

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

41.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 1982

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDICE

	PAG.
Disegni e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Fréjus e la rete autostradale regionale (899);	
Collegamento autostradale tra Fiano Romano e San Cesareo dell'autostrada Milano-Napoli, completamento dell'autostrada dei trafori e raddoppio del tratto Carmagnola-Priero dell'autostrada Torino-Savona (900);	
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);	
	PAG.
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, per quanto concerne il completamento dell'autostrada Messina-Palermo (1395)	378
PRESIDENTE	378, 383, 385
ARNAUD GIAN ALDO	384
CIUFFINI FABIO MARIA	380, 384, 385
GIGLIA LUIGI, <i>Relatore</i>	378, 380, 384, 385
GUARRA ANTONIO	384
NICOLAZZI FRANCO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	381
SANTI ERMIDO	384
<hr/>	
La seduta comincia alle 9,30.	
GIAN FRANCO ROCELLI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.	
(È approvato).	

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata dei disegni di legge: « Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Fréjus e la rete autostradale regionale »; « Collegamento autostradale tra Fiano Romano e San Cesareo dell'autostrada Milano-Napoli, completamento dell'autostrada dei trafori e raddoppio del tratto Carmagnola-Priero dell'autostrada Torino-Savona »; e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Zanone ed altri: « Deroga al decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per consentire la costruzione del tronco mancante dell'autostrada Messina-Palermo »; Carlotto ed altri: « Deroga al

l'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 ».

Come i colleghi ricordano, nella precedente seduta si era conclusa la discussione sulle linee generali. Passiamo ora alle repliche del relatore e del Governo.

LUIGI GIGLIA, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, desidero innanzitutto richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che questa mia replica non sarà breve, perché l'importanza del dibattito svoltosi su questo provvedimento legislativo certamente è stata pari all'importanza della decisione di assegnare un provvedimento di rilievo finanziario così notevole ad una Commissione in sede legislativa.

Desidero ringraziare i colleghi intervenuti nel dibattito, che hanno dato alla discussione un contributo veramente notevole, soffermandosi su entrambi i settori in esame, quello stradale e quello autostradale.

Desidero subito precisare, circa le considerazioni formulate dall'onorevole Arnaud, che i fondi speciali di cui si prevede l'utilizzazione sono originariamente destinati, in base alla legge finanziaria dell'anno scorso e di quest'anno, ad interventi nel settore della viabilità.

Come tutti i colleghi intervenuti nel dibattito hanno sottolineato, alla base del testo in esame sta un principio di programmazione globale che abbraccia sia gli interventi concernenti il piano decennale per la grande viabilità sia le deroghe previste per il settore autostradale. Anche gli interventi previsti a stralcio per il settore della grande viabilità non devono rappresentare per il Parlamento una deviazione rispetto alla visione globale propria del piano decennale che sarà proposto dal Governo sulla base dell'articolo 1 del testo in esame.

Desidero ricordare come, a suo tempo, la Commissione ebbe ad individuare tre ordini di priorità negli interventi, cui si aggiunse l'individuazione di un ulteriore momento prioritario emerso in sede di Comitato ristretto. A tali valutazioni non potremo venire meno nel momento in cui ci troveremo a riflettere in termini complessivi sulle proposte concernenti l'utilizzazione degli 800 miliardi stanziati.

Per quanto concerne poi le deroghe al divieto posto dall'articolo 18-*bis*, sottolineo come esse concernano completamenti di itinerari già previsti prima della introduzione del blocco deciso nel 1975. Si è ritenuto, in sostanza, di dovere sbloccare misure che, in fase interpretativa, erano andate al di là della volontà del legislatore espressasi con l'approvazione dell'articolo 18-*bis*. In particolare, si tratta di interventi concernenti corsie aggiuntive, comunicazioni varie e completamenti realizzabili con autofinanziamenti.

Per quanto riguarda la Livorno-Civitavecchia e la Vittorio Veneto-Longarone, invece, si rinvia ad un futuro provvedimento la definizione degli equilibri finanziari.

Il disegno di legge in esame, quindi, tende a rimettere in moto il settore autostradale e devo dire che la nostra Commissione non ha perduto tempo utile. A partire dal 1976, anno in cui è stata avviata una analisi del settore autostradale, si sono voluti perseguire tre risultati: allineamento delle tariffe, pagamento dei fornitori, costruzione del fondo di garanzia attraverso il versamento della quota 1-3 lire. La situazione del settore è, dunque, migliore perché, dal 1976 ad oggi, abbiamo potuto constatare una continua progressione del traffico ed è migliore per il consolidamento dei debiti a breve termine che si è verificato — sono in grado di informare la Commissione che il relativo decreto è già stato registrato —; infine, è migliore per il funzionamento del fondo di garanzia e per l'impinguamento dello stesso grazie al pagamento delle rate scadute.

Non posso che confermare che proporrò un emendamento rispetto alla dizione del testo all'esame della Commissione per-

ché le 3 lire restino in vigore, al fine di poter meglio pervenire all'impinguamento di cui parlavo prima. Desidero poi precisare all'onorevole Ilario Bianco che la situazione, per quanto riguarda l'indebitamento delle società autostradali, assomma complessivamente a 3.882.629 milioni di cui 1.643.738 delle società *in bonis*, 1 milione 676.396 delle società deficitarie e 542.558 dei consorzi siciliani. In base a provvedimenti già adottati andranno in consolidamento 1.105.332 milioni, oltre a 326.203 milioni di interessi. Tale indebitamento, tuttavia, non può, non deve impressionarci a fronte degli investimenti realizzati e del volume dei pedaggi riscossi che ammonta a 978.595 milioni di lire nello scorso anno 1981. La situazione finanziaria complessiva del settore è, dunque, diversa da quella che indusse il legislatore del 1975 a prevedere il divieto di cui all'articolo 18-*bis* della legge n. 492. D'altra parte, gli interventi autorizzati riguardano adeguamenti tecnici indifferibili e completamenti indispensabili per il funzionamento della rete. Altrettanto positivamente deve essere valutata l'avvenuta omogeneizzazione delle tariffe, che esclude soltanto i consorzi siciliani, la tangenziale di Napoli e le autostrade meridionali, l'autostrada del Brennero ed alcuni percorsi di montagna. Con gli ultimi provvedimenti, tali tariffe, al netto di IVA, sono state fissate in 13,52 lire a chilometro per la prima classe, 17,10 per la seconda, 26,42 per la terza, 38,25 per la quarta e 50,80 per la quinta classe.

Al collega Ciuffini debbo, altresì, dare ampie assicurazioni per quanto riguarda il sistema che si è di fatto conseguito in tema di interconnessioni. Ho potuto, infatti, accertare che numerose interconnessioni sono già state realizzate, nel sistema centro-nord occidentale, interessando ben otto concessionarie, nel sistema nord-orientale, oltre che in quello longitudinale e centro meridionale. Al collega Ciuffini, che si interessa di statistiche, debbo, inoltre, precisare che nella rete autostradale italiana si sono realizzate interconnessioni tali da consentire percorsi di 6, 7 ore senza doversi fermare a caselli. Tutto ciò

pone indubbiamente la rete autostradale italiana tra le migliori in Europa e nel mondo.

FABIO MARIA CIUFFINI. Evidentemente non è risultato chiaro quello che volevo dire. Quando, in pratica, avremo una serie di strade non a pagamento parallele a quelle a pagamento, dovrete spiegarmi in che modo funzionerà il sistema delle interconnessioni.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Se l'utente vorrà servirsi delle strade sulle quali non è previsto pagamento di pedaggio, sarà una sua libera scelta. Il problema che avevo sollevato era quello delle tariffe che si sovrappongono tra autostrade ed autostrade; a tale proposito, ho potuto accertare che una serie di tariffe sono già cadute, anche se non si è realizzata una uniformità di carattere gestionale tra le varie società.

Non possiamo ignorare che le cose realizzate postulano il completamento dei programmi, anche per il rilancio dei settori economici connessi al sistema viario, cioè i trasporti ed il turismo. In merito, condivido le valutazioni del collega Ciuffini sulla necessità di nuove articolazioni che migliorino il sistema di trasporto su rotaie, ma, nello stesso tempo, non posso non riconoscere che è il sistema del trasporto su gomma che sopporta il peso delle esigenze della nostra economia, così come non v'è dubbio che il settore turistico è strettamente legato allo sviluppo del sistema viario.

L'utilità e la necessità di quanto abbiamo programmato nei lontani anni '50 va visto ovviamente con occhi diversi nel 1982: se pensiamo ai servizi che ha reso il nostro sistema autostradale, se pensiamo alle zone quasi inesplorate che sono state messe in luce e valorizzate, anche dal punto di vista turistico, ci rendiamo conto di quale importanza fondamentale le autostrade abbiano avuto nel nostro paese. Basti solo pensare a quanto la tangenziale di Napoli sia servita per fronteggiare e portare aiuto alle zone terremotate sia

nel momento dell'emergenza, sia successivamente.

A questo punto, vorrei occuparmi dell'altra parte del provvedimento in esame, quella relativa alla viabilità di grande comunicazione.

Ai molti quesiti sollevati da tanti colleghi in ordine a singole zone del paese risponderò in sede di esame degli emendamenti. Tutte le segnalazioni sono valide, ma devo anticipare che la loro collocazione più propria è il parere che esprimeremo sul piano che il Governo ci presenterà per l'utilizzazione degli 800 miliardi e per la classificazione delle strade di grande comunicazione. Vi sono però alcuni problemi di carattere generale che meritano di essere sottolineati.

Al collega Padula che, insieme con altri colleghi, ha chiesto notizie sullo stato di attuazione del piano triennale, posso dare precise informazioni che dimostrano una positiva evoluzione dello stato dei progetti. Al 31 gennaio 1982 la situazione era la seguente: stanziamento complessivo 3.500 miliardi che, senza i 20 miliardi per il laboratorio del Gran Sasso e i 100 miliardi per pagamenti revisionali, diventa di 3.380 miliardi; impegni assunti: 2.172 miliardi e 357 milioni per lavori appaltati; progetti esecutivi con parere favorevole degli organi collegiali: 519 miliardi e 119 milioni; progetti in corso: 832 miliardi e 370 milioni; previsioni per revisione prezzi: 867 miliardi e 114 milioni; maggiori esigenze tecniche: 289 miliardi e 40 milioni.

Complessivamente si raggiunge la previsione complessiva di 4.680 miliardi, con un'eccedenza di 1.300 miliardi necessari per la completa realizzazione di quanto previsto nel piano triennale a suo tempo concordato con le regioni e su cui il Parlamento ha espresso il parere.

L'erogazione di cassa si è svolta in tempi normali, e per il 1981 è stata utilizzata l'intera cifra di 330 miliardi, così come si prevede si utilizzeranno per intero i 600 miliardi stanziati per questo anno.

Va dato atto del maggiore impegno dell'ANAS nell'impiego delle somme disponibili e dell'opportunità della duplice ricarica annuale di 500 miliardi ciascuna.

L'esame dell'andamento della spesa, così come concordata con le regioni, giustifica il provvedimento al nostro esame, che riguarda la grande viabilità e come tale andrà considerato.

Debbo infine un chiarimento al collega Roccella per le questioni relative alla Cassia ed alla Flaminia. Per la Cassia l'intervento di un ulteriore lotto di 10 miliardi troverà copertura nell'articolo 505 del bilancio ANAS. Questo va ad aggiungersi ai due lotti per l'importo complessivo di 11 miliardi e 700 milioni, per i quali è già stata eseguita la licitazione privata. Per quanto riguarda la Flaminia, i cui lavori sono stati suddivisi in quattro lotti, sono in via di redazione e di approvazione i progetti per il primo e il terzo tronco per complessivi 33 miliardi, che saranno previsti nel piano triennale con il relativo aggiornamento. Con tale realizzazione, che si unirà al secondo lotto già ultimato, resterà da completare il quarto lotto, cui potrà farsi fronte con i fondi ordinari di bilancio.

Mancano nella mia relazione le sottolineature di alcuni nodi speciali, come la realizzazione della « Torino-Savona », il completamento della « Vittorio Veneto-Longarone », la gestione dei lavori per il collegamento Torino-Fréjus, il riassetto del sistema autostradale, i problemi connessi alla revoca della concessione della autostrada Livorno-Civitavecchia, la priorità nello stralcio del piano decennale. Ritengo che molti di questi problemi troveranno ampio spazio nell'esame dell'articolo e dei relativi emendamenti.

Non posso, concludendo, non sottolineare l'organicità del disegno di legge, che merita una valutazione complessivamente positiva. Mi auguro che la Commissione voglia mantenere nell'esame dell'articolato lo spirito costruttivo che ha animato i lavori del Comitato ristretto e che possa concludersi in tempi brevi un lavoro che abbiamo iniziato da tanto tempo.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il relatore onorevole Giglia ha dato risposte puntuali ad alcuni degli interrogativi che erano stati posti in sede di discussione generale. Mi sia consentito esprimere l'auspicio che si sia giunti alla fase finale di un *iter* legislativo iniziato nel 1979 con la presentazione di due disegni di legge da parte del Governo. Vi è infatti una grande attesa nel paese per questo provvedimento, che forse va al di là di quanto esso consentirà di realizzare. A questo riguardo vorrei rilevare che è importante evitare di alimentare illusioni, in un momento in cui l'ANAS, nonostante stia producendo un grande sforzo per l'attuazione del piano triennale, incontra gravi difficoltà nell'attuazione integrale dei piani concordati con le regioni, che riguardano tutta la viabilità statale ordinaria del paese, che è di ben 46 mila chilometri. Desidero sottolineare che i programmi non si potranno realizzare neppure nell'anno in corso, nonostante le impellenti necessità che vengono rappresentate dalle singole regioni. Ho voluto precisare questo per onestà e per evitare eccessive illusioni.

Ricordo che il Governo nel 1979 aveva presentato un disegno di legge relativo al traforo del Fréjus, che corrispondeva agli impegni internazionali assunti ed al collegamento con il sistema viario di una così importante infrastruttura.

Si è preferito unire il provvedimento all'altro disegno di legge, quello riguardante il traforo del Fréjus (ma per ragioni che non ho mai ritenuto valide). L'altro disegno di legge, che prevedeva la deroga del divieto di cui all'articolo 18-bis della legge n. 492 del 1975, aveva un preciso significato, al di là della materia in esso prevista. Eravamo infatti in presenza del cosiddetto blocco autostradale: personalmente, durante questi ultimi anni di discussione, non l'ho criticato, ritenendolo necessario per rimettere ordine nella programmazione autostradale; ma si trattava di un blocco da doversi pur rimuovere, per completare talune reti autostradali, per dar corso alle concessioni già in atto e per ultimare le reti di grande via-

bilità autostradale del nostro paese. A quel tempo, erano indicate tre tratte autostradali; il completamento della Voltri-Sempione, l'autostrada Torino-Savona (sollecitata per molte ragioni), il collegamento tra Fiano e Valmontone, utile ad evitare l'attraversamento della città di Roma.

All'atto della presentazione di quel disegno di legge, ricordo di aver espresso la piena disponibilità del Governo ad accogliere, attraverso il dibattito in Commissione, tutte le altre indicazioni che si ritenessero indispensabili. Nel corso dei lavori effettuati, le indicazioni sono state molte, ed infatti l'articolato che abbiamo di fronte contiene diverse proposte.

È bene sottolineare che, al di là delle aspettative che si registrano nel paese per l'approvazione di questi progetti di legge, vi è una realtà alla quale non dobbiamo sfuggire: anche se il presente progetto di legge può prevedere investimenti per molte migliaia di miliardi, i tempi di realizzazione delle opere indubbiamente non saranno brevi. Se non dovessimo quantificare, in opere da realizzarsi e in migliaia di miliardi da spendere, la previsione del nostro articolato, a seguito della deroga al citato articolo 18-bis, indubbiamente ci troveremmo di fronte ad un investimento così cospicuo, che non è mai capitato di prenderne in considerazione uno simile. Da ciò derivano, ovviamente, talune notizie giornalistiche. E sui giornali talvolta si distorce la verità, così da far passare una legge, che pure ha una visione così larga e completa delle necessità del paese, come un provvedimento di natura campanilistica: invece, questa non è stata mai l'intenzione né di chi ha presentato il disegno di legge, né — voglio sperarlo — di chi ha ritenuto di doverlo integrare con le proprie proposte.

I problemi connessi alla deroga all'articolo 18-bis della legge n. 492 del 1975 registrano una larga convergenza di attese, e dovranno essere esaminati — come ha già ricordato il relatore, onorevole Luigi Giglia — con particolare attenzione, affinché nel futuro non ci si trovi di fronte a blocchi di lavoro in corso, o

alla non effettuazione di opere che possono essere realizzate indipendentemente dall'intervento statale o dell'IRI. La deroga al predetto articolo 18-bis assume dunque un carattere di straordinaria importanza, per la fase critica che attraversano i problemi connessi alla grande viabilità.

Mi limiterò a fare ora qualche osservazione, rinviando all'esame dell'articolato ogni ulteriore approfondimento, e dichiarandomi disponibile a recepire quanto la maggioranza di questa Commissione riterrà di dover proporre e votare. Non voglio, comunque, esimermi dal sottoporre ai colleghi alcune considerazioni.

La prima riguarda i tre articoli iniziali del progetto di legge in discussione, cioè la problematica concernente più particolarmente la grande viabilità. Indubbiamente, così come sono formulati, i primi due articoli configurano finalmente un preciso programma, collegato a un piano decennale, sul quale indirizzare la spesa pubblica, con le dovute priorità ed in base ad una impostazione sulla quale anche le regioni potranno convenire e trovare un punto d'incontro. Indubbiamente, a fronte delle necessità che si sono manifestate sino ad oggi, e che certamente si manifesteranno ancora, gli ottocento miliardi previsti dall'articolato in discussione non serviranno che in minima parte a soddisfare le esigenze che qui sono state sottolineate. Voglio, a questo proposito, ricordare che, pur essendo disponibile alle indicazioni che vengono dalla Commissione, non posso non sottolineare che la destinazione programmatica dei fondi a disposizione non poteva che essere proposta dal Governo sentite le regioni, e soprattutto sentiti gli organi tecnici che hanno una visione completa della nostra viabilità, e sono quindi in grado di indicare, unitamente alle regioni stesse, talune priorità.

Nel progetto di legge, si stabilisce che l'eventuale programma dovrà essere approvato dal Parlamento. Ora le indicazioni (e vedremo, nell'esame degli articoli, fino a che punto arriveremo a darne) che sono venute dalla Commissione, a propo-

sito della spesa già programmata, oltre che andare al di là di un'impostazione che sempre si è osservata, potrebbero anche presentare delle contraddizioni — visto che non abbiamo ascoltato né le regioni né gli organismi tecnici — e non essere sempre conseguenti a quanto stabilito all'articolo 1, sotto i punti a), b) e c).

Ho voluto fare questo rilievo, ma — ripeto — sono aperto alle indicazioni che verranno dalla Commissione, anche nella misura in cui potrà trovarsi un consenso in seno alla stessa, per non compromettere l'iter stesso della legge.

Ciò detto per quanto riguarda i primi articoli, con riferimento agli articoli 4 e 5 vorrei ancora una volta esternare un parere, che avevo già manifestato in questa Commissione, ed anche ad alcuni colleghi personalmente. Il Governo, cioè, non ritiene di rinunciare alle proprie prerogative, accettando che, nella legge, sia previsto visto l'obbligo di concessione per le costruzioni di opere stradali. Noi possiamo prevedere — così come a suo tempo abbiamo fatto per il Friuli-Venezia Giulia — la facoltà di dare in concessione queste opere; ma io non ritengo che si debbano modificare tali concessioni innanzi tempo.

Vorrei anche ricordare, perché ritengo doveroso dirlo, che talune concessioni, come quelle relative al Consorzio della Sicilia, vengono a costare almeno il 12 per cento in più del costo effettivo, essendo necessario sopperire alle spese generali concernenti l'esecuzione dell'opera.

Ritengo utile evidenziare questi problemi senza voler con questo mostrare contrarietà rispetto al testo già espresso dalla Commissione.

Per quanto riguarda i finanziamenti che fanno riferimento per la copertura al capitolo 505 dell'ANAS, devo rilevare come allo stato attuale non vi siano fondi disponibili in questo capitolo.

Quanto alle proroghe della concessione alla Società Autostrade, ritengo ed auspico che la loro concessione venga sottoposta ad una serie di precise condizioni e correlata ad una attenta verifica sia degli oneri che la Società dovrebbe assumere in base alla nuova normativa da va-

rare sia dei miglioramenti di carattere gestionale che deriveranno per la Società dall'ampliamento della rete viaria, in rapporto anche all'entità della proroga della concessione.

Ricordo, inoltre, che esiste la necessità di affrontare l'importante problema, momentaneamente tralasciato, relativo alle autostrade ex SARA ora in gestione all'ANAS.

Desidero ancora ricordare che, fin dal marzo dello scorso anno, nella relazione da me presentata in materia, avevo manifestato la mia adesione alla proposta di anticipare l'approvazione del testo riguardante gli investimenti, rinviando quella della parte riguardante il riassetto societario.

Sottolineo, in sostanza, come non sia stata mai mia intenzione ostacolare i lavori della Commissione nel corso di questi due anni, neppure con riferimento ai criteri da seguire al fine di portare a termine l'iter legislativo del provvedimento in esame. Con lo stesso animo il Governo si prepara ad affrontare l'esame degli articoli, rispetto ai quali, se lo riterrà opportuno, presenterà propri emendamenti, chiarendo, però, fin da ora, che non vi saranno da parte sua irrigidimenti tali da provocare rinvii o compromettere l'approvazione del testo in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Nicolazzi ed il relatore per la puntualità e l'ampiezza delle loro esaurienti repliche, che mi auguro abbiano soddisfatto i numerosi colleghi intervenuti nella discussione generale.

Propongo di rinviare il seguito alla prossima settimana, per consentire l'approfondimento degli elementi emersi dagli interventi del relatore e del Ministro. Sono, altresì, del parere che si debba procedere alla costituzione di un Comitato ristretto per l'esame dei numerosi emendamenti presentati ed in corso di presentazione, fissando un termine indicativo per la presentazione di ulteriori emendamenti.

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1982

GIAN ALDO ARNAUD. Sono d'accordo sull'opportunità di fissare un termine ultimo per la presentazione degli emendamenti.

PRESIDENTE. Sarebbe forse opportuno fissare tale termine nella giornata di martedì della prossima settimana in modo che il giorno successivo il Comitato ristretto possa esaminare gli emendamenti, consentendo alla Commissione di passare all'esame degli articoli nella giornata di giovedì.

ERMIDO SANTI. Sono del parere che sia forse necessario fissare il termine per la presentazione di ulteriori emendamenti non prima di mercoledì prossimo, per evitare il pericolo di non poter rispettare tempi eccessivamente contenuti.

FABIO CIUFFINI. Ritengo sia giusto fissare un limite per la presentazione degli emendamenti, al fine soprattutto di avere tempestivamente a disposizione anche quegli emendamenti che raccolgono le opinioni di colleghi estranei alla nostra Commissione e che si riferiscano a situazioni locali che è giusto considerare e ricondurre in un quadro generale. Non riterrei, però, opportuno mettere un « catenaccio » al momento in cui si farà il dibattito in Commissione sul testo del Comitato ristretto modificato dagli emendamenti che verranno presentati e da eventuali controproposte che verranno da parte del Governo. In particolare, ritengo che gli emendamenti di carattere strutturale potranno essere presentati solo dopo aver fatto un dibattito all'interno o della Commissione o del Comitato ristretto. Mi riferisco specificatamente al titolo III del provvedimento in esame sul quale il gruppo comunista non è d'accordo ed intende proporre un testo alternativo.

Desidero anche rilevare come questa Commissione abbia nei prossimi giorni un lavoro molto oneroso da svolgere — pensate solo all'esame del decreto Nicolazzi-bis —, per cui penso che le cose dette dal presidente costituiscano più che altro un auspicio, in quanto difficilmente potremo

dedicarci con la necessaria cura al provvedimento in esame.

ANTONIO GUARRA. Non mi pare il caso di ripercorrere la storia parlamentare del provvedimento in esame, ma vorrei solo ricordare che il movimento sociale italiano-destra nazionale in passato fu messo sotto accusa perché non intendeva dare il proprio assenso al trasferimento in sede legislativa in Commissione del provvedimento stesso. Infine, tale assenso fu concesso su un testo determinato elaborato, nel corso di tre anni di lavoro, dal Comitato ristretto; ora tale testo arriva finalmente all'esame del *plenum* della Commissione e sento parlare di testi alternativi.

FABIO CIUFFINI. Il Comitato ristretto era arrivato ad elaborare un titolo III del provvedimento diverso da quello del relatore.

ANTONIO GUARRA. Nel sottolineare che le parti politiche che ne hanno la forza, come il gruppo comunista, possono anche revocare il proprio consenso alla sede legislativa, ritengo che le posizioni siano ormai mature e che non si debba perdere ulteriore tempo.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi che mi hanno preceduto sul fatto che non mi sfugge che siamo in sede legislativa, ma si tratta evidentemente di cosa del tutto diversa rispetto all'esame del decreto Nicolazzi-bis. Non ho nulla in contrario a che gli emendamenti possano essere presentati entro la giornata di mercoledì, piuttosto che in quella di martedì, però desidero sottolineare che non possiamo tradire né lo spirito del regolamento, né un certo ordine dei lavori che ci siamo dati. La nostra Commissione, infatti, ha ottenuto il trasferimento in sede legislativa del provvedimento in esame sulla base di un testo sul quale la V Commissione bilancio ha espresso un parere vincolante, fermo restando che i colleghi dei vari gruppi hanno ben il diritto di presentare emendamenti a tale testo. A tale proposito, vor-

rei esprimere il mio assenso alla proposta del presidente di costituire un Comitato ristretto affinché svolga le funzioni che il Comitato dei nove esercita in Assemblea per l'esame degli emendamenti. Svolto tale esame, la discussione riprenderà in Commissione e tutti i gruppi politici svolgeranno la loro parte ed assumeranno le proprie responsabilità, quelli di maggioranza se riterranno di sostenere il testo scaturito dal lavoro del Comitato ristretto, quelli di minoranza se se ne vorranno distaccare.

In un modo o nell'altro, ritengo che interesse precipuo di tutti noi debba essere quello di stringere al massimo i tempi; in tal senso, concordo con il collega Santi quando chiede che il termine per la presentazione degli emendamenti sia fissato non prima di mercoledì prossimo e che, trascorso tale termine, incominci a riunirsi il Comitato ristretto, sempre compatibilmente con gli impegni legati all'esame del decreto Nicolazzi-bis.

FABIO CIUFFINI. Vorrei ulteriormente precisare che il gruppo comunista ha dato il proprio assenso alla sede legislativa in base ad un testo del Comitato ristretto che, per quanto riguarda il titolo III, presentava addirittura tre versioni.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Alla Commissione bilancio, però, è stato inviato un unico testo.

FABIO CIUFFINI. Il parere della Commissione bilancio può vincolare l'ammontare degli stanziamenti, non certo la loro destinazione, sulla quale questa Commissione ha piena autonomia decisionale.

Pertanto, se si vuole far svolgere al Comitato ristretto una funzione analoga a quella che il Comitato dei nove esercita in aula, noi siamo d'accordo, ferma restando ovviamente, al possibilità per ognuno di noi di presentare emendamenti anche successivamente.

In ogni caso, i nostri lavori dovranno tener conto del fatto che gran parte del nostro tempo, nei prossimi giorni, verrà assorbito dall'esame del decreto Nicolazzi-bis. Devo anche dire che questo giochetto che si sta tentando sull'urgenza non mi piace molto. Ognuno vuole sventolare una bandiera. Sono passati alcuni mesi da quando è stata concessa la sede legislativa per l'esame di questo provvedimento, ma delle autostrade non si è parlato da dicembre ad oggi. Ora che la Commissione sarà impegnata nell'esame del decreto Nicolazzi-bis ci accorgiamo che le autostrade bisogna farle subito, perché dobbiamo fare questo tipo di discorso per scrivere sul verbale che qualcuno è più motivato di altri circa l'urgenza in questa materia. Mi limito a dire che per i prossimi venti giorni la Commissione sarà impegnata nella discussione di un decreto-legge. D'altra parte, se il Governo ritiene di presentare in continuazione decreti-legge e decidere a capriccio i lavori del Parlamento, ne traiamo le conseguenze.

PRESIDENTE. Auspico che entro la giornata di mercoledì siano presentati gli emendamenti, in modo che possano essere esaminati dal Comitato ristretto. Propongo pertanto la nomina di un Comitato ristretto. Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Avverto che il Comitato ristretto sarà costituito sulla base delle designazioni dei gruppi.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA
