

## COMMISSIONE IX

## LAVORI PUBBLICI

43.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 APRILE 1982

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE DOMENICO SUSI

## INDICE

	PAG.	PAG.
<b>Disegni e proposte di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio):		
Realizzazione del collegamento mediante superstrada tra il traforo autostradale del Frejus e la rete autostradale regionale (899);		RALLO ed altri: Deroga all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per quanto concerne il completamento dell'autostrada Messina-Palermo (1395) . . . . . 394
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 . . . . . 394, 395, 396, 401, 405, 406 407, 410, 411, 413, 414, 415 416, 417, 418, 419, 421, 427
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);		ARNAUD . . . . . 400, 421
CARLOTTO ed altri: Deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, concernente provvedimenti per l'autostrada Torino-Savona (1153);		BALZARDI . . . . . 409
		BETTINI . . . . . 413
		CASTOLDI . . . . . 396, 413, 427
		CIUFFINI . . . . . 394, 395, 396, 401, 402 403, 405, 407, 408, 410, 411 412, 414, 415, 416, 417, 418
		CUSUMANO . . . . . 400
		DE CINQUE . . . . . 411
		DUJANY . . . . . 409, 411, 418
		EBNER . . . . . 412
		FACCHINI . . . . . 403, 411, 413, 415, 416, 426
		FORNASARI . . . . . 400, 410, 417
		GIGLIA, <i>Relatore</i> . . . . . 394, 395, 396, 400 401, 404, 408, 410, 411, 414 416, 417, 418, 419, 426, 427

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

	PAG.
LABRIOLA . . . . .	401, 402, 404, 405, 406, 407
MANFREDI MANFREDO . . . . .	406, 412, 413, 427
NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	407
	408, 410, 412, 413, 414, 415, 418
REINA . . . . .	404, 408, 411
ROSSINO . . . . .	412
SANTI . . . . .	400, 413
SUSI . . . . .	400, 403, 408, 411
TANCREDI . . . . .	413

La seduta comincia alle 11,30.

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

(È approvato).

Seguito della discussione dei disegni di legge: Realizzazione del collegamento mediante superstrada tra 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.

Ricordo che nella precedente seduta la Commissione ha approvato, in linea di principio — onde poter poi acquisire il parere della Commissione affari costituzionali —, gli articoli 1 e 2 del testo unificato dei progetti di legge in esame. Nel frattempo, il Comitato ristretto ha proseguito i suoi lavori, esaminando gli emendamenti presentati ai successivi articoli del testo unificato. Avverto che i successivi articoli saranno pure votati in linea di principio, nella misura in cui investano aspetti rilevanti ai fini del parere della I Commissione, vincolante per l'intero testo.

Invito pertanto il relatore a riferire sui risultati cui è pervenuto il Comitato ristretto.

FABIO MARIA CIUFFINI. Vorrei preliminarmente sapere, dato che abbiamo preso visione solo oggi del testo degli emendamenti, se è consentita la presentazione di ulteriori emendamenti.

PRESIDENTE. Certamente.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Non riesco a valutare pienamente il significato di que-

sta richiesta del collega Ciuffini, perché se è vero che c'è libertà per ciascuna parte politica di presentare ulteriori emendamenti, è anche vero che in tal caso non si comprende il motivo per cui si sia dovuto svolgere un lavoro così impegnativo in sede di Comitato ristretto, che ha consentito di raggiungere intese significative, che ora rischiano di venir vanificate, ai fini di una rapida approvazione del testo, della presentazione di nuove proposte emendative.

FABIO MARIA CIUFFINI. È chiaro che si è compiuto, in sede di Comitato ristretto, un lavoro di avvicinamento delle diverse posizioni. Il risultato è che su alcuni temi le nostre proposte sono state accolte, su altri abbiamo accolto posizioni di altre forze, ma è logico che rimangano, alla fine, margini di discussione.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Poiché stiamo esaminando in sede legislativa, un provvedimento abbastanza delicato, mi sembra di poter dire che è necessario, perché si possa pensare di procedere in maniera rapida, far riferimento all'intesa basata sulle linee elaborate in sede di Comitato ristretto: in caso contrario, infatti, il discorso si riaprirebbe in tutta la sua vastità, e non so con quale prevedibile esito.

FABIO MARIA CIUFFINI. Vorrei rilevare che esistono due tipi di emendamenti: alcuni, se accolti, porterebbero questo provvedimento di fronte alla Commissione bilancio; altri hanno carattere normativo, non sfondano il tetto delle disponibilità, e su questi ultimi in sede di Comitato ristretto abbiamo cercato di trovare un accordo. Il gruppo comunista si riserva comunque la presentazione di ulteriori emendamenti.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Vorrei ricordare che secondo le intese raggiunte si sarebbero dovuti accantonare tutti gli emendamenti, tranne quelli concordati in sede di Comitato ristretto. Rilevo che, se i colleghi insistono nel voler sottoporre

al voto della Commissione i propri emendamenti, si rischia di vedere annullato tutto il lavoro svolto in sede di Comitato ristretto. È vero che esiste un problema di sfondamento delle disponibilità finanziarie, ma vi è anche quello relativo alle modalità di utilizzazione delle somme a disposizione, per cui vorrei invitare i colleghi a ritirare tutti gli emendamenti concernenti l'utilizzazione dei fondi, mantenendo solo quelli concordati nel corso della riunione del Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Passiamo dunque all'esame dell'articolo 3 del testo unificato.

#### ART. 3.

Per gli anni finanziari 1982-1987, è stanziata la somma di lire 800 miliardi da iscrivere in quote annuali nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per essere assegnate all'ANAS. Con tali fondi, da impiegare secondo i criteri di cui al precedente articolo 2, l'ANAS deve provvedere con priorità alla realizzazione delle seguenti opere:

completamento del tratto Grosseto-Livorno della strada statale Aurelia per un importo di lire 100 miliardi;

completamento dell'itinerario « E7 », Orte-Cesena, per un importo di lire 100 miliardi;

completamento dell'itinerario autostradale L'Aquila-Teramo per un importo di lire 100 miliardi;

Gravellona-Toce / Confine-Sempione (strada statale 34) per un importo di lire 40 miliardi.

L'ANAS è altresì autorizzata a dare priorità all'adeguamento dei tronchi stradali di adduzione ai trafori alpini per i quali sia possibile un concorso finanziario significativo da parte di enti territoriali ed economici, utilizzando anche l'istituto della concessione di sola costruzione.

All'onere derivante per il 1982 di lire 50 miliardi si provvede con corrisponden-

te riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro. Con legge finanziaria si provvede alla modulazione per i successivi anni finanziari.

GIUSEPPE CASTOLDI. Poiché è stato rivolto un invito a tutte le forze politiche perché ritirino gli emendamenti presentati, vorrei conoscere l'atteggiamento degli altri gruppi in proposito.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Indubbiamente la richiesta fatta dal collega Castoldi ha una sua validità; ma io, dovendo riferire sui lavori del Comitato ristretto, non posso fare a meno di ribadire l'invito a tutti i colleghi di ritirare tutti gli emendamenti riguardanti l'utilizzazione dei fondi, mantenendo in vita solo quelle proposte di modifica concordate in precedenza. In caso contrario sarei costretto a chiedere la sospensione dei nostri lavori per una valutazione della nuova situazione.

Per quanto riguarda l'articolo 3, gli emendamenti concordati in sede di Comitato ristretto sono i seguenti: al primo comma, dopo le parole « i criteri », aggiungere le altre « e le modalità » (3. 24); sempre al primo comma, vanno sostituite le parole « completamento dell'itinerario autostradale L'Aquila-Teramo » con le altre: « completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo » (3. 25); ancora al primo comma, vanno soppresse le parole: « Gravellona-Toce/Confine-Sempione (SS 34) per un importo di lire 40 miliardi » (3. 26).

Poi dopo il primo comma, aggiungere il seguente: « In deroga a quanto previsto dal quarto comma dell'articolo 2, il piano stralcio di cui al presente articolo viene presentato entro trenta giorni alle Camere e trasmesso alle competenti Commissioni permanenti per il relativo parere » (3. 27).

Sostituire il secondo comma con il seguente:

« Per il completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo, il di-

rettore generale dell'ANAS si avvale del parere della commissione tecnico-finanziaria costituita in applicazione dell'articolo 7 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, ed utilizza, fino alla completa ultimazione dei lavori autostradali, il personale assunto ai sensi dell'articolo 6 del decreto stesso, alla cui definitiva sistemazione si provvederà al momento dell'affidamento della gestione di detta autostrada » (3. 30).

FABIO MARIA CIUFFINI. Vorrei proporre un emendamento al primo comma dell'articolo 3, per specificare che, nel quadro delle opere prioritarie indicate, i fondi stanziati debbono essere utilizzati, oltre che per il completamento dell'itinerario « E 7 » Orte-Cesena, anche per il suo miglioramento. Infatti in quell'itinerario vi sono tratti di strada che sono molto pericolosi ed il cui adeguamento si impone, per la verità già da molti anni: varrebbe la pena, quindi, di spendere qualche soldo anche per tale adeguamento dei livelli di sicurezza.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Faccio mia questa proposta, signor Presidente, e presento quindi il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo la parola: « completamento », aggiungere le seguenti: « e miglioramento dei livelli di sicurezza ».*

PRESIDENTE. L'onorevole Giglia ha invitato i presentatori di emendamenti all'articolo 3 a ritirarli, in modo che l'esame possa proseguire sulla base del testo unificato e degli emendamenti a tale testo presentati dal relatore, in accordo con il Comitato ristretto.

All'articolo 3 erano stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al primo comma, quinta riga sostituire le parole: « secondo i criteri di cui al precedente articolo 2 » con le parole: « secondo i criteri di cui ai commi ... del precedente articolo 2 ».*

*Al primo comma, sesta riga, alle parole: « seguenti operazioni », aggiungere le parole: « per ciascuna delle quali deve essere contestualmente approntato il progetto esecutivo con relativo piano finanziario complessivo ».*

3. 2.

ARNAUD.

*Sostituire il primo comma con il seguente:*

Per gli anni finanziari 1982-1987, è stanziata la somma di lire 1.000 miliardi da iscrivere in quote annuali nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per essere assegnate all'ANAS, con tali fondi l'ANAS deve provvedere con priorità alla realizzazione delle seguenti opere:

interventi nel tratto Grosseto-Livorno della strada statale Aurelia fino ad un importo di lire 100 miliardi;

interventi lungo l'itinerario " E 7 ", Orte-Cesena, fino ad un importo di lire 100 miliardi;

interventi sulla SS 34 Gravellona-Toce/Confine-Sempione per un importo di lire 40 miliardi;

interventi sulle SS. 28 e 35, fino ad un importo di lire 50 miliardi;

lavori di raddoppio del tratto Priero-Carmagnola dell'autostrada Torino-Savona, fino ad un importo di lire 60 miliardi, mediante assegnazione della somma alla concessionaria Torino-Savona in relazione all'avanzamento lavori;

lavori di costruzione del tronco Pisa Sud-Grosseto dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, fino ad un importo di lire 400 miliardi, mediante assegnazione della somma alla concessionaria autostrada Tirrenica, in relazione all'avanzamento lavori.

3. 3.

BASLINI, BIONDI.

*Al primo comma, sostituire l'ultimo capoverso con i seguenti:*

Inverio-Gravellona Toce-Confine Sempione S.S. 34, per un importo di lire 80 miliardi;

completamento delle opere previste dal piano triennale per la regione Liguria, per un importo di lire 150 miliardi, corrispondente a quanto già a suo tempo erogato per il piano triennale e poi stornato a favore di altre regioni.

3. 4.

SANTI.

*Al primo comma, sostituire il primo capoverso con il seguente:*

Per il completamento del tratto Grosseto-Livorno della statale Aurelia per un importo di lire 250 miliardi.

3. 5.

FACCHINI, CIUFFINI, BONETTI.

*Al primo comma, sostituire il primo capoverso con il seguente:*

Completamento del tratto Grosseto-Livorno della strada statale Aurelia per un importo di lire 200 miliardi.

3. 28.

SUSI, CUSUMANO, SANTI.

*Al primo comma, aggiungere al terzo capoverso dopo le parole: « Completamento dell'itinerario autostradale L'Aquila-Teramo per un importo di lire 100 miliardi », le seguenti: « e realizzazione dello svincolo autostradale nel territorio di Sulmona per l'importo di lire 10 miliardi ».*

3. 7.

SUSI, CUSUMANO, REINA, SANTI.

*Aggiungere al primo comma, dopo le parole: « completamento dell'itinerario autostradale L'Aquila-Teramo per un importo di lire 100 miliardi », le seguenti parole: « costituzione del nuovo svincolo, con relativo casello, sul tronco autostradale A/25 (Avezzano-Pescara), in territorio del comune di Sulmona (L'Aquila), per un importo di lire 10 miliardi ».*

3. 31.

DE CINQUE, ARTESE, TANCREDI, QUIETI.

*Al primo comma, aggiungere, dopo le parole: « completamento dell'itinerario au-*

## VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

tostradale L'Aquila-Teramo per un importo di lire 100 miliardi» *le seguenti*: « e realizzazione dello svincolo autostradale nel territorio di Sulmona per l'importo di lire 10 miliardi ».

3. 29. SOSPURI, TATARELLA.

*Alla fine del primo comma, dopo l'ultimo capoverso, aggiungere il seguente:*

completamento del tratto Aosta-Monte Bianco per un importo di lire 40 miliardi.

3. 8. DUJANY.

*Al primo comma, aggiungere, dopo l'ultimo capoverso, i seguenti:*

completamento del tratto Morgex-Tunnel Monte Bianco per un importo di lire 25 miliardi;

tangenziale Sud Aosta per un importo di lire 20 miliardi.

3. 11. CUSUMANO, REINA, SANTI, SUSI, FACCHINI.

*All'articolo 3, primo comma, dopo l'ultimo capoverso, aggiungere le parole:* « completamento del piano triennale secondo le indicazioni prioritarie concordate con la Regione nell'ambito del compartimento ANAS della Liguria per un importo di lire 100 miliardi ».

3. 9. MANFREDI MANFREDO.

*Aggiungere, alla fine del primo comma, il seguente capoverso:*

avvio del completamento della strada Sud-Nord (tratto Mulinello-Nicosia-Mistretta) Gela per un importo di lire 20 miliardi per l'anno 1982, secondo i criteri indicati dall'articolo 2 punto 3.

3. 10. BOGGIO, ROSSINO, REINA.

*Al primo comma, dopo le parole:* « di lire 40 miliardi », *aggiungere le seguenti:* « completamento delle opere previste dal piano triennale ANAS 1982-1985 per la regione Liguria, secondo le indicazioni prioritarie concordate con l'ente Regione, per un importo di lire 150 miliardi ».

3. 23. PASTORE, DULBECCO, GAMBOLATO.

*Al primo comma, dopo le parole:* « lire 40 miliardi », *aggiungere le seguenti:* « completamento dell'arteria viaria che congiunge Vittorio Veneto Nord con Pian di Vedoia in provincia di Belluno secondo il progetto relativo all'itinerario autostradale della A-27 (Mestre-Vittorio Veneto Nord), per un importo di lire 70 miliardi ».

3. 12. PELLICANI, TESSARI GIANGIACOMO, BUTTAZZONI.

*Alla fine del primo comma, aggiungere le seguenti parole:* « Bolzano-Passo Resia (Confine di Stato), Statali n. 38 e 40; Naz/Sciaves-San Candido (confine di Stato), Statale n. 49, per un importo di lire 50 miliardi ».

3. 13. EBNER.

*Alla fine del primo comma, aggiungere le parole:* « per provvedere all'urgente avvio del completamento della Siracusa-Gela per un importo di 50 miliardi ».

3. 14. ROSSINO, REINA, BOGGIO.

*Alla fine del primo comma, aggiungere le parole:* « S.S. 36 - tratto Lecco-Colico. Completamenti, con particolare riguardo allo svincolo Torraccia, al tratto Dorio-Piona, all'attraversamento di Colico, per un importo di 60 miliardi ».

3. 15. BETTINI.

*Sostituire il secondo comma dell'articolo 3 con il seguente:*

L'ANAS è altresì autorizzata a dare priorità al completamento dell'itinerario autostradale Aosta-Trafo del Monte Bianco, iniziando dalla tangenziale di Aosta, per il quale è possibile un concorso finanziario da parte di Enti territoriali ed economici, utilizzando anche l'istituto della concessione di sola costruzione, ed avvalendosi delle concessionarie Società autostrade valdostane e Società per il traforo del Monte Bianco.

3. 17.

SANTI.

*Sostituire il secondo comma con il seguente:*

per provvedere all'urgente avvio della realizzazione dell'autostrada tirrenica l'ANAS è autorizzata a contrarre prestiti, anche obbligazionari, in Italia e all'estero, anche presso la BEI, fino a un netto ricavo di lire 200 miliardi per gli esercizi 1982-1983. Le rate di ammortamento saranno poste a carico del bilancio del Ministero del tesoro.

3. 16.

BASLINI, BIONDI.

*Sostituire il terzo comma con il seguente:*

all'onere derivante per il 1982 di lire 50 miliardi, di cui lire 30 miliardi per la viabilità ANAS, lire 10 miliardi per l'autostrada Torino-Savona e lire 10 miliardi per l'autostrada Tirrenica, relativi al costo di competenza dell'esercizio 1982 dei prestiti di cui al comma precedente, si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro. Con legge finanziaria si provvede alla modulazione per i successivi anni finanziari.

3. 18.

BASLINI, BIONDI.

*All'articolo 3 aggiungere, alla fine, il seguente comma:*

Per il completamento dell'itinerario autostradale L'Aquila-Teramo, il direttore generale dell'ANAS si avvale del parere della Commissione tecnico-finanziaria, costituita in applicazione dell'articolo 7 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, e utilizza, fino alla completa ultimazione dei lavori autostradali, il personale assunto ai sensi dell'articolo 6 del decreto stesso.

3. 19.

TANCREDI, SUSI.

*Aggiungere, in fine, i seguenti commi:*

L'Azienda nazionale autonoma delle strade, affida alla società « Autostrade SpA » la concessione di solo esercizio delle autostrade « Roma-L'Aquila-Teramo » e « Torano-Pescara ».

La concessione è assentita secondo il regime stabilito dalla legge 28 marzo 1968, n. 385, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'ANAS, di concerto con quello del tesoro e con quello delle partecipazioni statali, sentito il parere del Consiglio di amministrazione dell'ANAS e del Consiglio di Stato.

L'ANAS provvede alla consegna alla società « Autostrade » delle tratte in esercizio, loro pertinenze e attrezzature mobiliari, assumendo il relativo personale. I tratti ancora in corso di costruzione e pertinenze saranno consegnati alla medesima società al momento della loro apertura al traffico. La società « Autostrade » assumerà, man mano che si renderà libero, tutto il personale attualmente alle dipendenze dell'ANAS con contratto a termine ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito nella legge 6 aprile 1977, n. 106, impegnato nell'ultimazione dei lavori di completamento del tratto « L'Aquila-Teramo ».

3. 6.

SUSI, FACCHINI, REINA, CUSUMANO, SANTI.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

Per le opere di completamento dell'itinerario autostradale L'Aquila-Teramo di cui al primo comma e per l'utilizzazione dei fondi ad esse destinati si applicano le disposizioni previste dal decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito con modificazioni nella legge 6 aprile 1977, n. 106, e dal decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, convertito con modificazioni nella legge 29 febbraio 1980, n. 32. I contratti a termine di cui all'articolo 6, quinto comma, del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito con modificazioni nella legge 6 aprile 1977, n. 106, possono essere rinnovati, con le stesse modalità, fino a ultimazione dei lavori in attesa che il relativo personale venga assorbito dalla società che gestirà l'Autostrada.

3. 20.

FACCHINI, CIUFFINI, BONETTI.

*Alla fine dell'articolo 3, aggiungere il seguente comma:*

Il Governo è autorizzato ad adottare gli atti e i provvedimenti previsti dalle leggi vigenti per la liberalizzazione del tratto autostradale Mestre-Vittorio Veneto Nord dall'obbligo del pagamento dei pedaggi attualmente esistenti lungo l'intero percorso.

3. 21.

TESSARI GIANGIACOMO, PELLICANI,  
BUTTAZZONI.

*Aggiungere i seguenti commi:*

L'ANAS è autorizzata a contrarre mutui con la BEI, o con altri istituti nazionali ed esteri, per l'esecuzione dei programmi costruttivi previsti dal presente articolo. Il controvalore in lire delle operazioni finanziarie è portato a scomputo degli importi annualmente iscritti per lo stesso fine nello stato di previsione del Ministero del tesoro.

Le operazioni di credito saranno contratte nelle forme, alle condizioni e con

le modalità che saranno stabilite in apposite convenzioni, da stipularsi fra l'ANAS e gli enti mutuanti, con l'intervento del Ministero del tesoro e previo parere del Consiglio di amministrazione dell'ANAS e del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'ANAS e le rate di ammortamento annuali, per capitale ed interessi, che non potranno essere superiori a trenta, saranno iscritte, con distinta imputazione nei bilanci dell'ANAS, specificamente vincolate a favore dell'ente mutuante, con l'obbligo della preventiva iscrizione nel proprio bilancio da parte del Tesoro dello Stato dell'ammontare relativo a ciascuna rata annuale.

Le operazioni di mutuo e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti sono esenti da ogni imposta e tassa.

3. 22.

BOTTA.

Poiché gli onorevoli Baslini e Biondi non sono presenti, s'intende che abbiano rinunciato ai loro emendamenti.

Questi sono gli emendamenti che sono stati presentati e che il relatore invita a ritirare. Per quanto mi riguarda, preannuncio che ritiro gli emendamenti di cui sono primo firmatario.

GIAN ALDO ARNAUD. Anch'io ritiro gli emendamenti.

ERMIDO SANTI. Ritiro i miei emendamenti all'articolo 3.

GIUSEPPE FORNASARI. Ritiro tutti gli emendamenti presentati dal mio gruppo.

VITO CUSUMANO. Sono anch'io disponibile a ritirare i miei emendamenti.

DOMENICO SUSI. Non posso ritirare il mio emendamento 3. 28, perché non ho avuto l'autorizzazione da parte del mio gruppo.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Dopo la dichiarazione dell'onorevole Susi, prima di

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

passare all'illustrazione degli emendamenti concordati, chiedo una sospensione della seduta per valutare l'atteggiamento del gruppo socialista.

FABIO MARIA CIUFFINI. Desidero ribadire che l'Aurelia costituisce il problema centrale e più importante contenuto nell'articolo 3. Sono anch'io favorevole alla proposta del relatore di sospendere brevemente la seduta.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 12, è ripresa alle 12,35.

PRESIDENTE. Ricordo che il relatore ha avanzato una proposta per il ritiro di tutti gli emendamenti all'articolo 3, fatta eccezione per quelli presentati dal relatore stesso in accordo con il Comitato dei nove. Il gruppo della democrazia cristiana ha annunciato di voler ritirare tutti gli emendamenti presentati all'articolo 3; quanto al gruppo comunista, mi sembra di aver compreso che è disposto ad attestarsi sulla stessa posizione qualora anche gli altri gruppi facciano altrettanto. Il gruppo socialista si era invece riservato una decisione.

SILVANO LABRIOLA. Partecipando a questa seduta in qualità di deputato non membro della Commissione, vorrei preliminarmente un chiarimento. Vorrei cioè sapere quali criteri oggettivi siano alla base della ripartizione dei fondi tra le varie opere elencate nell'articolo 3, quale esame di priorità è stato compiuto dalla Commissione. So che il problema è all'esame da molto tempo; proprio per questo penso siano stati elaborati dei criteri oggettivi di ripartizione, al di fuori dei quali tutto diverrebbe arbitrario.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. I criteri sono i seguenti: innanzitutto è stato deciso di attribuire il 40 per cento dei fondi disponibili ad interventi nel meridione; si sono poi individuate tre direttrici, collocate

due nel centro-nord e la terza nel meridione; si sono impegnati 300 miliardi, sui complessivi mille miliardi programmati in sede di Comitato ristretto e poi ridotti, in base al parere espresso dalla Commissione bilancio, ad 800 miliardi, ripartendoli nella misura di 100 miliardi per il tratto Grosseto-Livorno, 100 per l'itinerario « E-7 » Orte-Cesena, 100 per il completamento del tratto autostradale Roma-L'Aquila-Teramo. L'intervento in un primo tempo previsto per il collegamento Gravellona Toce-confine è stato soppresso, in modo che potessero restare disponibili i restanti 500 miliardi per il piano stralcio da presentarsi da parte del ministro dei lavori pubblici, sulla base dei criteri e delle modalità che abbiamo individuato.

SILVANO LABRIOLA. Ringrazio il presidente ed il relatore per questo chiarimento e mi scuso per l'aggravio in termini di tempo che esso ha comportato. Prendo però atto che non c'è alcun criterio oggettivo, al di fuori di quello (opportuno) di riservare il 40 per cento dei fondi al Mezzogiorno, che motivi la ripartizione delle somme stanziare. Le opere previste sono indicate sulla base di una semplice enunciazione degli interventi e delle cifre proposte, senza alcuna motivazione.

FABIO MARIA CIUFFINI. Vorrei chiarire qual è la lettura che il nostro gruppo ha sempre dato dell'articolo 3, perché il gruppo comunista non avrebbe accettato a nessuna condizione che l'articolo 3 venisse approvato in una formulazione che non rispondesse ad un preciso criterio oggettivo. Vorrei ricordare che la Commissione lavori pubblici ha effettuato una serie di sopralluoghi in molte zone d'Italia e ha registrato che esistono, soprattutto a livello di direttrici longitudinali, una serie di gravi carenze nella rete viaria nazionale. Se si considera la conformazione del territorio italiano, non si può non rilevare la maggiore importanza delle vie di comunicazione longitudinali nord-sud rispetto a quelle trasversali. Questo è un criterio assolutamente oggettivo, e in que-

sto quadro è emersa la priorità che riveste l'Aurelia e la E-7. La questione del completamento dell'autostrada Roma-L'Aquila-Teramo ha assunto una priorità in rapporto alla necessità di non rendere inutile la galleria a doppia forbice sotto il Gran Sasso.

Detto questo, noi non riconosciamo affatto all'articolo 3 il ruolo di toccasana, tanto è vero che il gruppo comunista, pur non essendo d'accordo con la formulazione di questo articolo, esprime ampie riserve innanzitutto perché sono state destinate eguali somme per tre interventi di carattere diverso.

SILVANO LABRIOLA. Non riesco a capire in base a quali criteri si siano valutate le esigenze dei due fronti longitudinali.

FABIO MARIA CIUFFINI. Noi abbiamo sempre detto da molti anni a questa parte che tra tutte le falle esistenti nella rete viaria nazionale la più grave e la più vistosa è sicuramente quella costituita dall'Aurelia. Non abbiamo alcun dubbio che l'Aurelia sia la priorità delle priorità. Se si pensa che un autotreno, partito da Ventimiglia e diretto a Roma, deve passare per Firenze, ci si può rendere conto di quale distorsione costituisca nel nostro sistema viario il mancato completamento dell'Aurelia. Per tali motivi noi abbiamo presentato degli emendamenti diretti ad accrescere gli stanziamenti in questa direzione.

Inoltre, il gruppo comunista è contrario a sopprimere la parte relativa al completamento della Gravellona Toce-confine. Così pure, non siamo d'accordo sul fatto che 500 miliardi restino per così dire appesi in aria: siamo convinti che la cosa migliore sarebbe di imputare questa somma residua. Ciò non toglie che, nel momento in cui il Governo ci dice che non c'è una sola lira disponibile, al di là dei fondi assegnati, e che quindi non possiamo forzare la situazione più di tanto, per quanto riguarda l'Aurelia ed anche per altri aspetti, non possiamo non prenderne atto, pur manifestando con grande chiarezza la nostra contrarietà: non è tol-

lerabile, infatti, che si facciano ogni giorno dichiarazioni sull'urgenza di certi provvedimenti e poi non si provveda a reperire i mezzi finanziari necessari. Non diremo nulla di più, al riguardo, perché riteniamo inutile far perdere tempo ai colleghi. Dobbiamo mantenerci entro vincoli di compatibilità finanziaria che non accettiamo e sui quali esprimiamo un voto contrario. Ma detto ciò, dobbiamo ricordare pure che la regione Toscana ha fatto sapere, *oborto collo*, che 100 miliardi sono meglio di niente, vista l'estrema gravità della situazione, e che quindi accetta questo intervento per 100 miliardi, pur esprimendo la sua protesta. Nel dichiararci quindi pronti a ritirare i nostri emendamenti, a condizione del contestuale ritiro degli emendamenti presentati dagli altri gruppi, ribadiamo di non essere assolutamente d'accordo su questa impostazione, ma ci rendiamo conto dello stato di necessità, confortati in questo da precise indicazioni degli enti locali, in primo luogo della regione Toscana.

Colgo l'occasione per precisare - sollecitando al riguardo un'indicazione da parte del ministro - che comunque il previsto stanziamento di 100 miliardi dovrà essere utilizzato per un intervento riferito al tracciato approvato dall'ANAS. In altre parole, non possiamo accettare che si rimetta in discussione quel tracciato, perché in tal caso lo stanziamento, già di per sé limitato, che con questo provvedimento disporremo per l'Aurelia rischierebbe di essere completamente vanificato. Ripeto quindi che una dichiarazione del Governo al riguardo, che assicuri in questo senso almeno la spendibilità dei 100 miliardi stanziati, è assolutamente necessaria, prima che si concluda l'esame di questo articolo e dell'intero provvedimento.

Ritengo, nel complesso, che la nostra posizione sia assolutamente chiara, per quanto riguarda l'articolo 3 ed i problemi che esso comporta. Se non ravvisassimo in questo articolo la sussistenza di criteri e schemi logici, non potremmo in alcun modo accettare che fosse approvato l'articolo stesso, ma neppure l'intero provvedimento.

DOMENICO SUSI. Penso che sia il caso di ricordare che la discussione di questo provvedimento si trascina da oltre due anni. Stamane, ritenendolo necessario per una sollecita conclusione dei lavori, il relatore ha invitato tutti i gruppi a ritirare i loro emendamenti. Al riguardo, ho fatto presente che l'emendamento relativo alla via Aurelia, che prevede un aumento dello stanziamento disposto per il completamento di tale arteria, non poteva essere da noi ritirato, essendovi in materia un impegno assunto dal partito e dal gruppo parlamentare. Ricordo per altro che anche le altre forze politiche hanno sottolineato l'urgenza di giungere comunque alla definizione di questo provvedimento: alcuni dei motivi che giustificano tale urgenza attengono, come ricordava ora il collega Ciuffini, agli interventi da compiere e che sono stati sollecitati anche dalle regioni e dagli enti locali. Ma vi sono soprattutto motivi di ordine finanziario: questi 800 miliardi, se spesi due anni fa, avrebbero potuto produrre effetti ben maggiori di quelli che potranno produrre oggi.

In queste condizioni, il nostro gruppo deve decidere se mantenere il suo emendamento, che aumenta da 100 a 200 miliardi lo stanziamento per l'Aurelia, con il rischio che il provvedimento possa non essere approvato rapidamente. Ho già detto che — ed in questo concordo con il collega Ciuffini — il problema dell'Aurelia è veramente la priorità delle priorità e che una sua sollecita soluzione è richiesta a gran voce dagli enti locali e dalla regione; in questo senso, alla luce di quanto previsto dall'articolo 2, il Governo dovrebbe orientarsi per le sue iniziative nella materia.

Dobbiamo allora — ripeto — decidere se dar vita ad un provvedimento che comunque produrrebbe alcuni risultati concreti e positivi, oppure se mantenere in piedi il nostro emendamento, ciò che provocherebbe la presentazione o il mantenimento da parte delle altre forze politiche di ulteriori emendamenti. Debbo dire che non ho fatto parte del Comitato ristretto, che ha lavorato in questo periodo sul provvedimento e che ha dato vita ad un con-

fronto che ha coinvolto anche le forze di opposizione. Ho ritenuto dunque necessario che tutte le forze politiche potessero avere un breve lasso di tempo per affrontare il problema che si pone ora di fronte a loro. Anche la nostra parte politica ha effettuato le sue valutazioni, ed è giunta a talune conclusioni (ecco perché è presente, su mio invito, l'onorevole Labriola, in qualità di capogruppo del nostro partito). Abbiamo cioè riconfermato il carattere assolutamente prioritario dell'intervento relativo alla via Aurelia e convenuto che, per quanto riguarda gli altri emendamenti presentati dalla nostra parte politica, si potesse accedere alla richiesta di ritiro, con la riserva di presentazione di opportuni ordini del giorno.

FABIO MARIA CIUFFINI. Ma l'emendamento relativo all'Aurelia viene mantenuto oppure no?

DOMENICO SUSI. In relazione all'Aurelia, c'è da dire che il problema resta drammatico: lo abbiamo fatto presente anche nel corso di incontri e convegni svoltisi in relazione a tale problema. Abbiamo preso atto per altro della situazione che tu stesso, collega Ciuffini, ricordavi poc'anzi. Resta, insomma, il nostro impegno per consentire comunque una soluzione del problema.

FABIO MARIA CIUFFINI. Ma anche la questione del tracciato non è irrilevante!

DOMENICO SUSI. Il tracciato deve restare quello già deciso.

ADOLFO FACCHINI. Concordo con le considerazioni dei colleghi Labriola, Ciuffini e Susi sull'importanza del completamento della via Aurelia. Già in sede di discussione sulle linee generali avevo messo in luce il pericolo che uno stanziamento di soli 100 miliardi, disposto oggi, con i ritardi che conosciamo, in presenza di continui aumenti di costo e di una situazione di inflazione, non soltanto non avrebbe prodotto grandi risultati, ma ci avrebbe posto in condizione di dar vita ad un'ope-

ra incompiuta, senza consentirci cioè di eliminare tutti quei disagi che ben conosciamo e che sono stati ampiamente denunciati. Per questo, abbiamo presentato un emendamento tendente ad elevare da 100 a 250 miliardi lo stanziamento per la via Aurelia (ma questa cifra, considerato il tempo trascorso dal momento della presentazione dell'emendamento ad oggi, risulta già insufficiente per il completamento dell'opera). Anche noi perciò, tenendo conto delle considerazioni che sono state fatte e dei suggerimenti provenienti dagli enti locali della zona, ribadiamo la necessità di trovare delle soluzioni. Preannuncio che il gruppo comunista presenterà un ordine del giorno per impegnare il Governo a continuare con rapidità i lavori fino al completamento dell'opera.

SILVANO LABRIOLA. Desidero sottolineare ancora una volta che la questione dell'Aurelia in nessun caso può essere considerata come una questione a carattere locale, perché rappresenta senza dubbio un asse importante di comunicazione internazionale che viene strozzato ed è privo di continuità nel tratto tra Grosseto e Livorno. Se si fosse trattato solo di un problema di circoscrizione, non sarei mai venuto in questa Commissione a parlarne. Nonostante l'unanime riconoscimento dell'importanza dell'Aurelia, si vedono stanziare le stesse somme per altre opere che hanno un evidente scarto di priorità, per cui è legittimo immaginare che, in mancanza di criteri visibili, ve ne siano altri non visibili, perché non si comprende la ragione per la quale un così evidente scarto di priorità porti ad una parificazione delle spese.

GIUSEPPE REINA. Non sfugge a nessuno il travaglio della Commissione e del Comitato ristretto nel cercare di definire un testo che si ispirasse nella misura maggiore possibile a criteri di oggettività e desse risposte ai problemi più urgenti.

Devo dire che, sin dal primo momento dell'esame del disegno di legge, è emersa la priorità dell'Aurelia e sin dall'inizio della discussione furono posti problemi di

incremento della cifra oggi indicata nel testo che propone il relatore. È stato un lavoro lungo ed intenso quello svolto, anche se può essere oggetto di facili critiche da parte di chi non vi ha partecipato. Devo ricordare che è stato concluso un grande sforzo per definire ed individuare i criteri oggettivi per conciliare (nessuno si scandalizzi!) le richieste fatte da più regioni, da più parti politiche, da più colleghi. Una testimonianza della buona volontà di giungere ad una conclusione è stata anche quella, da parte di molti colleghi, di ritirare gli emendamenti, anche quelli relativi ad opere importanti ed urgenti.

Visto che siamo tutti d'accordo sull'importanza che assume il problema del completamento dell'Aurelia, vi chiedo se non sia possibile ottenere un incremento dei fondi per questa opera.

Desidero aggiungere che, a mio avviso, il disegno di legge va approvato al più presto, anche tenendo conto delle sollecitazioni che arrivano dalle regioni e dagli enti locali interessati.

SILVANO LABRIOLA. Vorrei chiedere un aggiornamento dei lavori della Commissione al pomeriggio per consentire un'ulteriore riflessione.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Desidero sottolineare che sulle somme stanziare nel provvedimento in esame si è lungamente discusso, ed io sono contrario a qualsiasi modificazione degli stanziamenti e delle destinazioni concordate in sede di Comitato ristretto. Se si riuscisse ad aumentare lo stanziamento di 800 miliardi, certamente si potrebbe riesaminare la questione delle destinazioni, ma nell'ambito della cifra assegnata per la viabilità la Commissione non è in grado di poter attribuire ai tre itinerari più di quanto è stato dato. Mi rendo conto che l'Aurelia costituisce un problema nazionale, però non vanno ignorate nemmeno le necessità della rete viaria del resto del paese.

Tuttavia, se il ministro dei lavori pubblici proporrà ulteriori somme per l'Aurelia nel piano stralcio, in quel momento la Commissione competente potrà valuta-

re ulteriori assegnazioni di somme ad altri itinerari; ma allo stato attuale non posso non rivolgere un appello ai colleghi delle varie parti politiche perché ritirino gli emendamenti non concordati, chiedendo anche al collega Labriola di non insistere nella richiesta di sospensione dei nostri lavori.

FABIO MARIA CIUFFINI. Ritengo che, data la centralità della questione della via Aurelia, che condiziona non dico l'intero provvedimento ma gran parte di esso, se l'onorevole Labriola insiste nella sua richiesta...

SILVANO LABRIOLA. Insisto.

FABIO MARIA CIUFFINI. Non ho difficoltà ad appoggiare tale richiesta, se essa può consentirci di pervenire ad una soluzione che in qualche modo indichi con grande chiarezza che il Parlamento ha individuato una priorità nell'ambito delle priorità. Ricordo che in varie occasioni abbiamo detto che eravamo disponibili a rivedere la distribuzione dei fondi tra le tre opere prioritarie che con questo provvedimento vengono individuate, per esaltare il carattere di urgenza dell'intervento relativo alla via Aurelia, che costituisce un vero e proprio problema di preminente interesse nazionale, meritevole quindi di ricevere un trattamento differenziato. Allo stesso modo, debbo dire che ritengo che, pur senza toccare lo stanziamento globale di 800 miliardi si potrebbe forse imputare a favore della via Aurelia una parte dei 500 miliardi riservati al piano stralcio da presentarsi da parte del ministro.

PRESIDENTE. Debbo ricordare all'onorevole Labriola, considerato che il collega Ciuffini ha fatto menzione del lavoro da me svolto in qualità di relatore, nella prima fase di esame di questa problematica, che il provvedimento ora in discussione costituisce il risultato di una lunga elaborazione, compiuta a partire da due specifici provvedimenti, presentati nel settembre 1979, riguardanti temi ancor più prioritari rispetto alla stessa via Aurelia. Si trattava

del collegamento tra Torino e Bardonecchia, in attuazione di un trattato internazionale e con riferimento ad un traforo in esercizio già da molti anni; ed inoltre del collegamento tra il ramo settentrionale e quello meridionale dell'itinerario autostradale Milano-Napoli e di quello tra Voltri ed il Sempione. La Commissione, utilizzando al massimo il tempo disponibile e tenuto conto anche di certi eventi verificatisi in questo periodo (soprattutto quello del terremoto), ha compiuto dei sopralluoghi su tutto il territorio nazionale, individuando alcune priorità che sono tutte valide. È vero, infatti, che il completamento della via Aurelia ha un'indubbia priorità, ma vorrei ricordare all'onorevole Labriola, e non per amor di polemica, che già da anni stiamo attendendo che si compiano certe riflessioni e che oggi tutto ciò si è ripetuto ancora una volta. Non possiamo protrarre una simile situazione, e neppure disattendere le esigenze dei cittadini e degli utilizzatori della strada « E 7 », i quali oggi, in mancanza delle necessarie opere di completamento, debbono valicare una montagna per raggiungere Cesena. E non si può neppure non convenire sul fatto che i lavori finora svolti per il traforo del Gran Sasso trovino uno sbocco nella possibilità di fornire di più rapidi tracciati di collegamento zone che sono povere e disagiate ed in cui, considerata anche l'alta incidenza della cassa integrazione, molti vedono in questa infrastruttura una delle poche possibilità di sviluppo offerte all'Abruzzo.

Voglio anche ricordare che, sul tracciato Livorno-Civitavecchia, sono in corso lavori, non ancora ultimati, nell'ambito del piano triennale già disposto e che rivestono notevole importanza. Lo stanziamento previsto da questo provvedimento va quindi a collegarsi con altri stanziamenti. Ed il fattore delle priorità sarà il primo ad essere tenuto presente ai fini della suddivisione dei 500 miliardi riservati al piano che il ministro dovrà sottoporre alle Commissioni parlamentari. E neppure dobbiamo dimenticare che era in programma anche il raccordo autostradale Livorno-Civitavecchia, che non certo per colpa della

nostra parte politica fu sospeso, per disposizione di legge.

C'è insomma da dire che lo stanziamento previsto consentirà di evitare qualsiasi soluzione di continuità nei lavori, tenuto conto anche del collegamento con il piano decennale e con il piano stralcio che dovrà subito essere redatto, sentite le regioni. Tutto ciò potrà dare un valido contributo per la soluzione dei problemi immediati della via Aurelia. Ma porre degli ostacoli chiedendo aumenti di stanziamento che comunque non potrebbero essere molto rilevanti per la via Aurelia significherebbe rischiare di vanificare tutto il lavoro fin qui svolto. Non si può venire qui, all'ultimo momento, senza aver seguito il lavoro fatto...

SILVANO LABRIOLA. Sono venuto solo per chiedere notizie, e non le ho avute! E non so cosa mi si risponderebbe se chiedessi di conoscere i dati sul flusso di traffico relativo alla via Aurelia ed alle altre arterie considerate in questo provvedimento.

PRESIDENTE. A parte il fatto che strade caratterizzate da flussi di traffico ridotti possono creare prospettive di sviluppo superiori a quelle della via Aurelia, sarei certamente in grado di fornirle, onorevole Labriola, nel giro di pochi minuti, tutti i dati in proposito. Posso però fin d'ora affermare che tra le opere considerate ve ne sono alcune che si riferiscono a strade caratterizzate da flussi di traffico addirittura superiori a quelli della via Aurelia. Con prese di posizione di questo genere, quindi, non soltanto blocchiamo investimenti di 4-5 mila miliardi nel paese, ma persino l'attuazione di accordi internazionali, su strade con flussi di traffico elevatissimi e poniamo ostacoli alle possibilità di interscambio con altri paesi. Potrei anche rilevare come elevatissimo sia il flusso di traffico sul grande raccordo anulare, direttamente interessato alla realizzazione del collegamento diretto tra l'autostrada Roma-Milano e quella Roma-Napoli.

Invito quindi nuovamente tutti i colleghi a riflettere su questi problemi, senza con questo dover dar luogo ad una nuova sospensione dei lavori. L'elaborazione che è stata condotta sul testo in esame si è basata su attente valutazioni, su ricognizioni, fra molti ostacoli dovuti alla necessità di occuparsi di altri problemi, fra cui cito solo quelli relativi alla legge finanziaria ed al terremoto. Oggi, sgombrato il campo da questi problemi ed avendo un po' di tempo disponibile per la materia di cui stiamo trattando, siamo in grado di giungere a qualche positiva conclusione, ed io penso che sarebbe molto più concreto procedere nei termini che abbiamo ora predisposto, anziché pervenire, magari fra sei mesi, ad uno stanziamento di 120 o 130 miliardi per la via Aurelia. Credo che la risposta migliore sia quella di decidere subito, e il lavoro compiuto è stato proprio condotto con questa prospettiva. Il problema dell'Aurelia, in questo quadro, è stato posto al primo punto tra le priorità individuate. Il ministro si è impegnato a riconoscere la validità di tale posizione, integrando lo stanziamento oggi previsto e allo stato non modificabile, con gli interventi del piano decennale. Per questo invito ancora i colleghi a rivedere la loro posizione e a ritirare gli emendamenti non concordati in sede di Comitato ristretto, consentendo quindi di sbloccare la discussione sull'articolo 3 e sull'intero provvedimento.

MANFREDO MANFREDI. Credo dobbiamo prendere atto che il lungo travaglio che caratterizza l'iter di questo provvedimento sconta ora tutte le preoccupazioni che sono nate in questo momento in ordine al problema dell'Aurelia. Mai, però, nel corso dell'esame del provvedimento, è passata in seconda linea l'esigenza di superare la strozzatura esistente nel collegamento fra Grosseto e Civitavecchia; tanto è vero che, nell'ambito dell'articolo 1 e dell'articolo 2, si sono previsti, con carattere di oggettività, collega Labriola, criteri e principi per i piani pluriennali che non prescindono dalla necessità di

tenere il problema in oggetto nella massima considerazione.

Aver stanziato, con l'articolo 3, delle somme che, pur non essendo certo la soluzione del problema, costituiscono tuttavia un concreto contributo per proseguire il programma del triennio e per assicurare, nell'arco del periodo 1982-1983, il massimo della spendibilità, significa aver dato una prospettiva di soluzione concreta. Non mi sembra sia il caso di riaprire tutto il discorso della redistribuzione dei fondi previsti all'articolo 3 per il programma contingente: se andiamo a rivedere tutto il discorso di questa povera somma di 800 miliardi (già finalizzata al sud per il 40 per cento, con due scelte di fondo già effettuate), credo che ci incamminiamo su una strada dalla quale sarà poi difficile uscire.

Vorrei quindi fare una proposta: fermo restando tutto ciò che è in atto per l'Aurelia, si vota un ordine del giorno, in cui si impegna il Governo a far sì che il problema dell'Aurelia sia tenuto in evidenza nel programma triennale e nel programma generale. Dal momento che la Commissione lavori pubblici è chiamata a dare un parere di merito in ordine al piano decennale ed al piano triennale, a me pare che una espressione di questo genere sia sufficiente per garantire da tutte le preoccupazioni affiorate nella discussione di questa mattina.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
DOMENICO SUSI

SILVANO LABRIOLA. Io ho fatto una proposta di sospensiva, e chiedo che sia votata. La formulo meglio: chiedo che la Commissione aggiorni i suoi lavori alle sedici (cosa normale, d'altra parte, perché dobbiamo pur pranzare).

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiederei allora che la riunione fosse alle sedici e trenta, perché nel frattempo debbo ricevere tre delegazioni.

PRESIDENTE. Devo osservare che in aula la seduta — con votazioni — è fissata per le diciassette e trenta.

SILVANO LABRIOLA. Possiamo cominciare alle sedici, mentre attendiamo il ministro, che arriverà alle sedici e trenta. Abbiamo tutto il tempo, se la seduta in aula è alle diciassette e trenta.

FABIO MARIA CIUFFINI. Vorrei dire, con grande chiarezza, che non vogliamo negare la validità dell'intervento di oggi del collega Labriola: egli però è giunto qui a decisioni completamente mature.

Cosa può accadere di diverso, da qui alle sedici? Non certo che si alterino i famosi criteri di priorità. Se del caso, l'onorevole Labriola potrebbe rendersi conto dello stato di necessità, ed accettarlo. Se uno dei partiti che costituiscono la maggioranza non si riconosce in questo stato di necessità, non ci riconosciamo neanche noi: siamo disponibili al colloquio a livello dello stato di necessità nella misura in cui ci si riconoscono tutti.

Se però il rappresentante del Governo non è in grado di venire alle sedici, è inutile che ci convochiamo, per poi non poter lavorare. In questo caso, è meglio aggiornarci alla prossima settimana.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
GIUSEPPE BOTTA

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi impegno a venire alle sedici.

PRESIDENTE. La ringraziamo.  
La seduta è rinviata alle sedici.

La seduta, sospesa alle 13,25, è ripresa alle 16.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'articolo 3 del testo unificato, alla luce dell'invito, fatto dal relatore, di prendere in considerazione i suoi emendamenti, elaborati d'intesa con il Comitato ristretto, pregando i gruppi politici di ritirare gli

emendamenti presentati ma non accettati dal Comitato medesimo. Ora, mi pare che il gruppo comunista e quello democratico cristiano siano d'accordo nel ritirare i loro emendamenti: vorrei perciò conoscere in particolare da qualche membro del gruppo socialista se, dopo la sospensione intervenuta, si è trovata una soluzione per giungere all'approvazione dell'articolo 3.

DOMENICO SUSI. Sono disposto a ritirare il mio emendamento 3. 28, relativo alla questione dell'Aurelia, purché si studi la possibilità di inserire nel testo dell'articolo 3 una disposizione volta a confermare la priorità del completamento di questa grande arteria, nell'ambito della relazione del piano-stralcio.

Per quanto concerne il problema della realizzazione dello svincolo autostradale nel territorio di Sulmona, che a noi sembra di straordinaria importanza, riteniamo che esso possa essere affrontato, a conclusione dell'esame di questo testo, con un ordine del giorno firmato dai capi gruppo presenti in Commissione.

GIUSEPPE REINA. Vorrei specificare la posizione del gruppo socialista, partendo dalla premessa che tutte le forze politiche riconoscono al completamento dell'Aurelia una priorità, e tutte hanno confermato la necessità di provvedervi, tenuto conto tra l'altro che l'articolato parla appunto di completamento dell'Aurelia: quindi non si tratta di un investimento di 100 miliardi, che si esaurisce. La nostra proposta è quella di aderire allo spirito per cui oggi ritiriamo i vari emendamenti, ma di procedere ad una diversa formulazione dell'emendamento dell'onorevole Susi: ciò diciamo convinti che il nostro è uno sforzo che può trovare tutti i gruppi concordi, sulla base delle dichiarazioni che le varie forze politiche hanno fatto. A nostro avviso, cioè, non si deve parlare di priorità per il completamento, perché potrebbe intendersi — in fase di interpretazione — che, prima di ogni altra opera, occorre procedere a completare l'Aurelia, cosa per cui non basterebbero nemmeno i 500 miliardi di cui ci ha parlato il ministro.

Invece, nella formulazione del piano-stralcio, per questi 500 miliardi è opportuno stabilire una priorità per l'integrazione dei 100 miliardi già assegnati al completamento dell'Aurelia. Tale proposta non contraddice le posizioni che abbiamo qui espresse, anche questa mattina, e mi pare che si richiami anche alla volontà manifestata dal Governo; in tal modo, potremmo anche lasciare (inserendo la modifica di cui ho detto in qualche altro articolo, dove più ci sembrerà opportuno) immutato l'articolo 3 in discussione.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Per venire incontro alle esigenze manifestate dai vari gruppi, sto cercando di esaminare la possibilità di inserire, in qualche punto dell'articolo 3, questo suggerimento da dare al ministro, in relazione al piano-stralcio che egli dovrà sottoporci entro 30 giorni dall'approvazione della legge. Riservandomi, quindi, di ascoltare l'opinione del Governo, farò il possibile per formulare un emendamento del genere.

FABIO MARIA CIUFFINI. Il gruppo comunista si associa alla proposta avanzata dal collega Susi, riservandosi, inoltre, di presentare un ordine del giorno sull'argomento.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono favorevole agli emendamenti proposti dal relatore all'articolo 3; per quanto riguarda, invece, le osservazioni avanzate, soprattutto in merito all'impegno preferenziale dei 300 miliardi sugli 800 previsti, desidero osservare — senza ripetere tutta la storia di questi investimenti, che stamane da più parti è stata ricordata — che indubbiamente sarebbe stato meglio o finalizzare tutti gli 800 miliardi, in base alle indicazioni prioritarie figuranti nel testo di legge, o rinviare la determinazione degli interventi al primo stralcio. Tuttavia, ci troviamo di fronte a un impegno — circa i 300 miliardi — che la Commissione aveva assunto, pressoché unanimemente, fin dall'inizio della discussione di questo articolo 3.

Ritengo, quindi, che non si debbano apportare ulteriori ritocchi.

Circa, invece, le obiezioni sull'insufficienza dello stanziamento di cento miliardi per la strada nazionale ed internazionale dell'Aurelia, obiezioni avanzate dal gruppo socialista, ritengo che dovrebbe essere sufficiente l'impegno, che assumo a nome del Governo, a tener conto della priorità dell'Aurelia ai fini di un ulteriore stanziamento nell'ambito dei 500 miliardi del piano stralcio, e ciò anche al di là di ogni correttivo dell'articolato. Non posso poi non ricordare che il testo dell'articolo 3 contiene anche la previsione di uno stanziamento di 40 miliardi per la Gravellona Toce-Sempione che il Comitato ristretto ha deciso di sopprimere. Questa mattina giustamente il collega Ciuffini ha sottolineato che non avrebbe senso la Voltri-Gravellona se non vi fosse la certezza del raggiungimento del Sempione. A tale proposito, debbo ricordare che furono proprio le comunità locali e tutte le forze politiche a voler indicare in una substrada la prosecuzione della Gravellona-Sempione.

Desidero, inoltre, sottolineare che, nella redazione del piano stralcio sulla base dei criteri indicati all'articolo 2, il Governo non potrà non tener conto della volontà e dello spirito espressi in questo provvedimento e, quindi, di priorità quali i trafori, i collegamenti internazionali e le reti di grande comunicazione; in tale ambito, dunque, in primo luogo la nostra sollecitudine si appunterà sulla già ricordata Gravellona Toce-Sempione, che non può essere lasciata incompiuta, e poi sulla tangenziale della Val d'Aosta.

Delimitato in tal modo il campo di azione che il Governo intende seguire, ritengo che non dovrebbero trovare spazio altre proposte di modifica o anche ordini del giorno sulle materie delle quali mi sono occupato. Invito, pertanto, i presentatori di emendamenti a volerli ritirare, in quanto, se è vero che questi indicano realizzazioni importanti e prioritarie, è vero anche che disponiamo di tempi brevissimi per l'approvazione del provvedimento.

GIUSEPPE CASTOLDI. Come aveva già sottolineato il collega Ciuffini questa mattina, il gruppo comunista accoglie la ripartizione dei 300 miliardi sui tre assi stradali. Attendiamo, pertanto, che il relatore presenti eventuali emendamenti per assicurare successivi finanziamenti e prendiamo atto, intanto, dell'impegno assunto dal ministro in tal senso.

Per quanto concerne la Gravellona Toce-Sempione, debbo, però, ricordare che anche il gruppo comunista aveva presentato una richiesta di finanziamento per 40 miliardi ed anche su di essa la V Commissione bilancio si era pronunciata in senso favorevole, per cui noi esprimiamo il nostro avviso negativo rispetto alla proposta di soppressione del finanziamento destinato a tale tronco stradale. Infatti, com'è già stato sottolineato, appare incomprendibile il fatto che si finanzia una opera che fa parte dell'asse viario tra l'Europa centrale e Genova e poi, improvvisamente, essa si arresti nel punto di maggiore difficoltà e non si veda, almeno per il momento, alcuna possibilità di finanziamenti per il tronco residuo.

CESARE DUJANY. Nel prendere atto delle dichiarazioni del relatore e del ministro, debbo però insistere sull'emendamento 3. 8 da me presentato. Non ripeterò le ragioni che militano a favore di esso, perché voi tutti le conoscete e sapete che non si tratta di un problema localistico o regionale, ma di un problema di carattere nazionale ed internazionale, la cui soluzione non vedo come possa essere raggiunta se non attraverso un atto di volontà politica concretizzato nel testo in esame.

PIERANGELO BALZARDI. Prendo atto anch'io delle dichiarazioni del ministro e, nel contempo, mi dichiaro d'accordo con il relatore quando propone la soppressione nel provvedimento in esame del finanziamento destinato alla Gravellona Toce-Confine. Mi auguro, però, che, nell'ambito del piano stralcio, siano stanziati non più 40, ma gli 80 miliardi necessari per la costruzione, appunto, della Gravellona Toce-Confine e che in tal senso vada inteso lo impegno assunto dal ministro.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Desidero fare una proposta — collegandomi a quanto poc'anzi detto dai colleghi Reina e Susi — circa il problema del completamento dell'Aurelia, tenendo anche conto di quanto testé dichiarato dal ministro...

FABIO MARIA CIUFFINI. A questo punto, allora, non ritiriamo il nostro emendamento 3. 5, ma crediamo che sia posto in votazione! Non si attribuisce l'Aurelia alla maggioranza: sono mesi, anzi anni, che parliamo di questa strada, ed ora perché all'interno della maggioranza qualcuno fa le bizze, si mette in piedi un meccanismo elettoralistico, per regalare l'Aurelia alla maggioranza. Voteremo anche a favore dell'emendamento Dujany. Il relatore, invece di completare la relazione, sta appuntando delle medaglie, e allora la cosa non ci va più bene, perché è il nostro gruppo che ha insistito fin dall'inizio — e lo sta facendo da anni — per il completamento dell'Aurelia.

GIUSEPPE FORNASARI. La paura delle elezioni è terribile!

FABIO MARIA CIUFFINI. Ma stiamo facendo delle leggi, o dei manifesti elettorali? Io vorrei sapere dov'era l'onorevole Labriola l'anno scorso, e quando il partito socialista ha chiesto una pausa di riflessione, per cui oggi i 100 miliardi, stanziati per l'Aurelia, valgono la metà. Ora si è deciso che l'Aurelia è importante: ma noi abbiamo fatto a suo tempo una battaglia — non elettoralistica — molto chiara!

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Io stavo ripercorrendo le dichiarazioni poc'anzi fatte dallo stesso collega Ciuffini, dopo l'intervento del collega Reina. Ora, tenendo presente quanto detto dal ministro, e le posizioni espresse da tutte le parti politiche, intendevo riformulare il mio emendamento 3. 27, facendo però una proposta come relatore, e quindi a nome di tutta la Commissione, e non come esponente di una determinata parte politica. Propongo, cioè, che si aggiungano, alla fine del-

l'emendamento, le parole: « In detto piano-stralcio il ministro tiene conto in modo prioritario dell'integrazione necessaria per i lavori sulla strada statale Aurelia ». In tal modo l'emendamento da me presentato riceve una nuova — e spero soddisfacente — formulazione.

Preciso che non intendo dare all'Aurelia alcuna paternità particolare, riconoscendo a tutti i gruppi politici un vivo interessamento su questo problema, manifestato anche nel corso delle audizioni che abbiamo avuto. Credo che la riformulazione del mio emendamento possa riassumere le posizioni oggi qui espresse, compresa quella del ministro.

PRESIDENTE. L'emendamento 3. 27 del relatore rimane, pertanto, così formulato:

*Dopo il primo comma, aggiungere il seguente:* « In deroga a quanto previsto dal quarto comma dell'articolo 2, il piano-stralcio di cui al presente articolo viene presentato entro trenta giorni dalla entrata in vigore della presente legge alle Camere, e trasmesso alle competenti Commissioni permanenti per il relativo parere. In detto piano-stralcio il ministro tiene conto in modo prioritario dell'integrazione necessaria per i lavori sulla strada statale Aurelia ».

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche per una questione di dignità, ritengo non opportuno esprimere nell'articolo un tale pressante invito al Governo, se questi, di fronte alla Commissione parlamentare, assume un preciso impegno, che deve essere, del resto, espletato nel giro di poche settimane, una volta approvata la legge. Tale impegno si riferisce a un ulteriore stanziamento per l'Aurelia, e ad una prioritaria considerazione per la tangenziale di Aosta e per il collegamento Gravellona Toce-Confine Sempione.

Se si voteranno degli emendamenti su questi specifici punti, è ovvio che l'impegno se lo assumerà poi la Commissione, e il Governo non si riterrà più impegnato, in quanto al di sopra di esso sta la Commissione parlamentare.

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

PRESIDENTE. Onorevole Facchini, mantiene il suo emendamento 3. 5?

ADOLFO FACCHINI. Sì, signor presidente.

GIUSEPPE REINA. Mi pare che inizialmente il relatore avesse proposto alle varie forze politiche di ritirare i propri emendamenti ed avesse chiesto, pur nel rispetto del tessuto della legge, uno sforzo di composizione delle esigenze delle regioni, delle forze politiche e della viabilità.

Questa mattina, però, è nata la questione relativa all'incremento dei finanziamenti per l'Aurelia sulla quale ognuno di noi ha preso posizione ed ha fatto dichiarazioni; comunque, non siamo andati al di là degli elementi emersi nella discussione su impulso di tutte le forze politiche, compresa quella comunista. A questo punto, però, mi pare che l'iniziale invito del relatore debba ancora considerarsi valido: infatti, l'eventuale accoglimento di tali proposte di modifica ci farebbe compiere, a mio avviso, un passo indietro, ci metterebbe in condizioni di non poter andare avanti e di non varare la legge. Se questo è l'intento che si vuole perseguire, lo si dica con chiarezza.

In conclusione, vorrei invitare il collega Facchini a ritirare il suo emendamento.

ADOLFO FACCHINI. Nel sottolineare come le ultime vicende non siano dipese dalla volontà del gruppo comunista, vorrei ricordare che già questa mattina ci eravamo impegnati a ritirare questo emendamento. Comunque, tenendo conto dello stato di necessità in cui ci troviamo e dal momento che non vogliamo che ricada su di noi la responsabilità di un'eventuale non approvazione della legge, ritiriamo lo emendamento 3. 5.

DOMENICO SUSI. Ritiro gli emendamenti 3. 6, 3. 7 e 3. 28 da me presentati.

GERMANO DE CINQUE. Ritiro il mio emendamento 3. 31.

CESARE DUJANY. Insisto sul mio emendamento 3. 8 ritenendo che solo una di-

sposizione di legge possa garantire la costruzione del raccordo Aosta-Monte Bianco.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Anche per lo emendamento dell'onorevole Dujany continua a valere il mio invito a volerlo ritirare. Inoltre, ritengo che l'impegno assunto dal ministro per l'inclusione dell'opera nel piano stralcio dovrebbe fugare ogni preoccupazione. E, infatti, inimmaginabile che lo stanziamento di 500 miliardi venga interamente destinato al completamento dell'Aurelia, per cui è ovvio che, in quella sede, ci occuperemo — e ritengo che debba avvenire con la massima sollecitudine — del raccordo Aosta-Monte Bianco.

CESARE DUJANY. Nel prendere atto dell'impegno assunto dal ministro e di quello che il relatore ha manifestato a nome della Commissione, ritiro il mio emendamento 3. 8.

FABIO MARIA CIUFFINI. Il gruppo comunista non fa suo l'emendamento testé ritirato dal collega Dujany, anche se precedentemente gli aveva assicurato che lo avrebbe appoggiato. Speriamo anche noi che nell'ambito del piano stralcio si tenga conto del problema rappresentato dal raccordo Aosta-Monte Bianco e ciò perché, fin dall'inizio, siamo stati del parere che non si dovessero indicare soltanto tre itinerari principali, ma che, collateralmente, dovessero esserne individuati altri e ciò per rispettare il criterio, a nostro avviso fondamentale, di accorciare tutte le comunicazioni tra il sud dell'Italia ed i valichi di confine. In questo quadro la tangenziale di Aosta aveva un suo preciso significato, in quanto è noto a tutti che la funzionalità del traforo del Monte Bianco è condizionata e limitata da quella della circosollazione.

Tuttavia, poiché il ministro ha assunto impegni precisi ed il collega Dujany ha ritenuto opportuno ritirare il suo emendamento, noi non lo faremo nostro, anche perché, con senso di responsabilità, vogliamo rimanere nell'ambito delle intese raggiunte.

MANFREDO MANFREDI. Nel preannunciare che il gruppo democratico cristiano ritira tutti i suoi emendamenti all'articolo 3, vorrei, però, dare una breve motivazione per lo specifico emendamento 3. 9. Lo ritiriamo non perché non sia dettato da ragioni valide: esso, infatti, nasceva dalla nostra intenzione di rimediare ad una certa disattenzione contenuta nella stesura del piano triennale, per lo stanziamento dei 500 miliardi. Ci rendiamo però conto della situazione, e ci affidiamo alla responsabilità del ministro affinché, nell'articolare il piano-stralcio, tenga conto delle esigenze inderogabili della regione Liguria nel settore stradale.

FABIO MARIA CIUFFINI. Non vorrei che i colleghi pensassero che abbiamo presentato degli emendamenti tanto per creare un po' di confusione. Nel ritirare gli emendamenti Boggio 3. 10, Pastore 3. 23 e Pellicani 3. 12, desidero sottolineare che questo ritiro da parte di tutti viene fatto con grande sforzo e fatica, ed il Governo dovrà tener conto del contenuto delle modifiche che erano state proposte, e che rappresentavano un punto di arrivo molto sofferto all'interno di ciascun gruppo: infatti, si è compiuta una preventiva selezione delle esigenze emergenti sui problemi contenuti all'articolo 3, e gli emendamenti proposti individuavano soluzioni nell'ambito delle priorità stabilite in tale articolo.

MICHAEL EBNER. Devo dire che non mi sono messo d'accordo con nessuno per ritirare il mio emendamento, e che sono del parere che non con la votazione di emendamenti si blocca questa legge, ma con il dissesto del quadro politico: del quale però non abbiamo alcuna colpa, che sono altri a doversi assumere. Non è quindi giusto affermare che mantenendo gli emendamenti si viene a ritardare la costruzione di strade e autostrade.

Pur essendo contrario all'impostazione del testo, non ho presentato emendamenti soppressivi o modificativi, essendo del parere che sarebbe stato bene o determi-

nare un piano preciso per tutti gli 800 miliardi, o lasciare al Governo di stabilire le specifiche destinazioni. Ringrazio il relatore per aver preannunciato un articolo 3-bis: qui si parla di un adeguamento della viabilità di adduzione ai trafori alpini ed ai valichi di confine, il che equivale a parlare — sia pure non esplicitamente — di priorità; spero quindi che tale questione possa essere definita in maniera soddisfacente durante la discussione di questo articolo.

Sono disposto a ritirare il mio emendamento 3. 13, relativo alle strade statali n. 38, n. 40 e n. 49, solo a condizione che il Governo assuma impegni precisi relativamente alla realizzazione delle opere in questione: non desidero, infatti, intralciare l'approvazione del progetto di legge, ma ritengo indispensabile almeno una precisa dichiarazione del ministro in proposito.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Trattandosi di collegamenti con i confini dello Stato, il completamento o l'ammodernamento delle strade citate ha già una priorità, sulla base dei criteri previsti nel testo in esame. Mi sembra quindi giusto che il proponente ritiri l'emendamento 3. 13, non solo perché esiste già una priorità del genere, ma anche perché la spesa per le opere in questione deve essere ancora quantificata. Posso comunque assicurare l'onorevole Ebner che il suo emendamento, nello spirito del testo che ci accingiamo ad approvare, sarà tenuto in considerazione nella formulazione del piano-stralcio.

MICHAEL EBNER. D'accordo: ritiro il mio emendamento 3. 13.

GIOVANNI ROSSINO. A proposito del completamento della Siracusa-Gela non possiamo accontentarci di una dichiarazione, più o meno consistente, del ministro, dal momento che tale collegamento riguarda due zone che sono tra i più grandi poli industriali del Mezzogiorno: si tratta di una vasta area produttiva che, ormai da alcuni decenni, costituisce

una realtà condizionante dall'intero sviluppo dell'economia siciliana. Alla luce anche dell'incontro che il nostro presidente ha avuto con una delegazione di parlamentari di Siracusa, ci rendiamo conto oggi più che mai che su tale questione si gioca, in modo non secondario, la possibilità per le due città e per la zona circostante di continuare a svolgere un ruolo propulsivo nell'economia della isola. Il collegamento tra Siracusa e Gela merita dunque di essere preso in attenta considerazione, al di là di tutte le dichiarazioni che poi spesso lasciano il tempo che trovano. Ritiro, comunque, lo emendamento 3. 14.

GIOVANNI BETTINI. Ritiro il mio emendamento 3. 15, relativo al completamento del tratto della strada statale n. 36 Colico-Lecco, aderendo alle posizioni del Comitato ristretto, anche se si tratta di una strada di comunicazione di vitale importanza, soprattutto per la provincia di Sondrio. Al ritiro di questo emendamento il mio gruppo farà corrispondere uno specifico ordine del giorno, per impegnare il Governo a realizzare le opere in questione, tenendo conto della notevole rilevanza della strada statale n. 36. Desidero anzi sentire, in proposito, l'opinione del ministro Nicolazzi.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Come ha testé ricordato l'onorevole Bettini, la strada statale n. 36 costituisce un collegamento anche di carattere internazionale. Voglio aggiungere che su questa arteria vi sono impegni precisi e che un ulteriore ritardo nella approvazione del provvedimento vanificherebbe un ingente investimento già prodotto su quel tratto stradale che, però, non potrebbe essere completato se non gli si assegnassero ulteriori stanziamenti.

ERMIDO SANTI. Ritiro l'emendamento 3. 17 da me presentato.

ANTONIO TANCREDI. Ritiro l'emendamento 3. 19 da me presentato.

ADOLFO FACCHINI. A nome del gruppo comunista, ritiro l'emendamento 3. 20 relativo alla questione della SARA, considerandolo assorbito nell'emendamento 3. 30 del relatore, anche se avremmo preferito una formulazione più precisa per quanto riguarda il futuro dei dipendenti della SARA, ai quali dovrebbero essere assicurate maggiori garanzie.

MANFREDO MANFREDI. Ribadisco che il gruppo democristiano ritira i suoi emendamenti, aderendo a quelli del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti all'articolo 3.

Pongo in votazione l'emendamento del relatore, onorevole Giglia, 3. 24.

(È approvato).

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

*Al primo comma dell'articolo 3, al punto b), dopo la parola: completamento aggiungere le seguenti: e miglioramento dei livelli di sicurezza.*

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo alla votazione dell'emendamento del relatore 3. 25.

ANTONIO TANCREDI. Non vorrei che anche questa volta la provincia di Teramo venisse tagliata fuori dai lavori, come è già successo in passato. Sarebbe bene, allora, che in questo caso il ministro disponesse che l'opera venga iniziata a partire da Teramo verso Roma e non viceversa.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo alla votazione dell'emendamento del relatore 3. 26.

GIUSEPPE CASTOLDI. Annuncio il voto contrario del gruppo comunista per le

ragioni che sono già state espresse in precedenza ed alle quali mi richiamo per la brevità dei nostri lavori.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo alla votazione dell'emendamento del relatore 3. 27, così come lo stesso lo ha riformulato.

L'onorevole Ciuffini ha presentato il seguente subemendamento:

*Aggiungere il seguente comma:*

Al completamento degli itinerari di cui al primo comma, si provvederà con assoluta priorità nei piani di cui all'articolo 2.

FABIO MARIA CIUFFINI. Sappiamo tutti che l'articolo 3 lascia dei problemi irrisolti, non ultimo dei quali quello del finanziamento. Noi proponiamo, allora di dire che tra i piani di cui all'articolo 2, che il ministro presenterà tra un anno, verrà compreso il completamento degli itinerari di cui all'articolo 3, primo comma.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. In merito all'emendamento 3. 27 del relatore mi rimetto alla Commissione quanto alla disposizione di cui al secondo periodo, aggiunta dal relatore nella sua riformulazione dell'emendamento. Infatti, avendo io assunto, a nome del Governo, un impegno preciso a tale riguardo, mi sembra superflua una norma di questo genere.

Per quanto riguarda il subemendamento testé presentato dall'onorevole Ciuffini, se ho ben capito, esso si riferisce soltanto ai tre itinerari di cui al primo comma dell'articolo 3.

FABIO MARIA CIUFFINI. Non ho nulla in contrario a richiedere l'estensione a tutti gli itinerari di cui al piano stralcio.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. A mio avviso, tale subemendamento dovrebbe esser formulato in mo-

do più generico e riferirsi al completamento degli interventi previsti nel piano stralcio. In ogni caso, mi pare ovvio che le opere avviate debbano essere completate.

FABIO MARIA CIUFFINI. Posso anche accettare il suggerimento del ministro. Per maggiore chiarezza, debbo dire che il mio subemendamento ha come intento quello di raccordare i piani dell'articolo 3 con quelli dell'articolo 2. Infatti, quando abbiamo parlato di stralcio, abbiamo parlato di 1.000 miliardi: ma alcuni anni fa, in questo modo, il piano-stralcio aveva un significato, mentre oggi, con la riduzione del finanziamento a 800 miliardi, e con la diminuzione in termini reali dello stanziamento, dovuto alla svalutazione, tale piano ha solo il valore di una indicazione preferenziale nei confronti di certi itinerari.

A questo punto, desidero avanzare due ipotesi, una principale e l'altra subordinata. La principale consiste nel caratterizzare, nei piani di cui all'articolo 2, le priorità, convogliandole su tre grandi indicazioni. Il ministro invece suggerisce di non precisare che le priorità si riferiscono a tre itinerari principali, ma di fare in modo che abbia priorità tutto quanto emergerà nel piano da predisporre entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge, che prefigurerà già le grandi linee dei piani di cui all'articolo 2. In via subordinata, se il Governo e la maggioranza non accetteranno il mio subemendamento (in cui si concretizza la proposta principale), aderisco a quanto suggerito dal Governo.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Desidero esprimere la mia opinione perché — anche tenendo conto di quanto poc'anzi detto dal ministro — corriamo, a mio avviso, un grosso rischio: di legare, cioè, tutte le scelte del piano decennale per la viabilità che faremo rientrare nell'ambito dello stanziamento di 500 miliardi, il che costituirebbe davvero un grosso limite. E poiché la vita del nostro paese continua, le direttrici di traffico cambiano, non pos-

siamo ipotizzare sin da questo momento il da farsi per il futuro. Sarebbe quindi più opportuno fermarsi soltanto al problema dell'Aurelia.

Vorrei pregare il collega Ciuffini di non insistere nell'indicazione di itinerari preferenziali: infatti, quando parliamo di completamento, già diamo una direttiva al ministro, che ne terrà conto in questo e nei futuri piani. L'onorevole Ciuffini potrebbe mantenere solo l'emendamento relativo al completamento dell'Aurelia, mentre noi ci riserviamo di tornare sull'argomento delle direttrici di traffico prioritario quando avremo un quadro più completo della viabilità, e potremo affrontare delle decisioni vincolanti con riferimento al piano decennale. Sarebbe rischioso — come ripeto — adottare oggi delle scelte senza che la Commissione neppure conosca un'ipotesi di piano-stralcio.

FABIO MARIA CIUFFINI. Continuo a ritenere che, proprio per sottolineare la minore incisività di questo piano (a causa del limitato valore dello stanziamento) rispetto a quello che avremmo voluto, è necessario il subemendamento che ho proposto, il quale sostanzialmente stabilisce che le indicazioni di cui all'articolo 3 devono trovare completo soddisfacimento nell'ambito non dei piani di cui all'articolo medesimo (e quindi dei 500 miliardi stanziati), ma delle future disponibilità, di cui all'articolo 2.

A questo punto, comunque, non riteniamo di dover fare delle contrapposizioni puramente di bandiera. Ho rivolto prima un appello alla maggioranza ed al Governo: se essi non saranno d'accordo sulla mia proposta, e voteranno contro il mio subemendamento, la situazione potrebbe aggravarsi, nel senso di far sembrare che nei piani di cui all'articolo 2 non si debba dare adeguata priorità alle indicazioni contenute nell'articolo 3. Sarebbe quindi bene che l'invito a ritirare il mio subemendamento mi venisse rivolto dal Governo, che però si impegni contestualmente — quando predisporrà i piani di cui all'articolo 2 — a prendere in considerazione le indicazioni che figurano al-

l'articolo 3. Se il Governo assentirà a questa richiesta, ritirerò più volentieri il mio subemendamento.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. A parte il fatto che già la legge parla di completamento, desidero ribadire che la politica dei completamenti, per questa come per altre opere pubbliche, deve essere sempre prioritaria, nella visione programmatica di un Governo. Di ciò non si potrà che tener conto, adeguando di volta in volta i dovuti stanziamenti, per quelle arterie che appunto hanno bisogno di essere completate. È per questa ragione, anche, che avevo posto una alternativa all'emendamento stesso.

FABIO MARIA CIUFFINI. Alternativa alla quale non mi sarei opposto: comunque, ascoltata la dichiarazione del Governo, ritiro il mio subemendamento, sottolineando ancora, però, l'esigenza di un raccordo tra il piano-stralcio previsto all'articolo 3 e il piano di cui all'articolo 2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Giglia 3. 27, nel testo riformulato dal relatore stesso, e di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Giglia 3. 30.

ADOLFO FACCHINI. Il gruppo comunista voterà a favore di questo emendamento, che è frutto di una mediazione intervenuta all'interno del Comitato ristretto e della stessa Commissione. Non possiamo tuttavia non rilevare che esistono quei limiti cui noi volevamo ovviare attraverso un emendamento, che avevamo presentato e che poi abbiamo ritirato, per l'accordo che è stato raggiunto durante la discussione: mi riferisco a quei limiti che sono anche un pericolo per la futura sistemazione del personale della ex SARA, che si dovrà occupare della realizzazione dei lavori. Ma c'è anche una questione di carattere tecnico, che si riferisce al siste-

ma da trovare per introdurre, in questo articolo 3, una disposizione in base alla quale la gestione dei fondi avvenga con le stesse procedure fissate dall'articolo 9 del decreto-legge n. 19 del 1977: si tratta di un problema sollevato anche dai dirigenti dell'ANAS, in quanto può costituire un elemento di difficoltà il mantenere una normativa così generica com'è quella attuale.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Anche tenendo presente che nell'emendamento da me proposto si prevede il parere della Commissione tecnico-finanziaria, ritengo che il direttore generale dell'ANAS non potrà che utilizzare i fondi stanziati dall'articolo 3 in base alle stesse procedure di cui si serve la SARA.

ADOLFO FACCHINI. Prendo atto delle dichiarazioni del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Giglia 3. 30, al quale si dichiara favorevole anche il Governo.

(È approvato).

Dobbiamo ora procedere alla votazione dell'articolo 3 nel suo complesso.

FABIO MARIA CIUFFINI. Dichiaro a nome del gruppo comunista di astenermi dalla votazione per i motivi che sono stati in precedenza esposti e verbalizzati.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3 nel suo complesso, con le modifiche testé approvate.

(È approvato).

L'onorevole Giglia ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 3-bis.

« L'ANAS è altresì autorizzata, nel quadro di tutte le somme a sua disposizione, ad adeguare la viabilità di adduzione ai trafori alpini, ai valichi di confine ed al

servizio delle grandi aree metropolitane, per la cui realizzazione sia possibile un concorso finanziario significativo da parte di enti territoriali ed economici, nonché di società concessionarie dei trafori e delle autostrade, alle quali concessionarie la ANAS potrà affidare in regime di concessione la costruzione e/o l'esercizio di detti tronchi.

Tali interventi devono essere inquadrati nei programmi di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge » (3. 01).

L'onorevole Ciuffini ha presentato il seguente subemendamento all'articolo aggiuntivo del relatore:

*Aggiungere dopo le parole:* « trafori alpini » *le altre:* « in esercizio ».

FABIO MARIA CIUFFINI. Il gruppo comunista insiste nel subemendamento, a cui mi sono richiamato infinite volte nel corso del lungo dibattito che si è svolto. Io non ritengo che la formula « viabilità di adduzione ai trafori alpini » offra idonee garanzie ai fini di una interpretazione non ambigua dell'articolo aggiuntivo. Poiché si è fatto già riferimento a trafori alpini in progettazione, in costruzione o comunque richiesti o magari previsti da qualche legge (sto pensando al traforo di Monte Croce Carnico, che è previsto da una legge, ma di cui non si parla), potrebbe capitare che all'articolo 3-bis siano imputati finanziamenti per strade che portano ad un traforo, che magari non verrà mai realizzato.

PRESIDENTE. Sarà il buonsenso dell'ANAS che eviterà i pericoli paventati dall'onorevole Ciuffini.

FABIO MARIA CIUFFINI. Al fine di evitare ciò e siccome si continua a dire che questo non avverrà, propongo di aggiungere le parole « in esercizio ».

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Nel momento in cui tra dieci anni questo traforo dovesse essere pronto, a quel punto dovremmo approvare un'altra legge ?

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

FABIO MARIA CIUFFINI. Allora, i miei sospetti sono verosimili!

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Io non so quali siano in questo momento i trafori alpini in esercizio, non sono un uomo di montagna. La dizione proposta dall'onorevole Ciuffini introduce condizioni limitative per quanto riguarda la dizione legislativa.

PRESIDENTE. È una preoccupazione eccessiva.

FABIO MARIA CIUFFINI. Non mi sembra che si tratti di una preoccupazione eccessiva.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento dell'onorevole Ciuffini così come è formulato, mentre sono favorevole alla eventuale presentazione di un ordine del giorno nel quale si stabilisca di dare priorità ai trafori alpini in esercizio.

FABIO MARIA CIUFFINI. Il fatto che da alcuni mesi io abbia insistito sulla questione è assolutamente giustificato. In realtà, ci sono delle riserve mentali in questa vicenda.

PRESIDENTE. Introdurre le parole « in esercizio » significherebbe quasi ripetere gli enormi sbagli compiuti per la realizzazione sia del traforo di Aosta, sia del Fréjus, nel senso che dovremmo attendere la messa in esercizio del traforo per realizzare la strada.

FABIO MARIA CIUFFINI. È stato detto che l'emendamento era ultroneo, perché l'articolo si riferiva soltanto ai trafori del Monte Bianco e del Fréjus. Allora, si può fare riferimento esplicitamente a questi due trafori. Sappiamo invece che « la banda del buco » è in azione, per effettuare altri venti trafori alpini! A questo punto, nel momento in cui occorre compiere delle scelte, finalmente salta fuori che ci sono altri trafori alpini nella mente di qualcuno!

PRESIDENTE. È chiaro che, aggiungendo le parole « in esercizio », significa che dovremo attendere « l'esercizio » del traforo per costruire la strada!

FABIO MARIA CIUFFINI. Le cose che sta dicendo il presidente non stanno né in cielo né in terra. Ci sono infatti i piani di cui all'articolo 2, i quali dovranno regolare l'intera questione anche in relazione ai trafori alpini. Nel caso che vengano proposti nuovi trafori, mentre stigmatizzo tutto ciò che è avvenuto fino a questo momento, ritengo che sia saggia decisione quella di realizzare non solo i trafori alpini da una parte e dall'altra, ma anche la strada di accesso ai medesimi.

PRESIDENTE. Prendo atto che il gruppo comunista ha modificato il suo atteggiamento, perché il Fréjus è stato bloccato, anche se era in quelle condizioni.

GIUSEPPE FORNASARI. La polemica che si sta creando non ha alcun senso.

FABIO MARIA CIUFFINI. Si parlava di questioni semantiche, si affermava che quanto io stavo sostenendo aveva un senso, ma che il testo così come era scritto non dava adito ad ambiguità di sorta. Oggi che siamo arrivati al punto, dopo che ho proposto il subemendamento, il relatore avrebbe potuto dire che senza dubbio alcuno i trafori alpini a cui si fa riferimento sono quelli esistenti in questo momento. Siccome questa precisazione non è avvenuta e addirittura il presidente ha cominciato a parlare di trafori futuribili e della necessità di evitare ciò che è avvenuto per il Fréjus e per il Monte Bianco (nel qual caso è stato realizzato prima il traforo, poi la strada), è accreditata l'altra interpretazione, cioè che ci si riferisca anche ai trafori futuri.

È una questione che occorre chiarire, altrimenti non è possibile procedere con l'articolo 3-bis: è una questione che non può rimanere indeterminata. Deve essere chiaro, in altri termini, che la norma non può essere interpretata nel senso che la Commissione sta rilanciando la politica dei

trafori alpini, con riferimento ai trafori di Monte Croce Carnico e del San Gottardo. I trafori del Fréjus e del Monte Bianco sono ampiamente sufficienti a soddisfare le necessità di comunicazione fra la Valle Padana e il centro Europa.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo non avrebbe nulla in contrario a far riferimento ai trafori alpini in esercizio, mentre il traforo del Monte Croce Carnico, come ha osservato l'onorevole Ciuffini, può essere finanziato, ma non è certamente in esercizio. Faccio presente comunque che, se dovessero in futuro essere realizzati altri trafori alpini, ci sarebbe modo di finanziare la viabilità relativa indipendentemente dall'articolo 3-bis; che si potrebbe far riferimento ai trafori in corso di realizzazione, e non a quelli in esercizio.

FABIO MARIA CIUFFINI. Suggesto di indicare il nome dei trafori ai quali vogliamo far riferimento.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Suggesto di far riferimento ai trafori « esistenti o già finanziati ».

Vorrei sottolineare i gravi inconvenienti nei quali potremmo incorrere se non fosse modificato il testo dell'articolo aggiuntivo 3-bis. Infatti, quando si dice: « L'ANAS è altresì autorizzata, nel quadro di tutte le somme a sua disposizione... » si potrebbe interpretare che anche le somme delle quali l'ANAS dispone per l'ordinaria amministrazione dovrebbero essere destinate a quanto prescrive questo articolo aggiuntivo.

Propongo, pertanto, di aggiungere, dopo la parola « disposizione » le altre « per il piano decennale e per piani straordinari ».

PRESIDENTE. Pertanto, il Governo presente il seguente subemendamento all'articolo aggiuntivo 3-bis del relatore:

*Aggiungere, dopo la parola: « disposizione » le altre: « per il piano decennale e per piani straordinari ».*

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Il fatto che l'ANAS compia le opere di cui all'articolo aggiuntivo 3-bis attraverso i fondi del piano decennale o di quello straordinario o, comunque, con qualunque somma l'ANAS stessa abbia a disposizione è sostanzialmente legato alla disponibilità dei fondi ed alla capacità decisionale dell'azienda.

Ritengo, insomma, che il Governo non debba privarsi della possibilità di un grado maggiore di manovra; tra l'altro, si stabilisce per l'ANAS una mera facoltà senza imporre alcun obbligo. Vorrei invitare, allora, il ministro a voler considerare la opportunità di ritirare il suo subemendamento.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Trattandosi di una facoltà e non di un obbligo, ritiro il mio subemendamento accogliendo l'invito del relatore. Preciso, comunque, ancora una volta che, al termine dell'esame del provvedimento, il Governo dovrà chiedere alcune modifiche di coordinamento in merito agli articoli 1 e 2.

CESARE DUJANY. Se ben ricordo, questo articolo aggiuntivo è stato originato dall'intento di finanziare, attraverso apposite formalità, il sistema viario di adduzione al Monte Bianco. Successivamente si è aggiunto il servizio delle grandi aree metropolitane.

Vorrei osservare che non mi è chiara l'ultima parte del primo comma, dove è scritto: « ... e delle autostrade, alle quali concessionarie l'ANAS potrà affidare in regime di concessione la costruzione e/o lo esercizio di detti tronchi ». Secondo tale disposizione, pertanto, l'ANAS potrebbe, ad un certo punto, decidere che per il traforo del Monte Bianco deve intervenire la regione. Voglio dire che non mi sembra chiara la posizione degli enti locali e degli altri enti pubblici che possono concorrere al finanziamento di opere. Ritengo, infatti, che debba essere mantenuto il principio fondamentale secondo cui ognuno deve mantenere le competenze di cui è responsabile.

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Il problema da lei sollevato non può essere risolto in questa sede in quanto saranno di volta in volta le concessioni a stabilire le competenze. In pratica, sono aperte tutte le possibilità.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 3. 01 del relatore.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

#### ART. 4.

« Per l'attuazione degli impegni assunti con la convenzione internazionale stipulata a Parigi il 23 febbraio 1972 tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, relativa al Traforo autostradale del Frejus e ratificata in data 8 marzo 1973, giusta legge di autorizzazione 18 dicembre 1972, n. 878, l'ANAS provvede a realizzare il collegamento tra Bardonecchia e Rivoli ed a concorrere ad assicurare i fondi necessari per far fronte ai maggiori oneri di costruzione del traforo rispetto a quelli originariamente previsti. A tali fini l'ANAS è autorizzata:

a) a realizzare i tronchi in nuova sede necessari per il collegamento dei tronchi già in costruzione fra Bardonecchia e Rivoli;

b) ad assumere partecipazioni azionarie della Società italiana per il traforo autostradale del Frejus, sottoscrivendo azioni di nuova emissione per aumento del capitale sociale nella misura non superiore al 30 per cento del capitale stesso, anche in deroga all'articolo 2441 del codice civile e fino a concorrenza della somma di lire 15 miliardi;

c) ad erogare a titolo di contributo a carico dello Stato alla predetta società e subordinatamente all'assunzione delle partecipazioni di cui alla precedente lettera b) nel biennio 1982-1983 l'ammontare complessivo di lire 35 miliardi a parziale copertura degli oneri suppletivi risultanti

dal piano finanziario aggiornato per la realizzazione del traforo;

d) a promuovere iniziative volte a reperire fondi atti ad assicurare nella fase gestionale il miglior livello di servizio dell'infrastruttura.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo l'ANAS è autorizzata a contrarre mutui anche obbligazionari, in Italia o all'estero compresa la Banca europea per gli investimenti, per l'ammontare netto di lire 450 miliardi da ripartire nel periodo 1982-1985. Le rate di ammortamento per capitale ed interessi dei mutui di cui sopra sono poste a partire dall'esercizio 1983 a carico del bilancio dello Stato.

All'onere derivante per il 1982 di lire 10 miliardi si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione 1982 del Ministero del tesoro ».

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

*Sostituirlo con il seguente:*

#### ART. 4.

« Per l'attuazione degli impegni assunti con la convenzione internazionale stipulata a Parigi il 23 febbraio 1972 tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, relativa al Traforo autostradale del Frejus e ratificata in data 8 marzo 1973, giusta la legge di autorizzazione 18 dicembre 1972, n. 878, l'ANAS provvede a realizzare il collegamento tra Bardonecchia e Rivoli ed a concorrere ad assicurare i fondi necessari per far fronte ai maggiori oneri di costruzione del traforo rispetto a quelli originariamente previsti. A tali fini l'ANAS è autorizzata:

a) a realizzare i tronchi in nuova sede necessari per il collegamento dei tronchi già in costruzione tra Bardonecchia e Rivoli affidando, mediante apposita convenzione, i lavori stessi alla Società Concessionaria SITAF nella misura non

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

inferiore al 40 per cento del relativo costo;

b) ad assumere partecipazioni azionarie della Società italiana per il traforo autostradale del Frejus, sottoscrivendo azioni di nuova emissione per aumento del capitale sociale nella misura non superiore al 40 per cento del capitale stesso, anche in deroga all'articolo 2441 del codice civile e fino a concorrenza della somma di lire 10 miliardi;

c) ad erogare a titolo di contributo a carico dello Stato alla predetta società e subordinatamente all'assunzione delle partecipazioni di cui alla precedente lettera b), nel biennio 1982-1983 l'ammontare complessivo di lire 40 miliardi a parziale copertura degli oneri suppletivi risultanti dal piano finanziario aggiornato per la realizzazione del traforo;

d) a promuovere iniziative volte a reperire fondi atti ad assicurare nella fase gestionale il migliore livello di servizio della infrastruttura, ivi compreso l'eventuale affidamento in concessione dell'esercizio e l'applicazione di relative particolari tariffe di pedaggio.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo l'ANAS è autorizzata a contrarre mutui anche obbligazionari, in Italia o all'estero compresa la Banca europea per gli investimenti, per l'ammontare netto di lire 450 miliardi da ripartire nel periodo 1982-1985. Le rate di ammortamento per capitale ed interessi dei mutui di cui sopra sono poste a partire dall'esercizio 1983 a carico del bilancio dello Stato.

All'onere derivante per il 1982 di lire 10 miliardi si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione 1982 del Ministero del tesoro ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Sospendo la seduta fino al termine della seduta in assemblea.

La seduta, sospesa alle 17,35, è ripresa alle 19,30.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame degli articoli del testo unificato. Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

« In deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492 di conversione del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, il consorzio per l'autostrada Messina-Palermo è autorizzato, in attesa della costituzione di un consorzio unico, ad iniziare la realizzazione del completamento dell'itinerario autostradale Messina-Palermo tra Rocca di Caprileone e Cefalù nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti. A tale fine viene stanziato per gli anni finanziari 1982-1984 l'importo di lire 210 miliardi che sarà iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per essere assegnato all'ANAS per l'erogazione al consorzio in relazione all'andamento dei lavori.

All'onere derivante per il 1981 ed il 1982 rispettivamente di lire 10 miliardi per ciascun esercizio si provvede con corrispondenti riduzioni dei capitoli 9001 dello stato di previsione del 1981 in attuazione dell'articolo 10 della legge n. 468 del 1978, nonché del 1982 della spesa del Ministero del tesoro. Con legge finanziaria sarà provveduto alla modulazione per i successivi anni finanziari.

Alle ulteriori necessità si provvederà attraverso l'inserimento nel piano decennale ».

Il relatore, onorevole Giglia, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, dopo la parola: « iniziare » aggiungere le parole: « sulla base di progetti esecutivi aggiornati » (5. 4);

Al terzo comma, aggiungere in fine il seguente comma:

« Al fine di evitare che il flusso di traffico della statale 113 Palermo-Messina

si svolga attraverso il centro abitato di Cefalù, fino al completamento dell'autostrada Palermo-Messina, è consentita la utilizzazione a titolo gratuito, del tratto dell'autostrada Palermo-Messina compreso fra i due svincoli di Cefalù » (5. 5).

L'onorevole Arnaud ha presentato i seguenti emendamenti:

*Al primo comma, dopo le parole: « ad iniziare », aggiungere le parole: « sulla base del progetto esecutivo e relativo piano finanziario contestualmente elaborati per la realizzazione dell'intera opera » (5. 1).*

*Sopprimere l'ultimo comma (5. 2).*

GIAN ALDO ARNAUD. Li ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Giglia 5. 4.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'emendamento Giglia 5. 5.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 5, con le modifiche apportate.

*(È approvato).*

L'onorevole Ermido Santi ha presentato i seguenti articoli aggiuntivi:

#### ART. 5-bis.

In deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492 di conversione del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, la Società Autostrada Tirrenica SAT è autorizzata ad iniziare la realizzazione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia per il tronco tra Pisa Sud e Grosseto nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti. A tal fine viene stanziato per gli anni finanziari 1982-1984 l'importo di lire 400 miliardi che sarà iscritto nello stato di

previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per essere assegnato all'ANAS per l'erogazione alla Concessionaria in relazione all'andamento dei lavori.

All'onere derivante per il 1982, di lire 50 miliardi, si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione 1981 della spesa del Ministero del tesoro, in attuazione della legge n. 468 del 1978. Con legge finanziaria sarà provveduto alla modulazione per i successivi anni finanziari.

Alle ulteriori necessità si provvederà mediante l'inserimento nel piano decennale (5. 01).

#### ART. 5-ter.

In deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492 di conversione del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, la Società Autostrada Tirrenica SAT è autorizzata ad iniziare la realizzazione della autostrada Livorno-Civitavecchia per il tronco tra Pisa Sud e Grosseto nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti. A tal fine viene stanziato per gli anni finanziari 1982-1984 l'importo di lire 400 miliardi che sarà iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per essere assegnato all'ANAS per l'erogazione alla Concessionaria in relazione all'andamento dei lavori.

Per provvedere all'avvio della realizzazione, l'ANAS è autorizzata a contrarre prestiti anche obbligazionari in Italia o all'estero, anche presso la BEI, fino ad un netto ricavo di lire 100 miliardi per ciascuno degli esercizi 1982 e 1983. Le relative rate di ammortamento sono poste a carico del bilancio del tesoro. All'onere derivante per il 1982, di lire 10 miliardi relativo al costo di competenza per il pagamento della rata 1982 di tali prestiti, si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro. Con la legge finanziaria si provvede alla modulazione per i successivi anni finanziari (5. 02).

Anche questi articoli aggiuntivi — che costituivano due ipotesi, in alternativa — risultano assorbiti a seguito dell'approvazione dell'articolo 5, nel testo modificato dagli emendamenti del relatore.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

« In deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, la società Autostrade è autorizzata a realizzare le seguenti opere:

a) completamento dell'autostrada Milano-Napoli mediante la costruzione del collegamento autostradale tra il ramo nord Milano-Roma ed il ramo sud Roma-Napoli;

b) completamento dell'autostrada Voltri-Gravellona Toce e rispettive diramazioni, mediante la costruzione del tronco Stroppiana-Gravellona Toce con diramazione per Sesto Calende.

La concessione di costruzione e di esercizio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia assentita alla Società autostrada Tirrenica è revocata a far data dall'entrata in vigore della presente legge.

Le concessioni di costruzione e di esercizio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia e del tronco Vittorio Veneto-Belluno (Longarone) quale proseguimento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto sono assentite alla società Autostrade. Il Governo predisporrà un apposito disegno di legge con il quale saranno indicate le condizioni economiche finanziarie relative alla loro realizzazione ».

Il relatore, onorevole Giglia, ha presentato i seguenti emendamenti:

*Al primo comma, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

« c) completamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto con la costruzione del tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedoia in provincia di Belluno » (6. 17);

*Sostituire il secondo e terzo comma con il seguente:*

« In deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, il tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedoia (Belluno) quale proseguimento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto è assentito alla Società Autostrade Spa » (6. 18).

L'onorevole Felici ha presentato il seguente emendamento:

*All'articolo 6, primo comma, punto a), aggiungere, alla fine, le seguenti parole: « fino a Valmontone » (6. 1).*

Gli onorevoli Ricci e Ciuffini hanno presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma dell'articolo 6, lettera b), aggiungere, in fine, le seguenti parole: « e diramazione tra Voltri e Rivarolo di collegamento con le autostrade A 7 (Genova-Milano), A 10 (Genova-Ventimiglia), A 12 (Genova-Livorno) in funzione del costruendo porto di Genova-Voltri » (6. 2).*

L'onorevole Santi ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, sostituire la lettera b) con le seguenti:*

« b) completamento dell'autostrada Voltri-Stroppiana-Invorio e realizzazione della bretella Ponte Tresa-Sesto Calende per il collegamento rapido con l'autostrada svizzera del S. Gottardo-Centro Europa;

c) realizzazione, anche ai sensi del precedente articolo 2, secondo comma, della bretella Voltri-Bolzaneto e collegamento fra le autostrade A 7, A 10 e A 12, a servizio del Porto di Voltri;

d) completamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto, con la costruzione del tronco Vittorio Veneto-Belluno (Longarone);

e) realizzazione dell'autostrada Taranto-Sibari, a completamento del programma già assentito » (6. 3).

Gli onorevoli Gianfranco Orsini, Manfredo Manfredi e Fusaro hanno presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo le parole: « Sesto Calende » aggiungere le seguenti:*

« c) completamento della A 27, mediante costruzione del collegamento autostradale tra Vittorio Veneto Nord e Pian di Vedoia in provincia di Belluno » (6. 4).

Gli onorevoli Giangiacomo Tessari, Pellicani e Buttazoni hanno presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo le parole: « Sesto Calende » aggiungere le parole:*

« c) costruzione della strada di collegamento tra Vittorio Veneto Nord e Pian di Vedoia in provincia di Belluno mediante la prosecuzione dell'itinerario autostradale esistente denominato A 27 » (6. 5).

L'onorevole Manfredo Manfredi ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo il punto b), aggiungere:*

c) completamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto, con la costruzione del tronco Vittorio Veneto-Belluno (Longarone);

d) costruzione del raccordo Rivarolo-Voltri tra l'autostrada Genova-Serravalle e la Voltri-Sempione (6. 6).

Gli onorevoli Baslini e Biondi hanno presentato i seguenti emendamenti:

*Al primo comma, aggiungere il seguente punto:*

« c) completamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto, con la costruzione del tronco Vittorio Veneto-Belluno (Longarone) » (6. 7).

*Sopprimere il secondo comma (6. 8).*

Gli onorevoli Manfredo Manfredi e Postal hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere il secondo comma (6. 9).*

L'onorevole Santi ha presentato i seguenti emendamenti:

*Sopprimere il secondo comma (6. 10).*

*Sopprimere il terzo comma (6. 11).*

Gli onorevoli Baslini e Biondi hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere il terzo comma (6. 12).*

Gli onorevoli Manfredo Manfredi e Postal hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere il terzo comma (6. 13).*

Gli onorevoli Gianfranco Orsini, Manfredo Manfredi e Fusaro hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire il terzo comma con il seguente:*

« La concessione di costruzione ed esercizio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia è assentita alla Società autostrade. Il Governo predisporrà apposito disegno di legge con il quale saranno indicate le condizioni economico-finanziarie relative alla sua realizzazione » (6. 14).

Gli onorevoli Giangiacomo Tessari, Pellicani e Buttazoni hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire il terzo comma con il seguente:*

« La concessione di costruzioni ad esercizio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia è assentita alla società autostrade.

Il Governo predisporrà apposito disegno di legge con il quale saranno indicate le condizioni economico finanziarie relative alla sua realizzazione.

Il Governo predisporrà gli atti e i provvedimenti previsti dalle leggi vigenti per

la liberalizzazione del tratto autostradale Mestre-Vittorio Veneto nord dall'obbligo del pagamento dei pedaggi attualmente esistenti lungo l'intero percorso » (6. 15).

Tutti questi emendamenti sono assorbiti dagli emendamenti del relatore sulla base delle intese raggiunte.

Pongo in votazione l'emendamento 6. 17 del relatore al primo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 6. 18 del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6 nel testo così modificato.

(È approvato).

Il relatore, onorevole Giglia, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 6-bis.

« In deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, la SAT SpA è autorizzata a realizzare l'Autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia, nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti.

Al fine di poter ottenere i benefici della presente legge la SAT dovrà provvedere a deliberare un aumento del capitale sociale, che sarà interamente sottoscritto dalla Società Autostrade SpA entro i successivi sei mesi. Detto aumento dovrà essere di importo tale che la somma delle partecipazioni azionarie pubbliche ammonti almeno al 70 per cento del capitale della SAT, considerandosi fra esse compresa, a tutti gli effetti, la partecipazione della Società Autostrade, che non potrà essere comunque inferiore al 51 per cento del medesimo capitale sociale.

Il Governo predisporrà un apposito disegno di legge con il quale saranno indicate le condizioni economiche e finanziarie

relative alla realizzazione dell'autostrada ». (6. 01).

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Manfredo Manfredi e Postal hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 6-bis.

In deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, di conversione del decreto-legge 13 agosto 1975, numero 376, la SAT SpA è autorizzata a realizzare l'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia, nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti.

Per l'inizio di tale realizzazione l'ANAS è autorizzata a stanziare per gli anni '83-'85 la somma di lire 400 miliardi.

Per provvedere a tale copertura l'ANAS è autorizzata a contrarre mutui anche obbligazionari, in Italia o all'Estero, anche presso la Banca europea degli investimenti, per un corrispondente netto ricavo, con l'onere per le relative rate di ammortamento a carico del Ministero del tesoro.

Al fine di poter ottenere i benefici della presente legge la SAT entro quattro anni dalla entrata in vigore della legge stessa dovrà provvedere a deliberare un aumento del capitale sociale, che sarà interamente sottoscritto dalla Società autostrade SpA entro i successivi sei mesi. Detto aumento dovrà essere di importo tale che la somma delle partecipazioni azionarie pubbliche, fra esse considerandosi compresa, a tutti gli effetti, la partecipazione della Società autostrade, ammonti almeno al 75 per cento del capitale della SAT e tale quota in mano pubblica non potrà essere ridotta nei successivi aumenti di capitale (6. 02).

Tale articolo aggiuntivo risulta assorbito da quello, presentato dal relatore, testé approvato.

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

## ART. 7.

« L'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 385, è sostituito dal seguente:

La società concessionaria avrà per scopo sociale:

a) la costruzione e l'esercizio o il solo esercizio delle autostrade ad essa assentite in concessione a norma di specifici provvedimenti di legge;

b) l'acquisizione di partecipazioni azionarie in società concessionarie di infrastrutture autostradali o di trafori a pedaggio a condizione che sussista per esse l'equilibrio economico di gestione da conseguirsi anche attraverso proroghe del periodo concessionale, adeguamenti straordinari del livello tariffario ed eventuali apporti finanziari dello Stato;

c) lo svolgimento, in Italia ed all'estero, di attività di studio, di consulenza, di assistenza tecnica e di progettazione in campo stradale per conto terzi e la partecipazione in enti aventi fini analoghi.

In caso di scioglimento della società per raggiunto scopo sociale o per qualsiasi altra causa, dovranno essere devolute, con apposita norma statutaria, al bilancio dello Stato, oltre a tutte le attività reversibili, la quota non utilizzata dell'accantonamento di cui al punto 1) dell'articolo precedente ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

## ART. 8.

« Gli azionisti della società Torino-Savona possono, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente

legge, cedere alla società Autostrade la proprietà del pacchetto azionario da ciascuno di essi detenuto contro pagamento di un prezzo pari al 50 per cento del valore nominale delle azioni sottoscritte e versate quale risultante dal bilancio al 31 dicembre 1980.

Tra l'ANAS e la concessionaria dell'autostrada Torino-Savona, nel suo nuovo assetto proprietario conseguente all'attuazione di quanto previsto dal precedente comma, sarà stipulato un atto aggiuntivo alla vigente convenzione che dovrà prevedere, tra l'altro:

a) la predisposizione del progetto esecutivo delle opere per il miglioramento della sicurezza dell'autostrada nonché quello per la realizzazione della seconda carreggiata nei tratti Carmagnola-Priero e Priero-Altare con priorità per il tratto Priero-Altare;

b) l'aggiornamento del piano finanziario con inclusione degli oneri conseguenti all'investimento previsto per le opere di cui alla precedente lettera a);

c) l'impegno della concessionaria a realizzare anche gradualmente le opere di miglioramento della sicurezza e quelle di raddoppio nei limiti di copertura consentita dalle risultanze degli aggiornamenti del piano finanziario e della erogazione di contributi a carico dello Stato a valere sullo stanziamento disponibile di cui al successivo comma del presente articolo nonché sui futuri stanziamenti disposti con successivi provvedimenti di legge, o inclusi nel piano decennale.

Per il rimborso alla Società Autostrade dell'onere derivante da quanto disposto al primo comma del presente articolo nonché per l'erogazione di un primo contributo alla società concessionaria dell'autostrada Torino-Savona per la progettazione e l'avvio della realizzazione delle opere previste alla lettera a) del precedente comma, è autorizzata la spesa di lire 20 miliardi per l'anno 1982 da iscriverne a carico del capitolo 505 del bilancio dell'ANAS ».

L'onorevole Luigi Giglia, relatore, ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'articolo con il seguente:*

ART. 8.

« Gli azionisti della società Torino-Savona possono, entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge, cedere alla società Autostrade S.p.A. la proprietà del pacchetto azionario da ciascuno di essi detenuto contro pagamento di un prezzo pari al 50 per cento del valore nominale delle azioni sottoscritte e versate quale risultante dal bilancio al 31 dicembre 1980.

Quando, a seguito di tali operazioni, il pacchetto azionario della Società Torino-Savona risulterà almeno per il 70 per cento in possesso di enti pubblici, enti pubblici territoriali e società ad intero capitale pubblico ivi compresa la società Autostrade S.p.A., l'ANAS è autorizzata a stipulare con la società Torino-Savona una nuova convenzione. Tale convenzione dovrà prevedere tra l'altro:

a) la predisposizione del progetto esecutivo delle opere per il miglioramento della sicurezza dell'autostrada nonché quello per la realizzazione della seconda carreggiata nei tratti Carmagnola-Priero e Priero-Altare con priorità per il tratto Priero-Altare;

b) l'aggiornamento del piano finanziario con inclusione degli oneri conseguenti all'investimento previsto per le opere di cui alla precedente lettera a);

c) l'impegno della concessionaria a realizzare anche gradualmente, in deroga agli articoli 11 della legge 26 aprile 1971, n. 287 e 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, le opere di miglioramento della sicurezza e quelle di raddoppio nei limiti di copertura consentita dalle risultanze degli aggiornamenti del piano finanziario e dalla erogazione di contributi a carico dello Stato a valere sullo stanziamento di cui all'ultimo comma del presente articolo. Con legge finanziaria si provvede alla indicazione della spesa per i successivi anni finanziari.

Per il rimborso alla società Autostrade dell'onere derivante da quanto disposto al primo comma del presente articolo, nonché per l'erogazione di un primo contributo alla Società concessionaria dell'autostrada Torino-Savona per la progettazione e l'avvio della realizzazione delle opere previste alla lettera a) del secondo comma del presente articolo, è autorizzata la spesa di 20 miliardi per l'anno 1983 da iscrivere a carico del capitolo 505 del bilancio dell'ANAS, autorizzando la società stessa ad impegnare la somma sin dal 1982 » (8. 9).

A questo emendamento gli onorevoli Facchini e Pastore hanno presentato il seguente subemendamento:

*Sostituire al primo comma le parole: 50 per cento con le altre: 25 per cento.*

ADOLFO FACCHINI. Insisto nell'emendamento che ho presentato insieme con il collega Pastore, perché esso prevede un prezzo pari al 25 per cento del valore nominale delle azioni della società che appare più equo rispetto al 50 per cento proposto dal relatore.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Desidero far osservare al collega Facchini come questo articolo presupponga già una serie di proposte, originate sostanzialmente da intese raggiunte tra la società cedente e gli enti territoriali e le società subentranti. Se dovessimo mettere un prezzo non conforme a quelle che sono state le trattative finora svolte, andremmo inevitabilmente verso un ritardo che non gioverebbe alla rapidità con la quale ci siamo prefissi di raggiungere certi scopi.

Invito pertanto i colleghi del gruppo comunista a non insistere. Infatti, poiché è stato considerato il valore delle azioni al bilancio che si è chiuso il 31 dicembre 1980, le operazioni non sono suscettibili di poter essere manovrate nel corso né della discussione in Comitato ristretto, né in Commissione, né durante l'iter che avrà il disegno di legge fino all'approvazione definitiva.

Desidero invece sottoporre ai colleghi una particolare segnalazione che mi è per-

venuta. Alla lettera a) del testo abbiamo fatto riferimento alla predisposizione del progetto esecutivo dell'opera « per il miglioramento della sicurezza dell'autostrada », nonché quella per « la realizzazione della seconda carreggiata nei tratti Carmagnola-Priero e Priero-Altare, con priorità per il tratto Priero-Altare ». Da parte degli enti locali della provincia di Savona si sottopone l'opportunità di invertire la posizione, nel senso di far riferimento prima alla predisposizione del progetto esecutivo per la realizzazione della seconda carreggiata nei tratti Carmagnola-Priero e Priero-Altare, con priorità per il tratto Priero-Altare, quindi quello per il miglioramento della sicurezza dell'autostrada.

In altri termini, la lettera a) dell'emendamento da me proposto dovrebbe essere formulata nel modo seguente: a) la predisposizione del progetto esecutivo delle opere per la realizzazione della seconda carreggiata nei tratti Carmagnola-Priero e Priero-Altare con priorità per il tratto Priero-Altare, nonché quello per il miglioramento della sicurezza dell'autostrada ».

MANFREDO MANFREDI. Nello stesso senso deve essere nuovamente formulata la lettera c), secondo comma: bisogna recuperare il concetto del raddoppio e quindi del miglioramento anche in questo caso, altrimenti ci sarebbe una contraddizione.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Accetto le richieste del deputato Manfredi.

MANFREDO MANFREDI. Il collega Giglia, nel proporre l'emendamento interamente sostitutivo, ha modificato, in relazione al testo concordato, la parola « modulazione » con la parola « indicazione ». A mio avviso non è sufficiente che la legge finanziaria « indichi » semplicemente la spesa: è necessario far riferimento alla necessaria copertura della spesa medesima, anche in considerazione del fatto che la stessa legge finanziaria disciplina le erogazioni dello Stato per l'anno in corso, ma contiene anche previsioni nell'ambito del triennio.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Non ho alcuna difficoltà ad accettare la proposta del collega Manfredi ed aggiungo, pertanto, alla lettera c), dopo la parola: « indicazione » le altre: « e alla copertura ».

GIUSEPPE CASTOLDI. Il gruppo comunista è soddisfatto che con questo articolo aggiuntivo venga data una risposta positiva alle esigenze del collegamento autostradale tra Torino e Savona. Si tratta di un problema che i colleghi sanno essere estremamente drammatico, per cui riteniamo che la soluzione complessiva di esso che viene prospettata corrisponda anche alle aspettative comuniste. Dichiaro, pertanto, che ritiriamo il subemendamento Pastore.

Riteniamo, tuttavia, eccessivo il prezzo per le azioni della società Torino-Savona - ricordo che, invece dell'attuale 50 per cento, era stato inizialmente proposto il 25 per cento - e non mi pare che valga la considerazione del relatore secondo cui sarebbero già intervenuti accordi tra i subentranti e la società concessionaria, in quanto ciò non significa che i primi abbiano fatto un buon affare.

Per tale ragione il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sull'emendamento Giglia interamente sostitutivo dell'articolo 8.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore interamente sostitutivo dell'articolo 8, nel testo riformulato dallo stesso relatore.

(È approvato).

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

**La seduta termina alle 20.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

---