voglia mantenere la logica della frammentazione. È questo un problema che attiene alla forza che può avere un Governo e ai metodi che vuole seguire. Qui deve quindi essere confermata la scelta di andare ad un consorzio unico e non — come dice qualcuno — di privilegiare i palermitani a scapito dei messinesi o dei siracusani. L'unico scopo è quello di evitare duplicazioni di strutture, quelle duplicazioni che in tutti questi anni hanno regalato alla Sicilia e allo Stato soltanto *deficit* e debiti.

GIAN ALDO ARNAUD. Onorevole Presidente, onorevole sottosegretario, ritengo si debba dar atto al Comitato ristretto e al relatore di aver almeno messo un punto fermo, in una situazione che rischiava la paralisi o quanto meno l'immobilismo. E lo hanno fatto presentandoci un documento che sta per diventare legge e che credo debba essere nel complesso valutato positivamente.

È per prima cosa importante che finalmente in un testo di legge sui problemi della grande viabilità si stabilisca, credo con sufficiente chiarezza, l'impegno ad una programmazione decennale che definisca priorità ed urgenze in rapporto alle disponibilità complessive da destinare a questo settore. Inoltre non sottovalutiamo il fatto che nell'articolo 1 sia detto in modo molto chiaro che il Governo inaugura (o dovrebbe inaugurare, se rispette-

rà la legge, come io non ho motivo di dubitare che farà) un rapporto diverso con il Parlamento. Inoltre, l'impegno a relazionare su come proceda la realizzazione di questo piano costituisce un ulteriore elemento positivo da sottolineare. Magari, quando esamineremo gli articoli, sarà il caso di discutere su quel termine di 30 giorni che viene concesso alle Commissioni parlamentari per pronunciarsi, in quanto mi sembra francamente un termine troppo breve.

Nel complesso, si tratta quindi di un provvedimento che, pur consentendo a ciascuno di noi di esprimere — come io farò — alcune perplessità, deve essere in linea generale considerato positivamente.

Comincio col dire che una delle cose che immediatamente balzano agli occhi è che il piano che dovrebbe nascere viene a mio parere già in partenza contraddetto dal piano-stralcio.

Il programma-stralcio è scarsamente dotato di quei criteri di individuazione ed accertamento delle necessità e quindi delle priorità da definire, per cui le scelte del programma stesso sono abbastanza discutibili, pur se le priorità indicate in termini assoluti risultano tutte giuste. Nessuno può mettere in dubbio che le opere indicate nel piano di stralcio in senso assoluto non siano inutili, ma in termini di una programmazione che tenga conto di tutte le sigenze improcrastinabili, il discorso può diventare diverso e qui voglio far rilevare qualcosa al Governo.

Come mai, in questi due anni di discussione parlamentare, il Ministero non ha trovato il modo, anche per il piano-stralcio, di attuare di fatto l'ultimo comma dell'articolo 1? Certo, vi era tutto il tempo per approntare un quadro di priorità anche sul terreno di un programma-stralcio: perché il ministro dei lavori pubblici non ha ottemperato ad un dovere di saggia amministrazione, di buon senso, di capacità di governare un paese? Se ci fossimo trovati di fronte ad una serie di opzioni, tuttavia utili ed indispensabili, forse oggi vareremmo il programma-stralcio con maggiore tranquillità, ma perché dico questo? Non ho dubbio alcuno che i lavori qui in-

dicati siano urgenti, indispensabili ed assolutamente prioritari: mi riferisco ad esempio al tratto Grosseto-Livorno che indubbiamente rappresenta una questione di primo piano. Anche per quanto riguarda la Bardonecchia-Rivoli ed il traforo del Frejus, non vi sono dubbi, pur se non va sottaciuto che l'Italia non ha fatto una bella figura sul piano degli impegni internazionali, mettendo anche in imbarazzo certi enti locali. La Messina-Palermo può rientrare in queste certezze, in termini di priorità; ma per altre cose nutro perplessità in quanto non dispongo dei necessari raffronti. Vi sono ad esempio delle cose importantissime nel collegio elettorale novarese, ma è meno importante forse la circonvallazione per Aosta? Tutti ci comprendiamo: non bisogna aggiungere molte parole, perché se importantissimo è un investimento nel novarese, sempre rispetto ai termini di un raffronto, vi sono altre situazioni (come la ricordata circonvallazione di Aosta) che non presentano minore urgenza, ed anzi francamente è difficile discutere della loro oggettiva indispensabilità!

Ma ormai abbiamo questo programma-stralcio e non lo possiamo certo fermare. Ripeterò qui alcune cose in parte già dette, riferendomi agli 800 miliardi previsti per lo stanziamento, in questo programma-stralcio di viabilità, come ad un dato certo.

FABIO MARIA CIUFFINI. Io lo chiamerei dato incerto, perché l'unico dato certo è rappresentato dai 50 miliardi...

GIAN ALDO ARNAUD. Sì, vi sono anche dati incerti, ad esempio non sappiamo se risulteranno adeguati gli stanziamenti previsti, se consentiranno l'inizio, il completamento dei lavori o la loro sospensione a metà dell'opera; non sappiamo cioè se le somme stabilite serviranno a raggiungere gli effetti per i quali sono state stanziare e questa indeterminatezza finanziaria è veramente preoccupante. Se le risorse si fossero limitate ad 800 miliardi, avremmo dovuto disporre di una relazione in cui ci si spiegasse cosa si potrà realizzare con questi 800 miliardi, non già che cosa si

inizierà semplicemente! Certo, non si farà la Grosseto-Livorno, ad esempio, ed allora nasce il problema di come comportarsi quando saremo a metà strada. Ma questi sono rilievi che non intaccano la complessiva validità del testo sottoposto, pur se ci pongono problemi che sono innanzitutto di informazione per il Parlamento.

Signor rappresentante del Governo, avete tutto il tempo (mentre qui si discuteva) per dare pratica attuazione al disposto dell'ultimo comma dell'articolo 1; avete cioè il tempo per rendere edotto il Parlamento sulla necessità complessiva delle opere in questo settore: faccio questo rilievo non tanto per il passato o per il presente, ma soprattutto perché effettivamente, quando la legge sarà operante, ciò che è previsto dall'articolo 1 possa venire scrupolosamente rispettato e realizzato. Chiedo quindi al Governo: in questi finanziamenti previsti, si ricorre frequentemente alla riduzione del capitolo 9001 del bilancio del Ministero del tesoro; la cosa può trovarci consenzienti, ma vorremmo sapere — poiché lavoriamo in sede legislativa e non perseguiamo interessi sezionali ma rappresentiamo il Parlamento nella sua interezza e siamo solleciti verso la politica economica complessiva del Governo — a cosa sono destinati i 280 miliardi che sono od erano previsti da quel capitolo. Il loro spostamento da quel capitolo di bilancio avviene in questo caso senza che si sappia il danno che potrà derivarne. O il capitolo 9001 del bilancio del tesoro è una sciocchezza, frutto dell'estro fantasioso di un ministro che lo rimpingua di previsioni di spesa (e spero che non sia così), ed allora ci troveremo di fronte ad un caso di irresponsabilità non accettabile, oppure quel capitolo è stato compilato sulla base di determinate previsioni di spesa in vista di certi investimenti, ed abbiamo in tal caso il diritto ed il dovere di sapere quali investimenti subiranno una riduzione in conseguenza del prelievo che si effettua per 280 miliardi. È la domanda che rivolgo al Governo.

Mi astengo dall'entrare nel merito dell'articolato perché sarà adeguatamente approfondito quando ne discuteremo, deside-

ro però chiarire sin d'ora che in esso figurano questioni che confermano questa indeterminatezza di natura legislativa e finanziaria. Cosa significa ad esempio il comma d) dell'articolo 4, quando si dice espressamente che il Governo è invitato a promuovere iniziative per reperire fondi atti ad assicurare nella fase gestionale il miglior livello di servizio delle infrastrutture? È una legge, questa, od una predica? Cosa significa, che si può consentire di promuovere iniziative per reperire fondi?

PRESIDENTE. Si ha forse paura di pronunciare la parola « pedaggio ».

GIAN ALDO ARNAUD. Ringrazio il presidente per questa spiegazione, ma resta il fatto che dovremmo trovare una formula meno ambigua e più chiara, più legislativa e meno esortativa. Viviamo in un clima di continua esortazione (si pensi a quanto avviene per il noto 16 per cento...) ma non vorrei che seguissimo in eterno la via della trasformazione delle leggi in elementi programmatori generali ed esortativi.

All'articolo 5 si dice che è previsto uno stanziamento di 270 miliardi per iniziare la realizzazione del completamento dell'itinerario autostradale Messina-Palermo. Si potrebbe conoscere qual è la previsione per completare la realizzazione di questa autostrada? Qual è il preventivo oggi per completare quest'opera che tutti riteniamo assolutamente prioritaria? È vero che ciò riguarda la società Autostrade, ma poiché i finanziamenti vengono dal Ministero dei lavori pubblici sarebbe bene avere dati più precisi.

Desidero infine dire che le mie riserve e le mie richieste di chiarimento non scalfiscono la validità di ciò che ho detto all'inizio, cioè che il merito del Comitato ristretto e del relatore è stato quello di offrirci almeno un'ipotesi di lavoro più seria e più concreta. Questo credo sia l'aspetto più importante, anche se possono sussistere in ciascuno di noi preoccupazioni e perplessità per alcuni aspetti del provvedimento in esame.

LUIGI BOGGIO. Innanzitutto desidero esprimere l'apprezzamento per due elementi, contenuti nel provvedimento in esame, che vanno attentamente valutati e che superano una vecchia logica: il metodo della programmazione decennale e la previsione di una riserva del 40 per cento degli investimenti a favore del Mezzogiorno.

Desidero dire che alcuni elementi vanno valutati con attenzione per fare chiarezza, per evitare un discorso di vecchio stampo e di divisione nei confronti del sud, del Mezzogiorno, della Sicilia.

Per quanto riguarda la questione del trasferimento di risorse nel Mezzogiorno — in modo particolare per lavori pubblici — tale scelta non deve essere vista sotto l'aspetto di interventi aggiuntivi, ma all'interno di una logica politica a livello nazionale per andare nel tempo ad un aumento dell'intervento suppletivo. Ed è appunto secondo tale logica che va inquadrata la questione del fondo di riserva.

Vorrei dire con molta chiarezza che per portare a termine il piano triennale da parte dell'ANAS, la regione Sicilia, pur con tutte le contraddizioni e con scelte non coerenti, ha dovuto investire 56 miliardi, stipulando convenzioni con l'ANAS. Ricordo che anche nel passato la regione Sicilia è intervenuta, ed è giusto che vi sia un rapporto nell'elaborazione del piano tra la regione e il Ministero dei lavori pubblici; ma questo va visto nell'ottica della programmazione e delle priorità.

In tale prospettiva risulta evidente la necessità di completare l'autostrada Messina-Palermo. Altra arteria di grande importanza è la Siracusa-Gela, che interessa il cuore produttivo della Sicilia a livello industriale, agricolo e turistico.

Vorrei porre ancora il problema delle zone della Sicilia. C'è stato un impegno da parte del Governo per andare ad una sistemazione della strada Mulinello-Nicosia-Mistretta. Indubbiamente occorrerà del tempo per realizzare le opere che mi sono permesso di richiamare all'attenzione della Commissione, ma nella logica del metodo del piano decennale e delle scelte prioritarie tali richieste vanno valutate con

attenzione per dare risposte chiare ai problemi importanti della viabilità della Sicilia.

ERMIDO SANTI. Sarò molto breve, signor Presidente, anche perché mi rendo conto che ne avremo modo di parlare in sede di esame degli articoli. In ogni caso, ogni intervento, sia esso positivo o negativo, tende sempre all'unico scopo di dare un contributo alla soluzione dei problemi. E il problema di oggi è appannaggio, sia sul piano economico che su quello burocratico, soprattutto della classe politica e non tanto dei funzionari dei lavori pubblici o dell'ANAS. Non è una cattiveria e non voglio generalizzare, in quanto non intendo riferirmi a tutti. Faccio una valutazione di singoli, soprattutto quando, andando in treno e in aereo, mi rendo conto che la gente o è tutta diventata strabica o ci guarda proprio storto! Personalmente propendo per dire che in effetti non è che la gente ci guardi con molta simpatia.

Per parte mia, non ho alcuna posizione di principio da difendere e non intendo affatto contestare per il gusto di farlo. Voglio solo chiarire alcune cose.

Ho per esempio molto da ridire sul carattere decennale di questo piano. Suggerisco quindi al relatore di fare in modo di avere un rapporto tra spese ed impegni economici della Cassa per il Mezzogiorno e tra spese ed impegni economici dell'ANAS nel campo dei lavori pubblici. Sia chiaro che io non sono affatto contrario a certe spese da destinare alla Sicilia, ma vorrei sapere, regione per regione, quali sono le basi di appalto, le date di inizio e fine lavori, le varianti dei costi finali e così via. Mi riservo, quando esamineremo l'articolato, di parlare anche della riserva del 40 per cento, non perché io non la voglia ma perché so che vi sono regioni del sud che sono in condizioni pietose anche in rapporto alla Sicilia. Non ho nulla da opporre al progetto di completamento della Palermo-Messina ma è la parte normativa che io contesto. Voi sapete che il *budget* della Cassa per il Mezzo-

giorno prevede per i prossimi anni 10 mila miliardi. Ho avuto un colloquio con il ministro e ho saputo che 948 miliardi sono passati all'ANAS, non però per la Sicilia ma per il sud in genere.

Passando ad un argomento specifico posso dire che in questi giorni mi sono messo a studiare l'assetto proprietario della Torino-Savona, per vedere chi avesse acquistato quel famoso 17 per cento di azioni che rappresenta il pacchetto minoritario. Ero convinto che la risposta fosse di un certo tipo e invece poi sono venuto a sapere che chi ha comprato la Torino-Milano è proprietario anche di quel 17 per cento. Pertanto, quando i colleghi comunisti mi vengono a dire che sono preoccupati per alcune spese, io rispondo che non condivido le loro preoccupazioni ma che comunque, se anche si vuole fare qualche regalo, l'importante è che non esistano cellule chiuse in cui estranei non possano entrare per partecipare all'affare.

Un altro problema su cui tornerò in sede di esame degli articoli è quello del collegamento Gattico-Gravellona-Torino che puntando sul San Gottardo (che apre le porte del cuore dell'Europa centrale), dovrebbe essere arricchito con una svolta verso Sesto Calende e con una bretella verso Ponte Tresa. Così Voltri sarebbe collegata direttamente con l'Europa centrale, lasciando spazio per interventi, in un secondo tempo, come quello dello Stelvio.

Riconosco ai colleghi siciliani il diritto di sostenere le loro esigenze in merito al congiungimento Messina-Palermo. Si disse che la Taranto-Sibari fosse già nei piani, ma la tangenziale di Catania?

I trafori alpini sono indispensabili anche per i commerci del sud e lo stesso collega Rossino ha riconosciuto come ogni produzione necessita di una rete di trasporti. Il San Gottardo apre per l'appunto ai traffici il cuore dell'Europa centrale! Mi rendo conto dei problemi che affliggono maggiormente alcune regioni, ma dobbiamo fare anche una rivalutazione della PIRUBI?

Va completata la tratta Vicenza-Rovigo e Vicenza-Trento, tenendo anche conto

del piano dell'ANAS. Quanto alla Torino-Savona, sono insufficienti gli stanziamenti di cui al capitolo 505, mentre è necessario un impegno economico adeguato. Non è accettabile l'attuale relazione sull'argomento ed alcuni punti vanno chiariti: chi sono i rappresentanti del pacchetto minoritario, proprietari (tramite l'acquisto della Torino-Milano) del 17 per cento della Torino-Savona? Il raddoppio va incominciato.

Concordo sul completamento del Frejus e a tal uopo ho presentato un emendamento all'articolo 4, per la concessione alla SITAF.

Non ho nulla di personale con l'onorevole relatore, ma se dopo determinate valutazioni mi sono stati promessi due vestiti, per così dire, non mi si può dire successivamente che in Italia non se ne trovano; mi si dia allora anche un paio di *blue-jeans*.

L'onorevole Ciuffini attende di avere la parola e mi affretto a concludere.

Sul riassetto, sostengo che alcune concessionarie puntano all'approvazione della rete a tre corsie, in parte già effettuata. Sulle proroghe alla Società autostrade delle sue concessioni, mi riservo una più precisa puntualizzazione quando si passerà all'articolato. Mi scuso se ho trattato i diversi argomenti in modo tanto veloce e forse caotico, ma non desidero che la classe politica sia sistematicamente scavalcata e ritenuta responsabile, di fronte al paese, di tutto ciò che è negativo. Gli alti gradi della burocrazia dei lavori pubblici devono chiarire tutti i punti relativi alle date, ai tempi, agli impegni di spesa, alle revisioni, ai passivi di bilancio ed ai costi, affinché si possa contribuire secondo una collaborazione responsabile alla soluzione dei problemi senza affidarsi al caso.

Chi porta avanti il discorso della COGEFAR, deve sapere che non si può lasciare a singole valutazioni personali la possibilità di influenzare a modo loro il problema delle autostrade italiane. Si tenga presente che con il nuovo diritto di famiglia anche ai figliastri non è precluso il patrimonio generale della famiglia!

Comunque, su tutta la materia esprimerò le mie valutazioni punto per punto, con chiarezza e precisione, quando si passerà all'esame di quell'articolato sul quale tutti tengono il fucile puntato come sulla selvaggina di passo: ed io, lo dichiaro apertamente, sono contrario alla caccia!

FABIO MARIA CIUFFINI. La legge in discussione stamane è naturalmente molto importante, come ha già sottolineato il collega Facchini, perché potrebbe (dico potrebbe, perché non è ancora stata approvata) significare l'introduzione del metodo della programmazione nel settore della realizzazione e della gestione delle infrastrutture stradali nel nostro paese. A questo articolato abbiamo dato un notevole contributo, con particolare riguardo ai titoli primo e secondo e, per quanto riguarda il terzo (la questione del riassetto), il nostro contributo è proprio quello di essere riusciti ad ottenere che il punto venisse trattato, perché non siamo d'accordo sul merito di quanto vi è contenuto.

Questo lavoro è stato fatto, da noi con altri colleghi della Commissione, in una totale assenza dell'iniziativa governativa; non mi dilungherò su questo anche perché altri colleghi di parte non sospetta hanno detto cose analoghe. Ho voluto sottolineare questo aspetto peculiare dell'intera vicenda, perché una Commissione parlamentare si è attivata per coprire un vuoto (ha effettuato cioè una supplenza) lasciato da chi istituzionalmente avrebbe dovuto attivarsi: il Governo. Non possiamo non ribadire qui che siamo partiti da due disposizioni di legge che nonostante tutto tengono ancora in piedi questa nostra discussione in sede legislativa; esse avevano un carattere molto limitato nello spazio, in quanto vi erano interessate solo due regioni (Piemonte e Lazio) su 21. Si noti che un autorevole esponente della democrazia cristiana ha definito una di queste leggi come una norma da assessorato ai lavori pubblici di Novara! Partiti da queste due normative tanto limitate, siamo giunti ad un provvedimento che presenta un'ottica di carattere e respiro nazionale: questo pone quindi un problema che non

riteniamo affatto secondario. L'opinione pubblica deve essere informata, soprattutto attraverso gli strumenti pubblici di informazione televisiva, che sono pagati anche con i canoni degli stessi cittadini che poi ritengono di votare per i partiti dell'opposizione. Lo dico perché non sono ulteriormente tollerabili episodi come l'apparizione televisiva in solitario del ministro Nicolazzi, in una rubrica (non ricordo se su Telepiccoli o Telecraxi!) fatta appositamente per dare conto di ciò che fa il Parlamento, e non di ciò che non fa il Governo!

In questo senso chiediamo che il presidente della Commissione, onorevole Botta, assuma tutte le opportune iniziative per consentire ai cittadini italiani di avere una informazione esatta, concreta, pluralista, su un problema che li riguarda da vicino. Ci auguriamo che tale correzione avvenga prima della fine di questo dibattito, prima dell'approvazione di questa legge. Sarebbe interessante che i cittadini italiani sentissero ripetere le cose che ci hanno detto stamane l'onorevole Cusumano e l'onorevole Arnaud, perché in tal modo si porrebbe rimedio all'ultima infelice sortita del ministro sulla questione del Piemonte.

Devo dire che quando importanti quotidiani a diffusione nazionale raccontano che questo provvedimento vale soltanto per il Piemonte, fanno un pessimo servizio al paese, al Parlamento e anche al Piemonte stesso. Non capisco che senso abbia trasferire un provvedimento che si muove su scala nazionale, in un'ottica locale. Questo non serve alla dignità del Parlamento, degli italiani e — soprattutto, ripeto — non serve ai piemontesi. Riterrei pertanto interessante un'apparizione in televisione di una parte dei commissari di questa Commissione per spiegare agli italiani come sono andate effettivamente le cose.

Ciò detto, non possiamo in questa occasione rinunciare ad una puntualizzazione precisa in relazione all'attuale assetto della viabilità nel nostro paese. Dobbiamo dire che l'assetto della grande viabilità nel nostro paese è oggi profondamente distorto come frutto di politiche, o per

meglio dire di non politiche, degli ultimi trent'anni. Un sistema di trasporto che utilizza per meno del 20 per cento il mezzo ferroviario è un sistema che presuppone costi aggiuntivi spesso insopportabili che penalizzano soprattutto il Mezzogiorno. Bisogna prendere atto che l'autotrasporto oggi costituisce il sistema portante dell'apparato economico nazionale; ed in questo scenario occorre intervenire con investimenti necessari. È chiaro che prendiamo atto della necessità di andare ad una politica di ulteriori investimenti nel settore stradale e autostradale, ma non possiamo dimenticare che a questo siamo costretti in rapporto ad una serie di politiche errate fatte nel passato.

Questo significa che occorrerà sopportare uno sforzo doppio: in direzione di un ammodernamento quantitativo e qualitativo della rete ferroviaria; in direzione del completamento della rete stradale e autostradale. Sarà un'opera di ristrutturazione lenta, complessa, costosa, per fare del sistema del trasporto nazionale un sistema armonico e profondamente integrato, a differenza di quello che è attualmente oggi.

Qualcuno potrebbe pensare che, pur nell'ambito di un sistema di trasporto squilibrato e distorto a favore delle autostrade, almeno il sottosistema della rete viaria funzioni bene, ma così non è. Abbiamo costruito autostrade nei posti sbagliati o comunque con caratteristiche errate; un semplice sguardo alla carta d'Italia ci fa capire che tutte le scelte fatte, tutte le decisioni prese, sono avvenute al di fuori di un qualsiasi disegno di carattere programmatico.

Vorrei ricordare che fin dal 1939 erano note le tecniche per la determinazione di un metodo oggettivo al fine di individuare le priorità in una rete stradale nazionale. Il fatto che non si sia fatto ricorso a queste tecniche in Italia non deve farci pensare che nel nostro paese non vi sia stata una sufficiente preparazione scientifica. Tali tecniche erano note fin dagli anni '50 e facevano parte di tutti i corsi sui trasporti che si tenevano nel nostro paese. È da dire che, se la stessa capacità creativa che ha sostenuto la

realizzazione di una rete stradale e autostradale di assoluta eccellenza sotto un profilo squisitamente tecnico fosse stata rivolta all'individuazione di una rete viaria che rispettasse determinate priorità, avremmo avuto un assetto profondamente diverso.

Non posso fare a meno di chiedermi cosa sarebbe avvenuto se gli articoli 1 e 2 di questa legge fossero stati approvati nel 1967, perché in quella data il Parlamento era arrivato alla conclusione che bisognava fare una programmazione nel settore autostradale e aveva nominato una Commissione per individuare le tecniche da adottare. Se l'articolo 2 di questa legge fosse stato approvato nel 1967, indubbiamente ci troveremmo con una rete stradale diversa e migliore. Certamente non sarebbero state costruite opere faraoniche o inutili; si sarebbero costruite strade con caratteristiche e costi diversi; utilizzando gli stessi investimenti, avremmo avuto oggi una rete stradale e autostradale probabilmente molto più efficiente.

Una semplice occhiata ai dati del traffico sulla rete autostradale nazionale fa rilevare che in alcuni tratti si è ormai oltre i livelli di saturazione (e quindi in situazione pericolosa, su cui bisogna intervenire per la sicurezza degli utenti), mentre certi altri tratti costruiti per sopportare decine di migliaia di passaggi non arrivano che a poche centinaia o migliaia di passaggi al giorno. Eppure anche questi ultimi sono tratti che hanno comportato gli stessi costi e che hanno le stesse caratteristiche degli altri. Il che dimostra chiaramente che i discorsi fatti a suo tempo non avevano uno schema a monte che consentisse di individuare con chiarezza certe priorità.

Non insisto ulteriormente su questa esemplificazione e su come avremmo potuto evitare di costruire certe opere. Basti dire che con gli stessi investimenti si sarebbe potuto fare tutto quello che ci si propone oggi di fare con l'articolo 3 di questa legge.

Un'altra cosa dobbiamo dire a proposito della gestione di queste autostrade. La politica della Società autostrade ha

portato nonostante tutto a dare alle gestioni un taglio particolare, che per altro era per così dire dovuto, essendo questa una società che fa capo all'IRI. Sono però sorte anche una miriade di altre iniziative sostenute da fantomatiche società sorte in sede locale e sulla base di questo presupposto: c'è da fare una autostrada, noi ravvisiamo certi presupposti economici e chiediamo allo Stato di farcela fare. Sono così state costruite una serie di autostrade sulla base — lo dice la commissione Adomiso nominata a suo tempo dal ministro dei lavori pubblici Bucalossi — di presupposti volutamente errati e soprattutto sul presupposto che l'opera potesse autofinanziarsi. Già in partenza si sapeva però che questo non era vero, che si trattava di un dato falso. Basti pensare che le previsioni per certe autostrade davano all'anno 2015 (cioè nella fase finale del periodo di ammortamento) dei dati di traffico che presupponevano il passaggio su quella autostrada di un numero di mezzi superiore in quantità a quello che la struttura stessa dell'autostrada avrebbe potuto consentire. Solo falsando i conti in questo modo si è riusciti a costruire autostrade che non stavano né in cielo né in terra quanto a conti economici. E in ogni caso questi conti economici sono sempre stati fatti in un'ottica settoriale, che non teneva conto di tutta una serie di interrelazioni con le regioni circostanti.

Porto ad esempio l'affermazione fatta, a proposito della costruzione dell'autostrada del Gran Sasso, dal direttore generale di quella società in sede di indagine di questa Commissione. Ci disse che il presupposto di fondo per la costruzione della A24 e della A25 era il prosciugamento di tutto il traffico della Salaria: lascio a voi stabilire come una frase di questo genere denunci l'assoluta mancanza di qualsiasi disegno programmatico che investisse non dico tutta l'Italia ma per lo meno il traffico dell'Italia centrale.

Può essere soltanto una curiosità quasi archeologica, ma se diamo soltanto una occhiata alla mappa delle autostrade che ci è stata gentilmente fornita dall'onore-

vole Santi, vediamo che quelle linee colorate ripercorrono gli itinerari del predominio della democrazia cristiana negli anni '50. Si vede subito, ad esempio, che in Toscana vi è un'unica autostrada in Lucchesia, cioè in una zona tradizionalmente « bianca ».

Queste sono cose ormai affidate ai testi di storia ma non vi è dubbio che è una storia che la dice lunga su un certo tipo di strapotere della democrazia: le autostrade sono state fatte allora dove il potere era nelle mani della democrazia cristiana, non sono state fatte nelle altre parti d'Italia. E prima di entrare nel merito di questa legge era bene dire anche queste cose.

Venendo, appunto, al merito del provvedimento, voglio dire subito — è bene lo sappiano tutti, perché sarà così possibile anche organizzare meglio i nostri futuri lavori — che il nostro consenso a questi articoli cala proporzionalmente man mano che si va avanti: il consenso è notevole per l'articolo 1 e per quelli successivi, fino al 4; poi cala sempre di più, fino ad arrivare all'ultimo articolo, che non ci sta bene per niente. Ho voluto dirlo così tutti possono capire come si svilupperà la nostra azione per modificare profondamente questo provvedimento. E mi preme anche sottolineare che gli emendamenti che presenteremo risentiranno del nostro solito stile: cercare di cambiare la legge per farla.

E veniamo al titolo I, articoli 1 e 2, che noi consideriamo una significativa conquista, anche se ottenuta con trent'anni di ritardo. Ci sono comunque alcune puntualizzazioni da fare, che riteniamo potranno essere accolte, visto che si mantengono strettamente nello spirito di questi primi articoli.

La prima puntualizzazione è, per così dire, abbastanza rituale, in relazione anche alle richieste che ho avanzato nella passata seduta. Mi riferisco alle cosiddette « raffittenti », cioè a quella maglia di strade che serve ad infittire la maglia principale individuata con l'articolo 1. Noi proponiamo insomma che si stabilisca un accordo preciso tra i programmi per la gran-

de viabilità e quelli per la viabilità minore.

Sia chiaro che noi non riteniamo che il Parlamento abbia interesse a conoscere il dettaglio anche della viabilità minore. Crediamo però che un quadro complessivo debba essere a questo punto costituito nel modo seguente.

Innanzitutto, un quadro della grande viabilità e, all'interno di questa, un programma che stabilisca le priorità con cui intervenire. E questo è nella logica degli articoli 1 e 3. Consideriamo invece esclusa una serie di altri interventi su quella rete che a questo punto diventerebbe quella secondaria. Ma anche gli investimenti che interessano questa seconda rete devono essere a nostro avviso concordanti tra lo Stato e le regioni; e i risultati di questi accordi debbono essere portati a conoscenza del Parlamento il quale, una volta conosciuto il quadro complessivo della grande viabilità e il quadro aggregato dei singoli interventi regionali (tanto è stato dato all'Umbria, tanto alla Toscana, tanto all'Emilia e così via), avrà molto meno interesse ad intervenire nei rapporti tra le singole regioni e il Ministero dei lavori pubblici e l'ANAS, i quali comunque dovranno fissare all'interno di ogni regione e con l'accordo di questa le priorità da seguire negli investimenti per la viabilità secondaria.

Un altro punto molto importante da chiarire è che gli interventi da fare in futuro non avranno nessun peso sul fondo di garanzia. Non vi dovrà cioè essere nessuna garanzia per interventi futuri, che dovranno basarsi su conti economici precisi. Sappiamo benissimo che si possono oggi fare calcoli precisi sulla viabilità economica di certe tratte e questa è una cosa che dovrà essere tranquillamente fatta superando l'articolo 18-bis (che di fatto viene superato dagli articoli 1 e 2) ma senza interventi di alcun genere del fondo di garanzia. Se qualcuno avrà fatto conti sbagliati, ne dovrà pagare le conseguenze. Così eviteremo che si rifacciano conti sbagliati, magari volutamente sbagliati.

Sempre a proposito degli articoli 1 e 2, quanto alle tariffe noi non facciamo un discorso come quantità: la determinazione della politica tariffaria compete al Governo, e non possiamo pretendere di conoscerla anticipatamente. Vorremmo però razionalizzare l'esazione delle tariffe nel nostro paese; vorremmo stabilire il concetto per cui, marciando da nord a sud, in qualche misura, i costi siano abbastanza analoghi. In caso contrario, se il Governo non curerà questo tipo di studi, si incontreranno ulteriori distorsioni; gli autotrasportatori che oggi seguono un determinato percorso in quanto lo ritengono più giusto, possono essere indotti a sceglierne un altro in vista di un'alternativa gratuita. Ci vuole quindi razionalità, dobbiamo raggiungere qualcosa di nuovo, chiarendo magari che, nell'ambito della diffusione dell'esazione in tutta la tratta stradale, si prevede un sistema di esazione puntuale. È un sistema proposto per il Frejus, all'uscita dal casello, come modo per recuperare le somme per la Bardonecchia-Rivoli. Questa esazione puntuale può servire in Italia, specialmente quando si tratti di grandi opere d'arte, a correggere alcune distorsioni: è un suggerimento di carattere tecnico-amministrativo, che vogliamo ripetere anche in questa sede (chiarisco che l'esazione puntuale significa che viene effettuata per punti).

Sempre in materia tariffaria, affermiamo che nell'ambito delle tariffe, accanto alla quota relativa al ripiano dell'ammortamento, della gestione, ne dobbiamo conservare una per il ripiano del debito pregresso delle autostrade. Dobbiamo dire agli italiani che il sistema autostradale in funzione sarà migliorato, in rapporto a questa legge, ma dovrà automantenersi ed anche contribuire a ripianare i debiti pregressi, eventualmente con una politica di sovrapprezzo. Il metodo dell'una, tre lire può risultare vantaggioso...

LUIGI GIGLIA. Però dev'essere chiarito che si tratta di un sovrapprezzo!

FABIO MARIA CIUFFINI. Sì: e si potrà dire quanto segue, ad esempio ad una re-

gione priva di autostrade. La Sardegna non ha autostrade, ed è giusto dire a quei cittadini che non hanno le autostrade (o ne hanno una limitata quantità), che l'utenza nelle zone in cui le autostrade esistono o vi sono realizzate in maggiore quantità, concorre nel tempo al ripiano del debito pregresso: è opportuno insistere su questo.

Quanto al programma-stralcio, noi sappiamo perché ci si è arrivati: non possiamo dare molto tempo al Governo per fare una programmazione, mentre occorre fronteggiare contemporaneamente una situazione estremamente grave. Poiché nell'articolo si è perso l'elemento di fondo che ci ha guidati nella formulazione del programma-stralcio, è opportuno richiamarlo: noi affermiamo cioè che, per il programma-stralcio, l'obiettivo prioritario dev'essere quello di intervenire sulla dorsale; l'obiettivo deve essere quello di accorciare la percorrenza nord-sud: bisogna cercare di accorciare l'Italia, per ricorrere ad un termine già usato.

In questo quadro, facciamo rilevare l'importanza del discorso relativo all'Aurelia, che merita una trattazione a parte. Non si discute sul fatto che il più vistoso elemento di contraddizione che emerge dall'esame della rete autostradale nazionale sia rappresentato dall'Aurelia. Un autotreno che dal nord si dirige verso sud, provenendo magari dal quadrante di nord-ovest, anziché transitare attraverso la linea costiera, giunto all'altezza di Viareggio fa una deviazione per immettersi sulla Firenze-Roma: il fatto che la percorrenza costiera si debba sottrarre al suo naturale destino di longitudinale corrente di traffico, rappresenta appunto un elemento di contraddizione alquanto vistoso, nel sistema autostradale nazionale. Ma come si è arrivati a questo?

Il nostro pensiero in proposito è che un fatto del genere è suscettibile di proiezioni nel futuro. Non si è infatti risposto al dilemma: strada od autostrada; in altri termini, le forze che tutt'ora spingono per la realizzazione dell'autostrada, hanno impedito che si realizzasse una strada

per paura che la sua esecuzione risultasse penalizzante nei confronti della costruzione dell'autostrada. Dico questo non già per una polemica con il passato, ma per una chiarezza nelle prospettive future.

Se è vero che per la costruzione di questa autostrada Livorno-Civitavecchia occorreranno 3.000 miliardi (calcolando circa 15 miliardi per chilometro, dovremmo eserci), dobbiamo concludere che siamo in presenza del più grosso affare autostradale da realizzare nel prossimo ventennio: sicuramente uno dei più grossi affari (diciamolo fra virgolette) autostradali per il nostro paese! Di fronte a questo, è anche ragionevolmente pensabile che si registrino spinte e pressioni — non voglio dire appetibili, perché non è lecito far qui il processo alle intenzioni.

Onorevoli colleghi, diverse cose ci preoccupano in questo momento; tra queste — lo diciamo in questa sede, con tanto di verbale — la questione del tracciato dell'Aurelia. Quando facciamo una legge, non possiamo certo scendere nei particolari fino a definire anche un tracciato, ma qui dobbiamo dire qualcosa appunto sul tracciato perché a questo proposito si è creato un « giallo », in questo momento.

Il tracciato è stato approvato dal consiglio d'amministrazione dell'ANAS: è un fatto; ma nonostante questo, oggi stanno ripartendo diverse operazioni contro questo tracciato, ve ne è tutta una serie! E mi riservo di verificare quanto mi è stato detto: dalle parti di Piombino o di Follonica, se non erro, si sarebbe riunita un'assemblea di nemici di quel tracciato, presieduta dall'onorevole Giuseppe Botta...

PRESIDENTE. Vi erano anche alcuni dei tuoi: abbiamo parlato di un collegamento essenziale da Livorno a Civitavecchia!

LUIGI GIGLIA, Relatore. La riunione non era indetta dagli organi della regione Toscana?

FABIO MARIA CIUFFINI. Sono andato a parlare del decreto Nicolazzi al comune di Piombino e ho saputo queste cose. Esiste

un tracciato approvato dal consiglio d'amministrazione dell'ANAS, e rimetterlo in discussione significa rinviare alle calende greche l'inizio dei lavori. I rinsavimenti dell'ultimo minuto, che portano acqua al mulino dell'autostrada e levano acqua al mulino della strada, mi sembrano quantomeno sospetti. Chiedere che il tracciato dell'Aurelia, già approvato dal consiglio d'amministrazione dell'ANAS, venga messo un'altra volta in discussione, significa conservare il passaggio del traffico pesante all'interno di centri come Grosseto e Follonica, e noi non possiamo accettarlo.

A questo punto forse sarebbe opportuno indicare nella legge il principio della priorità per le varianti esterne ai centri abitati, in relazione all'utilizzazione dei fondi che sono stati stanziati per l'Aurelia. Questo andrebbe fatto per chiarire il discorso del tracciato, per evitare che in questa faccenda resti ulteriormente invischiate la soluzione di un problema che, come ha detto giustamente il collega Facchini, è di vitale importanza non solo per la Toscana, ma per tutto il paese.

Desidero esprimere poi la contrarietà del mio gruppo alle norme sul riassetto delle società autostradali, previste dal titolo III del provvedimento, perché non vogliamo rinunciare a definire in qualche modo il quadro del futuro assetto autostradale.

Posso capire che al momento attuale sussistano difficoltà di carattere tecnico per un riassetto delle società, ma desidero ricordare che era stato preso un impegno preciso in questa direzione tre anni fa.

Devo anche dire che appare molto strano che in una legge dello Stato (dopo aver dato mandato due anni fa al Governo di tracciare il quadro del futuro assetto), adesso — pur manifestando intenzioni in questo senso — non fissiamo nemmeno dei termini. In tale situazione, come parlamentari dell'opposizione, dobbiamo sottolineare che non ci fidiamo del Governo, perché è stato ampiamente inadempiente rispetto a tutta una serie di impegni che solennemente gli erano stati prescritti con legge. Il Governo doveva fare il piano de

cennale, e non lo ha fatto; il Governo doveva presentare una relazione sull'equo canone, e non lo ha fatto: a questo punto non possiamo più dare credito al Governo. Se in questa legge si deve parlare di riassetto, dobbiamo nella stessa legge indicare le grandi linee del riassetto.

Voglio ricordare che comunque nelle norme sul riassetto delle società autostradali dobbiamo trovare spazio per le regioni e gli enti locali; dobbiamo trovare un raccordo tra la programmazione, così come viene fatta dal Parlamento e dal Governo, e la programmazione delle regioni. Tale raccordo può essere assicurato solo dalla presenza dei rappresentanti delle regioni e degli enti locali all'interno dei consigli d'amministrazione delle società autostradali.

Il gruppo comunista è disponibile a lavorare per migliorare questa legge e per arrivare ad avviare un discorso costruttivo. Vorremmo avere analogo impegno da parte di tutti i partiti che compongono questa maggioranza. Noi ci impegniamo per giungere all'approvazione del provvedimento in esame, ma — ripeto — analogo impegno chiediamo ai gruppi della maggioranza.

GIUSEPPE ASTONE. Credo si possa dare un giudizio sull'andamento della discussione odierna, un giudizio positivo che ci libera dalle conseguenze dei ritardi cui siamo andati incontro nell'*iter* dei provvedimenti in esame. Sono trascorsi quasi quaranta giorni dall'assegnazione dei progetti di legge a questa Commissione in sede legislativa e sono passati sette mesi da quando il Comitato ristretto ha licenziato il testo normativo sul quale dovrà pronunciarsi la Commissione stessa. Ricordo, inoltre, come siano passati tre anni dalle visite compiute dalla nostra Commissione in tutta Italia e due anni e mezzo dalla presentazione al Parlamento dei progetti di legge iscritti all'ordine del giorno. Faccio altresì presente che sette anni or sono le Camere convertirono nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, un decreto recante una norma (l'articolo 18-*bis*) relativa alla costruzione di nuove autostrade. Quella

norma ha purtroppo bloccato alcune iniziative che erano in atto in Sicilia per la realizzazione delle seguenti tratte: Messina-Palermo, Siracusa-Gela, Catania-Siracusa, e ritengo che questo sia l'unico caso in cui il Parlamento abbia di fatto interrotto l'*iter* di una serie di gare di appalto. In quel momento, infatti, la regione siciliana disponeva già dei progetti esecutivi delle opere in questione, quale quello concernente la Messina-Palermo, approvato regolarmente dall'ANAS, progetti che erano stati fatti propri dai comuni con riferimento ai piani regolatori. Ma c'è di più. Il consorzio per le autostrade siciliane disponeva, in riferimento alla citata tratta, uno stanziamento pari a 55 miliardi messo a disposizione della regione. Purtroppo, quei miliardi sono andati perduti a seguito del blocco nell'esecuzione dell'opera, perché quell'Amministrazione ha dovuto stornare tali fondi per l'impossibilità di spenderli.

I ritardi, inoltre, hanno inciso anche sugli stanziamenti approvati dal Parlamento; infatti, al 31 dicembre — non essendo le Camere riuscite a varare un'apposita legge entro tale data — abbiamo perduto la somma di 270 miliardi che il Governo aveva proposto ed il Parlamento aveva deliberato di stanziare con la legge finanziaria relativa all'esercizio 1980. Lascio quindi immaginare ai colleghi quale sia stato il disappunto, di fronte a questo fatto, della classe dirigente siciliana che su questo argomento ha sempre raggiunto l'unanimità delle posizioni: ricordo, infatti, come il Consiglio regionale abbia emanato provvedimenti in materia con l'unanimità dei voti e come la regione sia presente nel consorzio delle autostrade (che si compone solo di rappresentanti di enti pubblici nella misura del 95-96 per cento).

Per quanto riguarda la realizzazione dell'autostrada Messina-Palermo, la regione ha già stanziato 90 miliardi, mentre la provincia di Messina, della quale sono state presidente per dodici anni, ha stanziato un miliardo e mezzo sul proprio bilancio; lo Stato, invece, fino ad una certa data, non ha deliberato alcuno stanziamento ed è intervenuto solo di recente per far fron-

te alla situazione debitoria nel frattempo maturata.

Quindi, con i provvedimenti in esame non si tratta di dare un aiuto alla Sicilia in questo settore, in assenza di iniziative locali: infatti, il presidente della regione, proprio davanti a questa Commissione, ha dichiarato la disponibilità dell'ente per concorrere alla realizzazione dell'opera nella misura del 20 per cento. C'è di più. Già tre anni or sono la Giunta regionale aveva predisposto un disegno di legge che recava uno stanziamento di 60 miliardi, disegno di legge che ha dovuto essere accantonato in quanto allora vigeva — e vige ancora oggi — il divieto imposto dall'articolo 18-bis in precedenza citato. Questi impegni della regione fanno parte dell'attuale programma di quell'amministrazione; l'assessore ai lavori pubblici sta predisponendo un intervento della regione per un onere complessivo superiore ai 100 miliardi e anche su tale progetto esiste l'accordo della Giunta regionale.

Ho fornito queste notizie per sottoporre alla Commissione la necessità di approvare nel più breve tempo possibile il testo normativo in esame, che rappresenta certamente un fatto importante per il paese. Ritengo inoltre che debba essere presa in considerazione l'esigenza, prospettata dal collega Boggio, di sistemazione del collegamento Nicosia-Mistretta allo scopo di affrontare i problemi della viabilità interna in Sicilia.

Colgo inoltre l'occasione per ricordare al ministro che io sono stato relatore in questa Commissione, circa 14 mesi fa, sul provvedimento relativo agli interventi nel Mezzogiorno.

Ebbene, a tal proposito vorrei ricordare che da altrettanti mesi giacciono inutilizzati presso l'ANAS 60 miliardi per la realizzazione della tangenziale di Catania, corrispondenti ai 12 miliardi che nel 1975 furono messi a disposizione del consorzio (che aveva allora già indetto le gare per l'esecuzione dell'opera, a tutt'oggi ancora non realizzata). Prego pertanto il ministro di prendere nei prossimi giorni le opportune iniziative al fine di sbloccare la situazione.

Debbo poi osservare come anche in questa Commissione emerga una tendenza a dividere l'Italia in nord e sud. Stamane ho ascoltato alcune battute — che mi hanno molto rammaricato e che spero non abbiano conseguenze — circa la riserva del 40 per cento degli investimenti a favore del Mezzogiorno. Concordo con quanti sostengono che occorra rapportare tale percentuale alle necessità effettive dell'Italia meridionale, però vorrei osservare come, ad una valutazione serena ed esatta delle priorità in questo campo, quella riserva appaia insufficiente.

Sempre in tema di riassetto delle autostrade siciliane, vorrei far notare come le forze politiche isolane siano concordi sull'opportunità di realizzare un consorzio unico; non solo, ma già i rispettivi consigli d'amministrazione dei consorzi esistenti hanno da tempo deliberato l'unificazione degli stessi e pertanto, a mio avviso, il provvedimento in esame giunge perfino in ritardo sulle iniziative assunte in questa direzione. E bene ha fatto il relatore ad osservare come questo debba avvenire non solo con il contributo degli enti regionali, ma anche con il concorso dell'azione statale (non solo sul piano della programmazione, ma anche sotto il profilo giuridico ed economico), così come previsto dal provvedimento, con riferimento al respiro più ampio del piano decennale.

MANFREDO MANFREDI. Desidero chiarire che la settimana scorsa ho preso la parola per confortare una richiesta avanzata dal collega Padula circa la necessità di conoscere, attraverso dati di aggiornamento, il programma definitivo degli interventi in relazione al piano triennale o a programmi collegati per quanto riguarda la grande viabilità e per porre una domanda sull'articolo 12 compreso nel titolo III, in particolare sul problema dell'una e delle tre lire che, per come è formulato l'articolo, appare come tariffa e non sovrapprezzo.

Alla prima sollecitazione non abbiamo ancora ricevuto risposta, ma credo che il documento ci verrà fornito in tempo in modo da poterlo utilizzare nel momento

in cui affronteremo la discussione degli articoli concernenti il sistema della grande viabilità.

In merito alla seconda domanda, l'interruzione fatta a chiarimento dal relatore mi pare che lasci intendere che il problema dell'una e delle tre lire è e resta un problema di sovrapprezzo, e quindi di possibilità di manovra in ordine alle necessità di copertura del fondo o comunque delle solidarietà necessarie, e non incide sulla tariffa poiché abbiamo inteso che la tariffa è un diritto della società e un onere che va a carico del contribuente con tutti i riflessi anche di carattere fiscale che una tariffa comporta.

Avuti questi chiarimenti ed espressa la speranza di avere una risposta alla richiesta avanzata dal collega Padula e avallata dal sottoscritto, desidero brevemente affermare che la valutazione che diamo circa lo sforzo compiuto dalla Commissione dal Comitato ristretto e dai singoli parlamentari per preparare questo elaborato, si inquadra in quella volontà di intervento nel settore per recuperare il tempo passato, ahimé troppo lungo, in relazione alle necessità e alle aspettative.

Sottolineo anch'io, come ha fatto il collega Ciuffini, l'importanza integrativa che questo provvedimento rappresenta in ordine alle iniziative del Governo. Ci siamo fatti carico, insieme al Governo, di dimensionare il problema della viabilità e delle infrastrutture viarie nel nostro paese alla luce delle esperienze vissute nel momento in cui abbiamo pensato al piano triennale, che è stato messo in esecuzione, avendo riguardo alla povertà degli stanziamenti in relazione alle necessità e avendo registrato che, proprio perché vi è questo tipo di povertà, oggi i problemi ingigantiscono in ordine non soltanto alla qualità, ma anche alla quantità di interventi che si rendono necessari e all'aumento vertiginoso dei costi che ormai dimensiona le cifre in termini di migliaia di miliardi. Del resto, nel titolo I mi pare che si possa comunemente riconoscere un obiettivo, che è quello di impostare soprattutto un metodo di intervento di carattere programmatico, e quindi di legiti-

timare la possibilità di interventi attraverso piani che siano razionali e rispondano agli obiettivi principali. È certo, però, che le norme contenute nel titolo I fanno sorgere una preoccupazione, in quanto si prevede una prassi di collegamento tra la volontà del Governo e la responsabilità del Parlamento che viene regolata da una sorta di perentorietà dei termini che mi pare non rispetti le prerogative del Parlamento che è e resta sovrano, che ha il diritto primario di poter intervenire con legge e con legge determina quelli che debbono essere gli atteggiamenti consequenziali. Fissare termini riducendoli addirittura a giorni per esprimere pareri su programmi che discendono da questo tipo di provvedimento, mi pare che vada contro gli interessi di tutti, in particolare del Governo, che è espressione del Parlamento e che è impegnato in positivo a portare avanti un'azione di intervento e di gestione della legge, e del Parlamento che automaticamente pone limiti a se stesso anche al confine della costituzionalità. Non credo si possa fissare il termine di trenta o di sessanta giorni per l'espressione dei pareri da parte delle Commissioni dando quasi per accreditata la cattiva volontà delle stesse di non assolvere questo compito, e quindi di bloccare ciò che il Parlamento ha determinato con legge. Mi pare che, anche per una corretta formulazione del provvedimento, sia necessario stabilire che il Governo ha l'autorità di preparare e predisporre questi programmi con atti amministrativi, lasciando alla responsabilità del Parlamento la possibilità di operare attraverso una consultazione o una valutazione senza per altro stabilire termini perentori per cui, nel caso che non vengano rispettati, il Governo fa quello che ritiene utile e necessario. Nel momento in cui si intende mantenere questo collegamento, ritengo che i termini siano fuori luogo sia per ragioni di forma sia di sostanza.

Il grande sistema di viabilità viene configurato nel titolo I, mentre nel titolo II si porta avanti il discorso del programma-stralcio che tiene conto di necessità assolute in ordine alla viabilità sia

autostradale sia normale. Per quanto riguarda la viabilità normale, può essere necessario introdurre nel provvedimento criteri finalizzati nel momento in cui comunemente e coralmemente si riconoscono problemi sui quali è indispensabile dare subito, con l'approvazione del provvedimento, uno stimolo e una via, specialmente se a monte di queste scelte si pone il criterio di dare soluzione alla viabilità dorsale. Questa diventa indispensabile nel momento in cui per alcuni itinerari autostradali si avverte la necessità di una viabilità alternativa in ordine alla quale sia possibile affrontare problemi contingenti, stagionali, garantendo, nella pluralità degli itinerari, la possibilità di un traffico che possa essere in egual misura agevolato sia per un itinerario autostradale gravato di pedaggio sia per un itinerario non autostradale, viario, libero quindi alla circolazione. La configurazione del nostro paese non consente però di poter prefigurare, attraverso un segno sulla carta, gli itinerari dorsali nord-sud. Gli itinerari dorsali vanno identificati in ordine alle situazioni orografiche, ai poli di traffico e alle connessioni tra regioni e regioni e tra Stato e Stato. Pertanto, assume un significato individuare gli itinerari dell'Aurelia nel momento in cui vi sono nodi da risolvere, come quello della zona toscana, ma non avrebbe alcun significato se si pensasse che l'Aurelia si fermi a livello della Toscana con i suoi problemi, volendo essere un itinerario dorsale, quando si sa che questa strada parte dai confini con la Francia attraverso una viabilità che a suo tempo è stata chiamata E1, cioè arteria Europa numero 1, e aveva come obiettivo Parigi-Palermo. Pertanto, bisogna far sì che i piani tengano conto di queste necessità e che gli itinerari dorsali siano ben identificati per quel tipo di collegamento e di traffico in modo particolare di carattere alternativo alla viabilità autostradale.

Nel titolo II è chiaro che si affronta, con la deroga all'articolo 18.bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, anche il problema delle tariffe. I problemi delle tariffe autostradali non possono essere util-

mente affrontati se non si pone a monte il problema della razionalizzazione e del sistema di esazione. Il problema della razionalizzazione è di comune interesse sia del sistema autostradale di gestione sia dell'utente che utilizza sempre più le autostrade per i tratti medio-lunghi e quindi utilizza il sistema e non tanto le singole autostrade.

Nel momento in cui si utilizza il sistema, la razionalizzazione delle tariffe si impone con utilità sia delle società di gestione, sia dell'utente. Il sistema della esazione deve essere altresì rivisto in ordine alla necessità di operare quell'interconnessione necessaria a far sì che cadano tutte le barriere ancora esistenti, e che rappresentano inutili ostacoli.

Per quanto riguarda il problema del riassetto, desidero riaffermare che non è stato affrontato con una soluzione tardiva per cattiva volontà, ma perché esso è collegato ad una serie di fattori per i quali è necessario non solo un approfondimento tecnico, ma una volontà politica che riconosca il valore e il significato delle iniziative attuate. Va ricordato che l'IRI, a suo tempo, non ha voluto affrontare alcuni itinerari autostradali e, conseguentemente, solo l'iniziativa degli enti locali ha consentito la realizzazione di autostrade che, proprio per le difficoltà che presentavano e per le loro particolari caratteristiche, hanno portato quegli itinerari stradali a costi superiori alla media.

Oggi possiamo constatare come la solidarietà del sistema sia di per sé sufficiente a consentire, in un breve arco di tempo, la possibilità di un riequilibrio di carattere economico, e non solo finanziario. Spesso, infatti, nella disattenzione di tutti, abbiamo confuso i problemi finanziari con quelli economici. Va detto, allora, che i problemi economici di queste società sono riconducibili all'impegno di investimenti che esse hanno portato avanti, e che i problemi finanziari discendono dai problemi generali. Ma è noto che questi ultimi non sono tali nella misura in cui le società sono autorizzate a trattenere sui pedaggi i fondi necessari per mantenere l'esercizio delle autostrade. I problemi eco-

nomici erano e restano tali nel momento in cui su un sistema tariffario si vuol far gravare anche la necessità di ammortizzare i costi di investimento. Non si può pretendere che le società autostradali siano in grado, da sole, di far fronte all'ammortamento degli investimenti compiuti. E non a caso, infatti, è stato previsto un fondo di solidarietà che risulterebbe largamente sufficiente ad intervenire sui loro bilanci, soprattutto nel momento in cui verrà trasferito, a carico dello Stato, il complesso delle autostrade siciliane che oggi ancora grava sul fondo di solidarietà in termini assai pesanti.

Resta il problema di un assetto definitivo in ordine alla razionalizzazione, e a tale scopo dovrebbe provvedere il Governo poiché un piano di riassetto del sistema delle concessioni consentirebbe un ulteriore e definitivo contributo alla razionalizzazione del sistema.

L'intervento di carattere economico è un problema che va risolto come tale; quello della razionalizzazione, invece, va risolto a parte dando al Governo l'incarico previsto.

Per quanto riguarda il testo unico dei disegni e delle proposte di legge in esame, ritengo che gli articoli in esso formulati, frutto del lavoro del Comitato ristretto, abbiano bisogno di essere ulteriormente affinati per una migliore lettura giuridica e per una maggiore chiarezza in ordine agli obiettivi che si intende raggiungere.

Riaffermo l'impegno del gruppo democristiano al fine di giungere all'approvazione del provvedimento in esame.

GIAN FRANCO ROCELLI. Desidero formulare una richiesta ben precisa, quella, cioè, di inserire nel programma-stralcio i programmi di ammodernamento della Cassia e della Flaminia. Infatti, stento a concepire un piano razionale se accanto all'Aurelia non si inseriscono anche queste due importantissime strade che risolvono almeno i tre quarti del traffico stradale.

In particolare, la mia proposta è quella di aggiungere al programma di urgenza il primo ed il secondo lotto della Cassia ed il quarto lotto della Flaminia. Ciò

comporterebbe interventi modesti, ma sufficienti a dare una parvenza di legittimità organica a quanto è stato deliberato. L'accoglimento di questa richiesta, senz'altro minima, testimonierebbe la buona volontà del Governo e del Parlamento, quella, cioè, di concepire un piano organico stradale nel nostro paese.

Resto comunque contrario al sistema di trasferire al Parlamento compiti tipici dell'Esecutivo, in quanto deresponsabilizzare l'Esecutivo - e quindi il ministro, l'ANAS, eccetera - mi sembra quanto meno eccessivo e incauto in un sistema costituzionale come il nostro. Esprimo, pertanto, una pregiudiziale netta rispetto a questo metodo che mi sembra ai limiti della costituzionalità, e che rappresenta un vizio gravissimo per il nostro sistema politico e istituzionale.

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

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Onorevole presidente, gli interessanti interventi che si sono succeduti nelle tre sedute che abbiamo dedicato al dibattito di questo provvedimento mi spingono, necessariamente, ad una replica ampia ed approfondita che in questo momento non sono in grado di fare: mi sono infatti state chieste precisazioni sullo stato del piano triennale, sulla situazione della Cassia e della Flaminia, sul sistema autostradale, eccetera, tutte notizie e dati che necessitano di un approfondimento prima che io li possa esporre.

A parte questo, desidero ricordare ai colleghi che il testo sul quale stiamo discutendo è frutto di un lungo lavoro del Comitato ristretto e che, specialmente in alcuni punti, esso è il risultato di una difficile mediazione, per cui non possiamo troppo discostarcene, anche se il nostro impegno deve essere quello di migliorare al massimo il testo stesso.

Concludo proponendo, per il motivo suddetto, il rinvio del seguito della discussione con il suggerimento, ai colleghi che intendano farlo, di presentare gli emendamenti nella stessa seduta.

FABIO MARIA CIUFFINI. Comprendo le ragioni che hanno spinto il relatore Giglia a chiedere un rinvio prima di effettuare la replica: infatti nel corso del dibattito sono stati toccati molti argomenti, però ritengo che difficilmente il gruppo comunista sarà in grado di stilare gli emendamenti per quella stessa seduta, e non perché il tempo da qui alla prossima settimana non sia sufficiente, ma perché tutti noi siamo molto impegnati per leggi e decreti che richiedono incontri, prese di posizione e presentazione, a loro volta, di emendamenti.

Il mio suggerimento è pertanto che si rinvi la presentazione degli emendamenti ad una data successiva alla seduta in cui si svolgerà la replica, data che potremo anche fissare in sede di ufficio di Presidenza, quando avremo più chiaro il quadro degli impegni che la Commissione dovrà affrontare.

GIAN ALDO ARNAUD. Sono d'accordo con la richiesta di rinvio avanzata dal relatore, ma non con la sua proposta tendente a far sì che gli emendamenti vengano presentati nella medesima seduta, perché gli emendamenti stessi potranno essere presentati soltanto dopo che sare-

mo in possesso di alcuni dati, alcuni dei quali dovranno essere forniti dal Governo, al quale sono stati richiesti.

Sono pertanto dell'opinione che soltanto dopo la replica del relatore si possa decidere della presentazione degli emendamenti.

ERMIDO SANTI. Concordo pienamente con l'onorevole Arnaud.

PRESIDENTE. Mercoledì mattina, 3 febbraio, ascolteremo la replica del Governo e del relatore Giglia, dopo di che decideremo il da farsi per la presentazione degli emendamenti.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 13,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO