

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

45.

SEDUTA DI LUNEDÌ 24 MAGGIO 1982

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDICE

	PAG.	PAG.
		concerne il completamento dell'autostrada Messina-Palermo (1395) . . . 432
Sostituzioni:		PRESIDENTE 432, 433, 434, 435, 436, 437 438, 439, 441, 442, 444, 445, 446, 447 448, 449, 450, 452, 456, 458, 459, 463
PRESIDENTE	432	AMARANTE 452, 459
Disegni e proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):		BALZARDI 440
Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra il traforo autostradale del Frejus e la rete autostradale regionale (899);		BETTINI 438, 459
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);		BIANCO ILARIO 441, 459
ZANONE ed altri: Deroga al decreto-legge 13 agosto 1975, n. 375, n. 375, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per consentire la costruzione del tronco mancante dell'autostrada Messina-Palermo (1037);		BOGGIO 451, 457, 458
CARLOTTO ed altri: Deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, concernente provvedimenti per l'autostrada Torino-Savona (1153);		CASTOLDI 440, 444
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		CIUFFINI 435, 436, 444, 445 447, 448, 449, 450, 458
		ERMELLI CUPELLI 457, 458, 460
		FACCHINI 437, 441, 442, 449, 450, 458, 460
		FORNASARI 456, 463
		GIGLIA, Relatore 433, 435, 442, 444, 445, 452
		GUARRA 438, 446, 459
		NICOLAZZI, Ministro dei lavori pubblici 434 435, 436, 437, 438, 439, 442, 444 445, 447, 448, 449, 450, 452, 456, 458
		ORSINI GIANFRANCO 462
		PADULA 437
		REINA 458, 461
		ROSSINO 451, 452, 456, 457, 458, 459
		SANTI 459, 462
		SUSI 437, 456, 458, 459
		TANCREDI 438, 456, 459
		TESSARI GIANGIACOMO 459
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 463

La seduta comincia alle 18,45.

GIOVANNI ROSSINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (*E approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 19, quarto comma, del regolamento, per la seduta odierna i deputati Orsini Gianfranco, Reina, Boggio, Cavigliasso, Tessari Giangiacomo, sostituiscono rispettivamente i deputati: Zanforlin, Querci, Alborghetti, Matta, Ambrogio.

Seguito della discussione dei disegni e delle proposte 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); 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) e Rallo ed altri: Deroga all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per quanto concerne il completamento dell'autostrada Messina-Palermo (1395).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata dei disegni di legge: « Realizzazione del collegamento mediante superstrada tra 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 della autostrada Torino-Savona » e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Zanone ed altri: « Deroga al decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, per consentire la costruzione del tronco mancante dell'autostrada Messina-Palermo »; Carlotto ed altri: « Deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, concernente provvedimenti per la autostrada Torino-Savona » e 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 in precedenti sedute la Commissione aveva approvato in linea di principio gli articoli dall'1 all'8.

Comunico che, in data 20 maggio 1982, la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole con le seguenti osservazioni:

1) la Commissione richiama l'attenzione della Commissione di merito sulla opportunità che, trattandosi di grandi opere pubbliche, sia prevista l'intesa con le regioni, in conformità a quanto previsto all'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977;

2) deve essere stabilito un più stretto e razionale collegamento tra le norme di cui all'articolo 1 e quelle di cui all'articolo 2, dovendo essere chiaro che gli interventi da attuarsi con il piano decennale devono riguardare il sistema viario di grande comunicazione, quale risulterà dalla classificazione operata dal Ministro dei lavori pubblici ai sensi del secondo comma dell'articolo 1;

3) la previsione di un piano decennale della viabilità di grande comunicazione deve essere sorretto, ai fini di una sua concreta operatività, da un preciso piano finanziario, che deve trovare la sua allocazione nella manovra finanziaria complessiva elaborata dal Governo mediante il CIPE;

4) occorre precisare i rapporti tra il piano decennale e quello stralcio, il quale ultimo copre un periodo di cinque anni dal 1982 al 1987;

5) la norma di cui al terzo comma dell'articolo 2 va estesa al piano stralcio, verificandone la compatibilità con i finanziamenti disposti all'articolo 3;

6) gli interventi disposti con gli articoli 4, 5, 6, 6-bis, 7, 8, 9, 10 ed 11 vanno valutati complessivamente con le previsioni di cui all'articolo 12, il quale, peraltro, deve essere riformulato in relazione al contenuto del recente decreto-legge in materia autostradale;

7) la norma di cui all'articolo 3-bis va chiarita e precisata soprattutto per quanto attiene all'apprezzamento della « significatività » del concorso finanziario, che non può essere lasciato alla discrezionalità dell'ANAS.

Peraltro, se gli interventi devono essere inquadrati nel programma decennale di cui all'articolo 2 della legge, devono essere chiariti i mezzi finanziari con i quali far fronte agli interventi stessi, se cioè debba farsi ricorso a quelli del piano decennale o a quelli generici posti a disposizione dell'ANAS.

Comunico, altresì, che, in data 19 maggio 1982, la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sul nuovo testo degli articoli da 1 a 8 del testo unificato dei disegni e delle proposte di legge a condizione che: al terzo comma dell'articolo 3 sia stralciato l'impegno alla diretta sistemazione del personale assunto dall'ANAS ai sensi del disegno di legge 10 febbraio 1977, n. 19; e che al secondo comma, lettera c), dell'articolo 8, sia stralciato l'impegno a provvedere con legge finanziaria ad ulteriori spese.

Prego il relatore, onorevole Giglia, di voler fare il punto della situazione alla luce dei pareri espressi e del lavoro compiuto dal Comitato ristretto.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Desidero informare la Commissione che il Comitato ri-

stretto, che ha testé concluso i suoi lavori, ha esaminato i pareri che sono pervenuti dalle Commissioni I affari costituzionali e V bilancio. In relazione a tali pareri, in sede di Comitato ristretto, mi sono fatto carico di predisporre una serie di emendamenti che sottopongo al giudizio dei colleghi riservandomi di illustrarli man mano che verranno in discussione gli articoli ai quali si riferiscono.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Per chiarezza, do nuovamente lettura dell'articolo 1 approvato in linea di principio nella seduta del 23 marzo 1982.

ART. 1.

Il sistema viario di grande comunicazione è composto:

a) dalle autostrade, dai trafori alpini, dai raccordi autostradali;

b) dalle strade che congiungono la rete viaria principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi, da quelle che costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale, ivi comprese quelle della Sicilia e Sardegna;

c) dai principali collegamenti interregionali e dalle strade di collegamento con i porti di prima categoria e gli aeroporti di particolare importanza.

Il Ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS - sentiti le regioni ed il consiglio di amministrazione dell'ANAS, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, trasmette alle Camere per acquisire il parere delle competenti Commissioni permanenti uno schema di decreto di classificazione delle infrastrutture viarie di grande comunicazione.

Trascorsi 60 giorni dalla comunicazione, il Ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS - adotta con proprio decreto entro i successivi 30 giorni la classificazione di cui al precedente comma.

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

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

Al secondo comma dopo la parola: regioni aggiungere la seguente: interessate.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione in via definitiva l'articolo 1 nel suo complesso con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Per chiarezza do nuovamente lettura dell'articolo 2 approvato in linea di principio nella seduta del 23 marzo 1982.

ART. 2.

(Piano decennale della viabilità di grande comunicazione).

Al fine di consentire la programmazione degli interventi nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili, il Ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS - sentiti le regioni e il consiglio di amministrazione dell'ANAS, elabora il piano decennale della viabilità di grande comunicazione.

Ai fini della elaborazione di tale piano, gli interventi e le relative scale di priorità, anche in deroga agli articoli 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e n. 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito nella legge 16 ottobre 1975, numero 492, saranno individuati sulla base dei seguenti criteri generali:

1) completamento ed ammodernamento di itinerari di grande comunicazione;

2) realizzazione o ammodernamento di itinerari a servizio di infrastrutture portuali, aeroportuali, interportuali ed intermodali;

3) miglioramento di itinerari per i quali non esistono sufficiente viabilità o mezzi di trasporto alternativo.

Una quota non inferiore al 40 per cento del piano sarà destinata alla viabilità dei territori di cui all'articolo 1 del testo unico 6 marzo 1978, n. 218.

Entro 12 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il piano decennale è trasmesso alle Camere per acquisire il parere delle competenti Commissioni permanenti. « Il Ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS - ottenuto entro novanta giorni il parere delle competenti commissioni permanenti, adotta con proprio decreto il piano decennale ». Trascorsi 60 giorni dalla comunicazione, il Ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS - adotta con proprio decreto il piano decennale.

Per le modificazioni e le integrazioni che si rendessero necessarie, il Ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS - adotta i provvedimenti di sua competenza secondo la procedura prevista al comma precedente.

Lo stato di attuazione ed il rispetto della priorità saranno sottoposti annualmente all'esame del Parlamento in sede di presentazione del bilancio di previsione dell'ANAS.

La presente legge definisce, quale anticipazione del piano decennale, un programma stralcio degli interventi di viabilità di grande comunicazione aventi carattere prioritario, secondo le indicazioni ed i relativi stanziamenti previsti nel successivo titolo II.

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

Al primo comma aggiungere in fine le seguenti parole: «tenendo conto del decreto di classificazione previsto dal secondo e terzo comma del precedente articolo 1».

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono favorevole a questo emendamento.

(È approvato).

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

Dopo il terzo comma aggiungere il seguente:

« Al piano decennale così elaborato dovranno essere garantite adeguate basi finanziarie ed a tal fine il piano stesso sarà sottoposto prima della presentazione in Parlamento al parere del CIPE ».

FABIO CIUFFINI. Il gruppo comunista non è d'accordo sulla formulazione di questo emendamento. A noi, infatti, pare che la corretta procedura di programmazione sia la seguente: il ministro dei lavori pubblici si rivolge al CIPE per avere da questo la quantificazione complessiva delle somme a disposizione per il sistema viario di grande comunicazione; si tratta, in altri termini, di chiedere al CIPE, nell'ambito dei vari settori di intervento sottoposti alla programmazione economica, quale sia la dimensione finanziaria che si vuole assegnare agli interventi nel settore della grande viabilità. Una volta ottenuto tale parere, il Ministro dei lavori pubblici fa la sua programmazione, la porta in Parlamento e stabilisce un rapporto che modifica i vari interventi in relazione a considerazioni di carattere territoriale, considerazioni che sono proprie del Ministro dei lavori pubblici e delle Commissioni lavori pubblici del Parlamento e che sono, invece, esterne alla sfera di competenza del CIPE.

D'altro canto, ricordo che anche per il piano decennale per la casa si è scelto lo stesso meccanismo e noi proponiamo che esso venga applicato anche nel caso di specie, anche tenendo conto del fatto che, in tal modo, si risparmierebbe tempo. Se le nostre osservazioni non dovessero trovare accoglimento, ci limiteremo a votare contro questo emendamento non ritenendolo in grado di perfezionare il quadro programmatico complessivo, ma, anzi, considerandolo foriero di equivoci.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Non concordo con le osservazioni del collega Ciuffini ed insisto sul mio emendamento perché l'articolo 2, che abbiamo già approvato

in linea di principio, assegna come atto conclusivo al ministro dei lavori pubblici la facoltà di adottare con proprio decreto il piano decennale dopo aver ottenuto, entro 90 giorni, il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

L'introduzione del parere del CIPE, che proponiamo venga acquisito prima della presentazione del piano in Parlamento, fa riferimento alle osservazioni espresse dalla I Commissione affari costituzionali e mi pare che con tali limiti debba essere riguardato.

In conclusione, non posso far altro che insistere per l'approvazione di questo emendamento.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi sembra che l'emendamento, così come è stato formulato dal relatore, non possa dar adito alle preoccupazioni espresse dall'onorevole Ciuffini ed invito, pertanto, la Commissione ad approvarlo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore aggiuntivo di un comma dopo il terzo.

(È approvato).

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

Sostituire gli ultimi due commi con i seguenti:

« In deroga a quanto stabilito dagli articoli 1 e 2 della presente legge viene autorizzato per il quinquennio 1982-1987 un programma stralcio di interventi di viabilità di grande comunicazione avente carattere prioritario, secondo le indicazioni ed i relativi stanziamenti previsti nel successivo titolo secondo.

Di tali interventi si terrà conto nella redazione del piano decennale di cui al precedente articolo 2 ».

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Sciogliendo una riserva che avevo precedentemente formulato, propongo che questo emendamento diventi il testo di un articolo aggiuntivo 2-bis e che, pertanto, in questa sede, ci si limiti a porre in votazione la

soppressione degli ultimi due commi dell'articolo 2.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Giglia, ha, pertanto, presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 2.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo esprime parere favorevole a questo emendamento, come anche al preannunciato articolo aggiuntivo del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore soppressivo dell'ultimo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione in via definitiva l'articolo 2 nel suo complesso con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

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

ART. 2-bis.

In deroga a quanto stabilito dagli articoli 1 e 2 della presente legge viene autorizzato per il quinquennio 1982-1987 un programma stralcio di interventi di viabilità di grande comunicazione avente carattere prioritario, secondo le indicazioni e i relativi stanziamenti previsti nel successivo titolo secondo.

Di tali interventi si terrà conto nella redazione del piano decennale di cui al precedente articolo 2.

FABIO CIUFFINI. Nel ribadire il voto favorevole del gruppo comunista agli articoli 1 e 2 del provvedimento con i quali si introduce, per la prima volta, il concetto di programmazione nel settore della grande viabilità stradale ed autostradale, ci rendiamo conto che l'emendamento che ci accingiamo a votare potrebbe indebolire tale quadro programmatico, ma ciò non ci induce a modificare il nostro giudizio positivo sul complesso della legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 2-bis.

(È approvato).

Per chiarezza do nuovamente lettura dell'articolo 3 approvato in linea di principio nella seduta del 21 aprile 1982.

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 e le modalità di cui al precedente articolo 2, l'ANAS deve provvedere con priorità alla realizzazione delle seguenti opere:

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

b) completamento e miglioramento dei servizi di sicurezza dell'itinerario « E7 », Orte-Cesena, per un importo di lire 100 miliardi;

c) completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo per un importo di lire 100 miliardi.

In deroga a quanto previsto dal quarto comma dell'articolo 2, il piano stralcio di cui al presente articolo, viene presentato entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge alle Camere e trasmesso alle competenti Commissioni permanenti per il relativo parere. In detto piano stralcio il ministro terrà conto in modo prioritario dell'integrazione necessaria per i lavori sulla strada statale Aurelia.

Per il completamento dell'itinerario autostradale Roma-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, convertito in legge, con modificazioni,

dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, e 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.

All'onere derivante per il 1982 di lire 50 miliardi 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 della spesa per i successivi anni finanziari.

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

Al secondo comma dopo le parole: « di cui al presente articolo » aggiungere le seguenti: « con osservanza di quanto previsto al terzo comma dell'articolo 2 ».

PIETRO PADULA. Mi dichiaro contrario a questo emendamento.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

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

Al terzo comma sostituire le parole da: « alla cui definitiva sistemazione » fino alla fine, con le seguenti: « la cui definitiva destinazione sarà esaminata in sede di convenzione al momento dell'affidamento della gestione di detta autostrada ».

DOMENICO SUSI. Questo emendamento presentato dal relatore si riferisce al personale *ex SARA*; tale personale lavora, come è noto, da moltissimi anni alla costruzione dell'autostrada Roma-L'Aquila-Teramo e, a parere degli uffici competenti, in particolare dell'ANAS, tale personale ha acquisito una grande esperienza ed una preparazione tecnica notevole. Nonostante questo parere autorevole, in passato ci si è limitati ad utilizzare tale personale

soltanto in fasi transitorie, non inserendolo, cioè, in un contesto programmato.

Ciò ha determinato uno stato di incertezza in questo personale ed ha causato le giuste reazioni dei sindacati e di alcune forze politiche. A mio parere e a parere del gruppo socialista si pone in modo indifferibile l'esigenza di una sistemazione definitiva di questo personale, anche perché, a nostro avviso, non hanno senso preoccupazioni di carattere finanziario in una fase in cui ben altri provvedimenti, che interessano migliaia di lavoratori cosiddetti precari, sono stati approvati dal Parlamento.

A tale proposito, ricordo che presentai, in sede di Comitato ristretto, un emendamento che prevedeva il passaggio di tale personale alla società autostrade e che tale emendamento non fu accettato. Ora, il relatore ha presentato questo suo emendamento che, malgrado a nostro avviso non vada incontro a tutte le esigenze ribadite nel nostro emendamento poc'anzi ricordato, intendiamo comunque accettare, convinti che esso servirà a definire in modo continuativo il rapporto di lavoro di questo personale e la sua posizione in ordine alle convenzioni che verranno stipulate con le società concessionarie. In tal senso, pur non ritenendo l'emendamento del relatore ottimale, voteremo a favore di esso.

ADOLFO FACCHINI. Sul problema oggetto dell'emendamento presentato dal relatore il gruppo comunista è intervenuto più di una volta, in particolare per sottolinearne l'aspetto sociale e per denunciare le diverse responsabilità. Infatti, come i colleghi ricorderanno, avevamo anche noi presentato in proposito un nostro emendamento.

La proposta del relatore, formulata dopo il parere espresso dalla V Commissione bilancio, se non erro, a maggioranza, non dà, a nostro avviso, sufficienti garanzie per una sistemazione positiva e definitiva del personale *ex SARA* ed è questo il motivo per cui il gruppo comunista si asterrà dalla votazione di tale emendamento.

ANTONIO TANCREDI. Vorrei innanzitutto esprimere il mio compiacimento per il fatto che un problema che inizialmente sembrava poco recepito, oggi è all'attenzione di tutti. Ricordo di essere stato il primo a presentare a suo tempo un emendamento sulla questione del personale *ex SARA* ed oggi sono totalmente d'accordo sulla soluzione che a tale problema il relatore in ottemperanza al parere espresso dalla V Commissione bilancio, intende dare.

Per quanto riguarda il complesso dell'articolo 3, sono soddisfatto che in esso sia previsto il completamento dell'autostrada Roma-L'Aquila-Teramo anche se lo stanziamento si rivelerà senz'altro insufficiente non solo per il raddoppio, ma anche per il semplice collegamento dell'autostrada de L'Aquila con Teramo. Colgo anche l'occasione per raccomandare all'onorevole ministro che, questa volta, i lavori vengano iniziati da Teramo in direzione di Roma e non viceversa, com'è sempre accaduto, e che vengano compiuti in futuro con celerità maggiore di quanto non sia avvenuto nel passato.

Da ultimo, vorrei sottolineare la necessità che vengano completati i quindici chilometri restanti del collegamento con l'autostrada adriatica: tale tratto, infatti, va considerato a carattere assolutamente prioritario nel piano decennale che il ministro proporrà a questa Commissione subito dopo l'approvazione dei provvedimenti in esame.

ANTONIO GUARRA. Dichiaro di votare a favore dell'emendamento presentato dal relatore, associandomi alle considerazioni svolte dai colleghi che mi hanno preceduto.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*È approvato*).

GIOVANNI BETTINI. Nell'annunciare la astensione del gruppo comunista sul com-

plesso dell'articolo 3, vorrei ribadire che su uno stanziamento complessivo di 800 miliardi si sarebbero dovute meglio definire le priorità: mi riferisco, in particolare, al completamento della strada statale n. 36 Lecco-Colico necessario perché, pur avendo caratteristiche internazionali, allo stato attuale isola di fatto la provincia di Sondrio dal sistema autostradale nazionale. A tale proposito, mi riservo di presentare un ordine del giorno.

Desidero richiamare l'attenzione del ministro sulla necessità di un piano organico che tenga conto anche di altre situazioni stradali che necessitano di interventi, quali la Siracusa-Gela e la Cagliari-Olbia.

PRESIDENTE. Pongo in votazione in via definitiva l'articolo 3 nel suo complesso con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Per chiarezza do nuovamente lettura dell'articolo 3-bis approvato in linea di principio nella seduta del 21 aprile 1982.

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 esistenti o già finanziati 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 l'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.

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

Al primo comma, dopo la parola: « significativo » aggiungere le seguenti: « non

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

inferiori al 35 per cento della previsione della spesa ».

Al secondo comma, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « e possono essere realizzati anche con fondi diversi del piano decennale ».

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è favorevole ai due emendamenti presentati dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore al primo comma, favorevole il Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore al secondo comma, favorevole il Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione in via definitiva l'articolo 3-bis nel suo complesso con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Poiché ai due successivi articoli, approvati in linea di principio nella seduta del 21 aprile 1982, non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione in via definitiva dopo averne dato nuovamente lettura.

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 e concorre 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 di quelli già in costruzione tra Bardonecchia e Rivoli affidando, mediante apposita convenzione, i lavori stessi alla società concessionaria SITAF nella misura non 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 miglior 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 450 miliardi di lire 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 10 miliardi di lire si provvede con corrispon-

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

dente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione 1982 del Ministero del tesoro.

(È approvato).

ART. 5.

In deroga alla disposizione di cui all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, il consorzio per l'autostrada Messina-Palermo è autorizzato, in attesa della costruzione di un consorzio unico, ad iniziare, sulla base di progetti esecutivi aggiornati, 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.

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 l'utilizzazione, a titolo gratuito, del tratto dell'autostrada Palermo-Messina compreso fra i due svincoli di Cefalù.

(È approvato).

Per chiarezza do nuovamente lettura dell'articolo 6 approvato in linea di principio nella seduta del 21 aprile 1982.

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 fra 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;

c) completamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto con la costruzione del tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedovia in provincia di Belluno.

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

GIUSEPPE CASTOLDI. Noi comunisti siamo sostanzialmente favorevoli all'articolo 6 ed alle scelte in esso operate per quanto attiene alle deroghe all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492. Faccio, però, rilevare che il completamento dell'autostrada Voltri-Gravellona Toce sarebbe opera del tutto monca se non si provvedesse al prolungamento di un asse viario fino al confine del Sempione.

PIERO ANGELO BALZARDI. Mi associo in linea di massima alle considerazioni testé svolte dal collega Castoldi e ricordo che, in sede di Comitato ristretto, è stato ritirato, sulla base di assicurazioni fornite dal ministro relative al fatto che i lavori di completamento di quel tratto stra-

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

dale sarebbero stati ultimati, un emendamento di contenuto analogo alla sollecitazione che poc'anzi faceva il collega Castoldi.

ADOLFO FACCHINI. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sull'articolo 6 e da quella sull'articolo 6-bis.

ILARIO BIANCO. Annuncio la mia astensione sull'articolo 6.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Poiché ai successivi articoli 6-bis e 7, approvati in linea di principio nella seduta del 21 aprile 1982, non sono stati presentati emendamenti, li porrò nuovamente in votazione in via definitiva dopo averne dato per chiarezza lettura.

ART. 6-bis.

In deroga alla disposizione di cui all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, la SAT S.p.A. 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 deve provvedere a deliberare un aumento del capitale sociale, che sarà interamente sottoscritto dalla Società Autostrade S.p.A. 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 finanzia-

rie relative alla realizzazione dell'autostrada di cui al primo comma.

(È approvato).

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 concessionaria 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 i) dell'articolo precedente ».

(È approvato).

Per chiarezza, do nuovamente lettura dell'articolo 8, già approvato in linea di principio nella seduta del 21 aprile 1982.

ART. 8.

Gli azionisti della Società Torino-Savona possono, entro sei mesi dalla en-

trata 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 deve prevedere tra l'altro:

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 per il miglioramento della sicurezza dell'autostrada;

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 28 aprile 1971, n. 287 e 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, le opere di raddoppio e quelle 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 e copertura 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'auto-

strada 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 di lire per l'anno 1983 da iscrivere a carico del capitolo 505 del bilancio dell'ANAS, autorizzando l'Azienda stessa a impegnare la somma sin dal 1982.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Vorrei sottoporre all'attenzione dei colleghi il fatto che l'onorevole Orsini mi abbia dato, sulla base dell'ampia discussione avvenuta in sede di Commissione bilancio, dei suggerimenti e che da questi io sia stato indotto a ritirare l'emendamento che avevo presentato in sede di Comitato ristretto ed a presentarne un altro con il quale chiedo, al secondo comma, lettera c), di sopprimere le parole da « a valere » fino alla fine della lettera.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Giglia, ha pertanto presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, lettera c), sopprimere le parole da: « a valere » fino alla fine della lettera stessa.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ADOLFO FACCHINI. Annuncio che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione degli articoli 8 e 9, secondo quella che è stata la sua posizione nelle precedenti riunioni della Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in via definitiva l'articolo 8 nel suo complesso con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Poiché al successivo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 9.

Con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge le tariffe a pedaggio sulla tangenziale di Napoli sono fissate nella misura del 40 per cento di quelle annualmente previste in applicazione della vigente normativa di convenzione.

Il Ministro dei lavori pubblici — presidente dell'ANAS può sospendere o disporre l'applicazione solo parziale degli adeguamenti tariffari annuali di cui al precedente comma; in tale caso compete alla società concessionaria il rimborso da parte dell'ANAS dei relativi minori introiti da pedaggio.

Alla società concessionaria Tangenziale di Napoli, a parziale copertura dei minori introiti per l'esercizio 1982 derivanti dal ridotto livello tariffario rispetto a quello previsto dalla vigente normativa di convenzione, viene erogato un contributo di 30 miliardi da iscriverne a carico del capitolo 505 del bilancio dell'ANAS per l'esercizio medesimo.

Per gli esercizi 1983 e successivi, l'ANAS è autorizzata ad iscriverne nel proprio bilancio preventivo le somme annualmente dovute alla società concessionaria della tangenziale di Napoli quale integrazione dei minori introiti di pedaggio derivanti dal ridotto livello tariffario effettivamente applicato in attuazione al disposto dei primi due commi del presente articolo.

Nella determinazione del contributo di cui al comma precedente sarà tenuto conto del beneficio economico conseguito dal bilancio della società Autostrade per effetto della proroga di cui al secondo comma dell'articolo 10 della presente legge, limitatamente alla quota di esso destinata alla compensazione degli oneri della gestione della partecipazione al capitale della società tangenziale di Napoli e determinata in applicazione al disposto del terzo comma dello stesso articolo.

(E approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 10.

Entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge la proprietà dei pacchetti azionari delle società Tangenziale di Napoli e Traforo del Monte Bianco detenuta da società del gruppo IRI è trasferita alla società Autostrade contro pagamento di una somma pari al valore nominale delle azioni quale risultante dal bilancio al 31 dicembre 1980 di ciascuna società.

A parziale compensazione degli oneri gravanti sulla società Autostrade per effetto della gestione delle partecipazioni nelle società Torino-Savona e Tangenziale di Napoli è accordata la proroga di 15 anni del periodo di concessione di cui all'articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 385.

Con apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione verranno concordate tra l'ANAS e la società Autostrade le percentuali convenzionali di attribuzione del beneficio economico conseguito dal bilancio di essa società per effetto della proroga del periodo di concessione disposta dal precedente comma, a fronte degli oneri di gestione delle partecipazioni rispettivamente nella società Torino-Savona e nella società Tangenziale di Napoli.

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

Sostituire il secondo ed il terzo comma con i seguenti:

«Alla Società Autostrade Spa è accordata la proroga di quindici anni del periodo di concessione di cui all'articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 385, a paraggio degli oneri della gestione della società autostrade Torino-Savona e Tangenziale di Napoli, nonché per il completamento e la gestione del tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedoia quale prolungamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto.

Con apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione verranno concordate

tra l'ANAS e la società Autostrade SpA le percentuali convenzionali di attribuzione del beneficio economico conseguito dal bilancio di detta società per effetto della proroga del periodo di concessione disposta dal precedente comma ».

GIUSEPPE CASTOLDI. Con questa disposizione noi attribuiamo alla società Autostrade una proroga di quindici anni nel periodo di concessione, proroga che va a pareggio degli oneri di realizzazione di alcune autostrade il cui completamento abbiamo prima approvato. All'ultimo comma dell'articolo 10 si dice che « Con apposito atto aggiuntivo verranno concordate tra l'ANAS e la società Autostrade le percentuali convenzionali di attribuzione del beneficio... », senza, però, specificare quando questo atto aggiuntivo debba essere realizzato. In pratica, non c'è contestualità tra la concessione della proroga e la stesura dell'atto aggiuntivo.

Sarebbe, allora, più opportuno che la parte iniziale dell'ultimo comma venisse modificata nel modo seguente: « La proroga di cui al comma precedente è subordinata alla definizione di un arco aggiuntivo alla vigente convenzione con il quale verranno... ».

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Ritengo sia inopportuna una modifica del genere di quella proposta dal collega Castoldi. Infatti, l'apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione è evidentemente quanto viene esplicitamente previsto dall'articolo 4 della legge n. 385 che regola i rapporti tra lo Stato e la società Autostrade. Se si dovesse subordinare la proroga alla stipula dell'atto aggiuntivo evidentemente modificheremmo tale rapporto innovando notevolmente rispetto alla legge citata e rischiando di vanificare quanto abbiamo sin qui disposto.

Pregherei, pertanto, il collega Castoldi di ritirare la sua proposta di modifica ed inviterei i colleghi ad approvare l'emendamento da me proposto che, per altro, è frutto di notevole riflessione attorno a questa delicata materia.

GIUSEPPE CASTOLDI. Ritengo che le argomentazioni addotte dal relatore non siano convincenti in quanto la nostra proposta di modifica riguarda soltanto la possibilità di ottenere garanzie in merito ad una contestualità dei due atti.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Le preoccupazioni del collega Castoldi possono probabilmente essere fugate riformulando il mio emendamento sostitutivo del terzo comma nel senso di aggiungere, dopo la parola « convenzione », le seguenti parole « da stipularsi entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge ».

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ricordo che in sede di Comitato ristretto ho manifestato perplessità sul testo dell'articolo 10 proposto dal relatore non tanto per il presente, quanto per ciò che potrà accadere in futuro. Pertanto, in merito all'emendamento proposto dal relatore, mi rimetto al voto della Commissione.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare che con l'articolo 4 della citata legge n. 385 si concedeva fino al 2003 la concessione alla società Autostrade. L'emendamento proposto dal relatore mi sembra che permetta di raggiungere un equilibrio finora inesistente attraverso la stipula di una convenzione aggiuntiva.

GIUSEPPE CASTOLDI. A nome del gruppo comunista, poiché la riformulazione fatta dal relatore del suo emendamento accoglie solo in parte le esigenze da noi manifestate, dichiaro che mi asterrò dalla votazione di tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore.

(È approvato).

FABIO CIUFFINI. Vorrei ricordare ai colleghi che la soluzione proposta all'articolo 10 consente di passare, affidandone l'esecuzione all'IRI, al completamento o alla sistemazione di una serie di arterie stradali sicuramente importanti e, proprio in relazione a tale importanza, il voto di

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

noi comunisti potrebbe essere favorevole. Però, non possiamo dimenticare che a tutto questo si arriva in modo estremamente tardivo e che la scelta di prolungare di quindici anni la durata del periodo di concessione di fatto scarica sulla utenza una serie di problemi che si sono venuti accumulando negli ultimi anni.

Per tali motivi, il gruppo comunista si asterrà dalla votazione dell'articolo 10.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 10 nel suo complesso con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

Fermo restando quanto disposto nei precedenti articoli della presente legge, la sospensione disposta dall'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, della costruzione di nuove autostrade, tratte autostradali e trafori, deve intendersi riferita ai soli lavori di primo impianto con esclusione degli eventuali successivi interventi di adeguamento, tra i quali la realizzazione di corsie aggiuntive e di connessioni viarie che sia richiesta da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento: *Al primo comma, aggiungere dopo le parole: «connessioni viarie» le seguenti: «e di raccordi».*

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

FABIO CIUFFINI. Ritengo opportuno precisare che la parola «raccordi» deve essere intesa nel senso di raccordi a breve raggio.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento.

(È approvato).

Il relatore ha altresì presentato il seguente emendamento:

Aggiungere il seguente comma:

«L'ANAS dovrà promuovere entro il 1983 le iniziative atte a conseguire al più presto l'unificazione da parte delle società concessionarie interessate degli attuali sistemi di esazione dei pedaggi, allo scopo di assicurare, nel quadro di una organica e funzionale gestione dell'intera rete autostradale, la interconnessione diretta tra le diverse autostrade e tratti autostradali, con la conseguente eliminazione di barriere intermedie, per un costante adeguato miglioramento del servizio reso alla utenza».

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

FABIO CIUFFINI. Vorrei ricordare ai colleghi che questo provvedimento è praticamente ad incastro. In esso si parla di una programmazione che, a questo punto, diventa di tipo palingenetico; qualcuno sostiene che non si farà mai. Mi auguro che non sia così, ma, dal momento che questa programmazione finora non è stata fatta, approvando una serie di articoli anticipatori corriamo il rischio di entrare in contraddizione con la programmazione definitiva. Rilevando questa contraddizione tra programmazione finale e quella a breve termine, non possiamo che astenerci dalla votazione dell'articolo 11. Ricordo che l'ultimo comma deriva da una nostra precisa proposta, ma la formulazione che è stata adottata risulta del tutto incerta, indefinita per quanto riguarda la dimensione finanziaria; chiediamo che siano fatte determinate cose, ma non indichiamo quali fondi mettiamo a disposizione per

farle. C'era una nostra proposta di quantificare in termini percentuali questi fondi sugli incassi annuali delle autostrade. Poiché a tale quantificazione non si è pervenuti, l'articolo rimane una formulazione di buone intenzioni.

ANTONIO GUARRA. Preannuncio il voto contrario all'articolo 11, che giudico inutile e defatigatorio. Trattandosi di una formulazione di pie intenzioni, le affido ad altri e non al mio voto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 11 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 12.

In attesa della legge di riordino del settore autostradale ed in pendenza del perfezionamento degli atti aggiuntivi di cui al successivo terzo comma, l'intervento del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane di cui all'articolo 1 della legge 23 luglio 1980, n. 389, viene prorogato al 31 dicembre 1982. Per l'intervento di cui sopra è assegnata al Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane per gli esercizi 1981 e 1982 la somma di lire 340 miliardi. Per far fronte inoltre all'ulteriore accertato fabbisogno di lire 80 miliardi connesso all'applicazione dell'articolo 4 della legge 23 luglio 1980, n. 398, è assegnata all'ANAS per l'anno finanziario 1982 una somma di pari importo.

All'onere complessivo di lire 420 miliardi si provvede:

per lire 100 miliardi per l'esercizio finanziario 1981 con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione 1981 del Ministero del tesoro;

per lire 100 miliardi per l'esercizio finanziario 1982 con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione 1982 del Ministero del tesoro;

per lire 220 miliardi a valere sulle disponibilità esistenti ed in formazione sul conto corrente infruttifero denominato conto speciale per il ripianamento degli squilibri economici degli enti autostradali di cui all'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51.

Per accedere ai benefici previsti dalla presente legge entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della stessa sarà stipulato con ciascun ente concessionario di autostrade, ad eccezione dei consorzi autostrada Messina-Palermo, autostrada Messina-Catania e autostrada Siracusa-Gela, un atto aggiuntivo alla vigente convenzione, che preveda gli adeguamenti alle disposizioni contenute nella presente legge nonché la regolamentazione di tutti i rapporti connessi ad eventuali trasferimenti di concessioni di autostrade contigue da porre in essere mediante accorpamento volontario delle società interessate, ivi compresa la realizzazione, in analogia ed a estensione di quanto disposto al precedente articolo 11, dei completamenti delle opere previste dalle concessioni originarie.

I piani di rimborso allo Stato dei debiti di cui all'articolo 5 della legge 23 luglio 1980, n. 389, da parte dei concessionari, al netto dei versamenti da ciascuna Società effettuati ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51 e sue successive modificazioni ed integrazioni, saranno articolati sulla base di quote annue rapportate alle previste risorse derivanti dalla gestione. Le concessionarie debentrici sono tenute entro il 31 dicembre di ciascun anno a versare al Fondo centrale di garanzia l'intera quota prevista in piano finanziario a titolo di rimborso del debito verso lo Stato.

Con decorrenza dall'entrata in vigore della presente legge sulla rete autostradale in concessione, ad eccezione delle autostrade assentite al Consorzio unico sici-

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

liano ed alle Società tangenziale di Napoli ed autostrade meridionali:

a) non possono essere applicate tariffe inferiori a quelle previste nel sistema tariffario in vigore sulla rete della Società « Autostrade »;

b) fino all'emanazione della legge di riordino del settore autostradale le tariffe vengono incrementate di 1 lira/km, per i motoveicoli, le autovetture, gli autobus ed i veicoli merci fino a 25 quintali di portata o fino a 2 assi; di 3 lire/km per i veicoli merci oltre 25 quintali di portata o superiori a 2 assi.

I maggiori introiti da pedaggio derivanti dall'eventuale eccedenza delle tariffe effettivamente applicate rispetto a quelle previste in convenzione ivi compresi gli incrementi di tariffa di cui al comma precedente devono essere versati al Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane secondo modalità che saranno stabilite con apposito decreto del Ministro del tesoro, e saranno dal fondo stesso impiegati per il pagamento delle rate dei mutui e delle obbligazioni emesse dalle società concessionarie autostradali di cui all'articolo 5 della legge 2 ottobre 1981, n. 544.

Con decorrenza dall'entrata in vigore della presente legge è abrogato l'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, numero 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51 e prorogato dall'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, convertito in legge con modificazioni dalla legge 29 febbraio 1980, n. 32.

Il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro potrà procedere alla revisione e ristrutturazione del sistema delle tariffe di pedaggio. Tale revisione e ristrutturazione non dovrà comportare alcuna riduzione nel preesistente gettito di introiti di pedaggio di ciascuna concessionaria.

In vista dell'emanazione della legge di riordino del settore autostradale, il Ministro dei lavori pubblici - presidente del-

l'ANAS, ed il Ministro del tesoro presenteranno al Parlamento entro il 30 giugno 1983 una relazione sullo stato di applicazione della presente legge e, qualora le risultanze dei piani finanziari di cui ai precedenti commi facciano riscontrare per talune società concessionarie insufficienti coperture dell'indebitamento in essere, forniranno proposte che prevedano l'immediato trasferimento delle relative concessioni ad una o più società di gestione a partecipazione pubblica, o, in alternativa, il loro accorpamento con società concessionarie già operanti.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento: *Al primo comma aggiungere, dopo la parola: « 389 », le parole: « e successive modifiche e integrazioni ».*

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento: *Sostituire al primo comma la parola: « 398 » con la parola: « 389 ».*

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento: *Al primo comma sostituire le parole: « la somma di lire 340 miliardi » con le parole: « la somma di lire 240 miliardi ».*

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

FABIO CIUFFINI. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione di questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento: *Al secondo comma sostituire le parole: « all'onere complessivo di 420 miliardi » con le parole: « all'onere complessivo di lire 320 miliardi ».*

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

FABIO CIUFFINI. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione dell'emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento: *Al secondo comma sostituire le parole: « per lire 220 miliardi a valere » con le parole: « per lire 120 miliardi a valere ».*

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

FABIO CIUFFINI. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento: *Al terzo comma, dopo le parole: « autostrade », aggiungere le seguenti: « e di trafori ».*

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

FABIO CIUFFINI. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione dell'emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento: *Al quinto comma, sostituire il punto b) con il seguente:*

b) fino all'emanazione della legge di riordino del settore autostradale viene istituito sulle tariffe di pedaggio un sovrapprezzo di una lira a chilometro per i motoveicoli, le autovetture, gli autobus ed i veicoli merci fino a 25 quintali di portata o fino a due assi: di tre lire a chilometro per i veicoli merci oltre 25 quintali di portata o superiore a due assi.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

FABIO CIUFFINI. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione dell'emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento: *Sostituire il sesto comma con il seguente:*

I maggiori introiti da pedaggio derivanti dall'eventuale eccedenza delle tariffe effettivamente applicate rispetto a quelle previste in convenzione nonché dai sovrapprezzi di cui al comma precedente devono essere versati al conto corrente infruttifero denominato conto speciale per il ripianamento degli squilibri economici degli enti autostradali di cui all'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, numero 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, numero 51 e successive modificazioni ed integrazioni fino alla copertura degli investimenti di cui al primo comma, e successivamente al fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane secondo modalità che saranno stabilite con apposito decreto del Ministro del tesoro, e saranno dal fondo stesso impiegati per il pagamento delle rate dei mutui e delle obbligazioni emesse dalle società concessionarie autostradali di cui all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544 e rimaste insolute.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

ADOLFO FACCHINI. Preannuncio il voto favorevole del gruppo comunista a questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*È approvato*).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento: *Sostituire l'ottavo comma con il seguente:*

« Con la presentazione del piano di cui all'articolo 2 della presente legge il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro potrà procedere alla revisione e ristrutturazione del sistema delle tariffe di pedaggio. Tale revisione e ristrutturazione non dovrà comportare alcuna riduzione nel preesistente gettito di introiti di pedaggio di ciascuna concessionaria.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

FABIO CIUFFINI. Vorrei motivare brevemente il nostro voto favorevole a questo emendamento, dando la nostra interpretazione, che credo il relatore condivida. Con esso si intende prevedere che il Governo abbia la facoltà di individuare i tratti che attualmente sono a pedaggio e che dovrebbero essere liberalizzati e quelli che sono liberi e che dovrebbero diventare a pedaggio. In questo senso va intesa la ristrutturazione. Il collegamento da noi proposto con l'articolo 2 consentirà, nel momento in cui questi piani saranno presentati al Parlamento, di avere un quadro completo degli investimenti che si dovranno fare e del modo in cui verranno riversati o no sulle autostrade attraverso la esazione o meno del pedaggio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento.

(*È approvato*).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Al nono comma, dopo le parole: una relazione sullo stato di applicazione della presente legge, aggiungere le seguenti: e sulla situazione economica e finanziaria del settore autostradale.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

FABIO CIUFFINI. Consideriamo questo emendamento un passo avanti, ma avremmo voluto qualcosa di più, perché è da tutti risaputo come sarebbe interessante individuare le modalità di formazione della situazione economica e finanziaria attuale delle società autostradali e, in particolare, dei debiti pregressi. Questa formulazione a nostro avviso è ambigua e potrebbe lasciare margine al Governo per esporre la situazione economica finanziaria, ma non la dinamica della sua formazione. In questo senso noi ci siamo mossi accogliendo l'inserimento di questo articolo nel provvedimento in esame. In conclusione, dichiaro che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione di questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento del relatore al nono comma.

(*È approvato*).

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

Al nono comma, dopo le parole: società concessionarie aggiungere le seguenti: tra quelle indicate all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo emendamento del relatore al nono comma favorevole il Governo.

(È approvato).

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

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

« Ove tali proposte non venissero formulate entro i termini previsti e fino a quando non saranno definiti i provvedimenti legislativi ed amministrativi all'uopo necessari, il fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane sospenderà i pagamenti in favore delle società sopraindicate ».

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è favorevole a questo emendamento.

ADOLFO FACCHINI. A nome del gruppo comunista, dichiaro che voterò a favore di questo emendamento proposto e voluto da noi e che, a nostro avviso, rappresenta un positivo elemento di novità per ciò che concerne i problemi di verifica, di controllo, di rapporto nella gestione delle società.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore aggiuntivo di un comma alla fine dell'articolo 12, favorevole il Governo.

(È approvato).

FABIO CIUFFINI. Annuncio il voto nettamente contrario del gruppo comunista all'articolo 12 che contiene un'ipotesi di riassetto delle società autostradali, anche se abbiamo colto e sottolineato con voti favorevoli o con astensioni taluni contenuti dell'articolo stesso che riteniamo positivi.

Il nostro voto contrario è motivato dal fatto che il riassetto prefigurato è parziale e tardivo; parziale in quanto desidero ricordare ai colleghi che, non solo nella attuale legislatura, ma anche nella passata,

si era arrivati ad una determinazione abbastanza precisa di un'ipotesi di riassetto non delegata ad altri, ma definita in questa Commissione. Invece, l'ipotesi che qui viene prospettata costituisce un passo indietro rispetto ad una serie di prospettazioni che già in questa Commissione erano state avanzate dal Governo e che l'opposizione aveva accolto, quanto meno in linea di massima.

Nello stesso tempo, l'ipotesi contenuta nell'articolo 12 è tardiva, in quanto tale progetto si sarebbe potuto realizzare cinque o sei anni fa e l'utenza non avrebbe, quindi, dovuto sopportare i disagi cui è stata sottoposta, alla collettività nazionale non sarebbe stato addossato un così grande carico di spese e tutto questo perché all'ipotesi di riassetto non si è voluto dare concretezza, lasciando l'intero settore autostradale in uno stato di precarietà. Per di più, la tardività con cui queste determinazioni vengono adottate porta come conseguenza il fatto che lo stato di disagio dell'utenza aumenterà.

Per tali motivi e per la condanna che esprimiamo sul modo in cui complessivamente è stata portata avanti la politica autostradale nel nostro paese, il gruppo comunista esprime il suo voto nettamente contrario all'articolo 12.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 12 nel suo complesso con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 13.

Il Ministro dei lavori pubblici, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, è autorizzato a ricercare intese con la regione siciliana per la costituzione di un consorzio unico di enti pubblici cui trasferire le concessioni relative alle autostrade assentite ai consorzi autostrada Messina-Catania, autostrada Messina-Palermo e autostrada Siracusa-Gela.

Tale consorzio dovrà:

a) essere costituito con partecipazione maggioritaria della regione siciliana ed avere come scopo il completamento dei lavori di costruzione non ancora realizzati nonché l'esercizio dell'intera rete assentita;

b) succedere in tutti i rapporti giuridici posti in essere dai suindicati consorzi;

c) costituire il proprio fondo di dotazione con i fondi di dotazione dei singoli consorzi autostradali. Tale fondo non dovrà essere rimborsato alla scadenza della concessione;

d) determinare le tariffe di pedaggio in modo da consentire almeno la copertura dei costi di esercizio, di manutenzione e di rinnovo degli impianti.

La convenzione che regolerà i rapporti tra l'ANAS e la regione siciliana per la definizione di tali intese sarà approvata dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ed il Consiglio di Stato.

A titolo di contributo a carico dello Stato sono da ritenersi corrisposte le somme già pagate e da pagarsi per conto dei consorzi autostrada Messina-Palermo, autostrada Messina-Catania e autostrada Siracusa-Gela:

a) dall'ANAS per gli interventi svolti e da svolgere in applicazione dell'articolo 2 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51; dell'articolo 4 della legge 23 luglio 1980, n. 389, e del primo comma dell'articolo 12 della presente legge;

b) dal Fondo Centrale di garanzia per le autostrade e le Ferrovie metropolitane sia per gli interventi di cui agli articoli 1 e 2 della legge 23 luglio 1980, n. 389, ivi compresi quelli relativi al primo comma dell'articolo 12 della presente legge, sia per gli interventi svolti in applicazione dell'operatività della garanzia fidejussoria dello Stato.

Lo stanziamento relativo alle rate di ammortamento dei mutui stipulati entro il 31 dicembre 1979, con scadenza successiva al 31 dicembre 1982 dai Consorzi Autostrada Messina-Palermo, Autostrada Messina-Catania e Autostrada Siracusa-Gela, è annualmente autorizzato con apposita disposizione nella legge di approvazione del bilancio.

GIOVANNI ROSSINO. Ritengo che il testo dell'articolo 13 contenga elementi equivoci e nasconda manovre dilatorie. Il primo comma di esso, infatti, recita: « Il Ministro dei lavori pubblici, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, è autorizzato a ricercare intese con la regione siciliana per la costituzione di un consorzio unico di enti pubblici... ». Ora, se l'obiettivo che ci si propone è quello di pervenire alla costituzione di un consorzio unico rispetto ai tre attualmente esistenti, ritengo che sarebbe necessario adottare una diversa formulazione. Infatti, ad esempio, non viene specificato quanto tempo possa durare la ricerca di intese del ministro con la regione siciliana, per cui si presuppone che il tutto sia affidato soltanto alla volontà politica del rappresentante dell'esecutivo.

Vorrei anche sottolineare che all'articolo 5 si dice: « ...il consorzio per l'autostrada Messina-Palermo è autorizzato, in attesa della costituzione di un consorzio unico, ... »: che significa tutto questo? Significa che la ricerca di intese tra il ministro e la regione siciliana può determinare momenti di stasi, perdite di tempo che, per ipotesi, potrebbero salvaguardare singole situazioni ed allontanare lo obiettivo della razionalizzazione, attraverso l'unificazione, di tali consorzi.

Non credo che si possa ipotizzare altro che una modifica del testo del primo comma dell'articolo in esame e chiedo di conoscere in merito l'opinione del ministro.

LUIGI BOGGIO. Vorrei rilevare che non occorrono autorizzazioni per ricercare intese. Mi associo pertanto alla proposta del collega Rossino.

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Sono rammaricato di non poter accogliere i suggerimenti dei colleghi Rossino e Boggio. Nel corso dell'esame del testo si è sempre tentato di ricercare soluzioni di carattere operativo che non provocassero ritardi. Nel caso dell'autostrada Messina-Palermo, abbiamo cercato di arrivare al completamento dell'opera ed anche di mettere in moto un meccanismo che consenta, attraverso le necessarie intese, di arrivare alla formazione di un consorzio unico senza alcun pregiudizio in ordine alla realizzazione dell'opera stessa. Per questa ragione insisto sul testo dell'articolo 13 e sulle formule cautelative adottate.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Concordo con il relatore.

GIUSEPPE AMARANTE. Propongo di porre l'inciso: « entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge ».

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. In sede di coordinamento del testo si apporteranno le opportune modifiche formali.

GIOVANNI ROSSINO. Il gruppo comunista avrebbe votato a favore dell'articolo 13 se le dichiarazioni del relatore e del ministro non avessero confermato i sospetti espressi. Si dice infatti che possono sorgere intoppi; dal momento che la regione siciliana non è un ente astratto, si può pensare che questi intoppi sorgeranno motivatamente, in rapporto alla salvaguardia di singole situazioni di potere. Invitando il Governo a procedere alle iniziative necessarie per la costituzione del consorzio, il gruppo comunista si asterrà dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 13.

(*È approvato*).

Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 13-bis.

« Le nuove convenzioni e gli atti aggiuntivi alle esistenti convenzioni di con-

cessione occorrenti per l'attuazione della presente legge saranno registrati a tassa fissa ».

LUIGI GIGLIA, *Relatore*. Lo ritiro, signor presidente, poiché tale articolo aggiuntivo potrebbe determinare una riduzione di entrata e quindi richiedere la espressione di un parere da parte della V Commissione bilancio. Ritengo che una norma in questo senso potrebbe essere inserita nel decreto-legge in materia autostradale, che è all'ordine del giorno della Commissione in sede referente. Richiamo l'attenzione del Governo sull'opportunità di una sua iniziativa in questo senso.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Vorrei rilevare che l'articolo aggiuntivo in esame si limita a confermare un regime fiscale già esistente, quando non sia già stabilita l'esenzione totale del tributo. Non penso quindi che esso comporti un effettivo onere. Comunque mi associo alla proposta del relatore, per evitare qualunque motivo di preoccupazione.

Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 13-bis.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*È approvato*).

Il relatore ha proposto il seguente nuovo titolo: « Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale ».

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Tancredi e Susi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Commissione lavori pubblici della Camera,

in occasione dell'approvazione della legge sul sistema viario di grande comunicazione;

preso atto con soddisfazione dell'approvazione della proposta di legge che prevede, tra l'altro, il completamento dell'itinerario autostradale L'Aquila-Teramo;

rilevato che l'Autostrada L'Aquila-Teramo, una volta completata, avrebbe una scarsa utilizzazione, se non fosse collegata con l'autostrada Adriatica;

constatato che l'attuale strada di collegamento Teramo-Autostrada Adriatica presenta già oggi gravissimi problemi di traffico e di pericolosità;

accertato che i comuni interessati e la provincia di Teramo hanno già redatto un idoneo progetto esecutivo;

impegna il Governo

a collegare l'autostrada L'Aquila-Teramo con l'autostrada adriatica A-14 con strada con caratteristiche autostradali e con carattere di priorità assoluta, impegnando i mezzi finanziari del piano decennale ANAS o altro finanziamento destinato alla grande viabilità.

(0/899-900-1037-1153-1395/1/9)

Gli onorevoli Rossino, Boggio, Ciuffini, Facchini e Castoldi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La IX Commissione,

considerato che il completamento della « Siracusa-Gela », interessando due poli industriali di interesse nazionale e un'area

produttiva determinante ai fini di un sano sviluppo dell'economia siciliana, si rivela ogni giorno più urgente;

impegna il Governo

a voler provvedere, in tempi rapidi, al completamento suddetto.

(0/899-900-1037-1153-1395/2/9)

Gli onorevoli Boggio, Rossino e Bottari hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Commissione,

considerata l'importanza che riveste il completamento della strada sud-nord nel tratto Mulinello-Nicosia-Mistretta nel cuore della Sicilia interna;

considerato che si tratta della realizzazione di una arteria in una delle zone più depresse della Sicilia, priva di un adeguato sistema viario interno e di collegamento con la grande viabilità;

considerato che la realizzazione dell'opera può rappresentare un tentativo di rilancio di un'area storicamente emarginata;

considerato che la progettazione esecutiva dell'intero tratto è in fase avanzata di elaborazione e che il primo lotto è già inserito nel programma triennale per la Sicilia,

impegna il Governo

ad inserire nel programma stralcio il completamento di detta opera.

(0/899-900-1037-1153-1395/3/9)

Gli onorevoli Susi, Cusumano, Reina, Santi, Ermelli Cupelli, Ciuffini, Facchini, Tancredi, Artese, De Cinque e Guarra hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Commissione,

preso atto della notevole importanza che riveste il problema del collegamento

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

tra l'area di Sulmona ed il comprensorio del Sangro e del Parco nazionale d'Abruzzo;

impegna il Governo

e per esso il Direttore generale dell'ANAS, a realizzare con i fondi a sua disposizione e con l'urgenza che la situazione richiede, lo svincolo autostradale in territorio di Sulmona.

(0/899-900-1037-1153-1395/4/9)

Gli onorevoli Rossino, Monteleone, Bottari e Boggio hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La IX Commissione,

considerate le dichiarazioni rese in sede di Commissione parlamentare per la ristrutturazione e riconversione industriale e per i programmi delle partecipazioni statali del dottor Bernabei, amministratore delegato dell'Italstat, circa l'esistenza di un progetto dell'azienda di Stato per la realizzazione di un « ponte sommerso » sullo Stretto di Messina, i cui lavori potrebbero avere inizio già nel 1983 ed essere conclusi nel 1991;

preso atto che, sia pure con dieci anni di ritardo, è stata costituita la « SPA » Stretto di Messina;

impegna il Governo:

1) ad acquisire elementi certi sulla reale fattibilità dell'opera;

2) ad accertare le condizioni e il contesto, in ordine ai problemi della programmazione, dell'impiego delle risorse e dell'intervento complessivo nel Mezzogiorno, entro cui l'opera di insostituibile interesse strategico, se si vuole che la Sicilia non resti tagliata fuori dalla sua naturale funzione di ponte tra l'Europa e i paesi emergenti del Nord-Africa e del Medio Oriente, verrebbe a collocarsi;

3) a voler riferire, al più presto, tenendo conto delle indicazioni di cui sopra, al Parlamento.

(0/899-900-1037-1153-1395/5/9)

Gli onorevoli Giangiacomo Tessari e Gianfranco Orsini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La IX Commissione,

considerato che le gravi difficoltà dell'asse viario ordinario che attraversa la provincia di Treviso si accompagnano alla sottoutilizzazione della autostrada A27 dovuta anche alla carenza di raccordi e collegamenti;

valutato che questo comporta, oltre a gravi disagi sociali ed economici, previsioni di raddoppi del Terraglio e della Pontebbana o comunque la necessità di circonvallazioni,

impegna il Governo

a favorire la stipula di una convenzione fra gli enti locali interessati e la società autostradale concessionaria per la liberalizzazione in tutto o in parte dell'autostrada A27, con priorità per il tratto fra i caselli sud e nord di Vittorio Veneto.

(0/899-900-1037-1153-1395/6/9)

L'onorevole Bettini ha presentato il seguente ordine del giorno:

La IX Commissione,

in sede di approvazione della legge sulla grande viabilità;

considerata la particolare situazione della S.S. 36 il cui nuovo tracciato non può ulteriormente rimanere incompleto e inutilizzato, e la cui entrata in esercizio è determinante per superare l'intollerabile emarginazione dell'intera provincia di Sondrio e per adeguare il tracciato viario di interesse internazionale connesso a importanti valichi alpini,

impegna il Governo

a dare priorità - in sede di approvazione del piano-stralcio di cui all'articolo 3 - alla copertura del fabbisogno finanziario occorrente al completamento del nuovo tracciato della S.S. 36 nel tratto Lecco-Colico.

(0/899-900-1037-1153-1395/7/9)

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

Gli onorevoli Arnaud, Balzardi, Susi, Ermelli Cupelli e Ciuffini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Commissione lavori pubblici,

in relazione alla urgente necessità di poter corrispondere alle richieste di intervento finanziario per manutenzione e interventi straordinari,

impegna il Governo

a dotare di adeguati fondi il capitolo 505 del bilancio dell'ANAS per gli anni 1982-1983.

(4/899-900-1037-1153-1395/8/9)

L'onorevole Santi ha presentato il seguente ordine del giorno:

La Commissione,

considerata la inderogabile necessità ed importanza ai fini del rilancio agricolo industriale della Val di Taro, zona di alto interesse produttivo e turistico, e al fine di agevolare le esigenze e le aspirazioni delle popolazioni locali che da oltre cinquant'anni hanno sperato nella realizzazione dell'opera stradale Rapallo (golfo del Tigullio)-Parma (Val di Taro), che rappresenta il riconoscimento e il rilancio di un'area che congiunge la Liguria e l'Emilia con tutta la rete viaria padana anche nelle prospettive ormai mature del collegamento all'arteria fluviale del Po,

auspica ed impegna il Governo

ad inserire la strada Rapallo-Parma, di cui esistono già progettazioni e di cui è interessata anche la regione Liguria, nel programma del piano decennale della viabilità.

(0/899-900-1037-1153-1395/9/9)

Gli onorevoli Giglia, Reina e Astone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Commissione,

al termine dell'esame dell'articolato sul disegno di legge sulle autostrade,

avvertita la necessità di sottolineare l'esigenza di completare tronchi di autostrade già iniziate,

impegna il Governo

ad includere nel piano decennale il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela ricercando anche intese con la regione siciliana.

(0/899-900-1037-1153-1395/10/9)

L'onorevole Guarra ha presentato il seguente ordine del giorno:

La IX Commissione,

in occasione della discussione ed approvazione dei disegni di legge e delle proposte di legge sulla grande viabilità,

invita il Governo

a provvedere nel breve tempo alla sistemazione della statale della Costiera Amalfitana, arteria indispensabile allo sviluppo del turismo ed alla vita quotidiana della popolazione dei Comuni siti tra Salerno e Positano, ed a realizzare, anche in attuazione gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, la nuova strada di penetrazione del « Fortore » che da Benevento raggiunga la nuova scia di comunicazione tra Lucera e Campobasso, indispensabile allo sviluppo economico e provinciale delle zone della Campania e del Molise.

(0/899-900-1037-1153-1393/11/9)

Gli onorevoli Ciuffini, Giglia e Susi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La IX Commissione,

impegna il Governo

a presentare un rendiconto circostanziato sulla utilizzazione delle somme di cui all'articolo 4 della legge 23 settembre 1980, n. 389, così come integrato dall'articolo 12 della legge sul riassetto delle società autostradali.

(0/899-900-1037-1153-1395/12/9)

Gli onorevoli Castoldi, Bonetti Mattinzoli, Milani, Facchini e Ciuffini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La IX Commissione,

considerato che l'autostrada Milano-Brescia è permanentemente interessata da flussi di traffico di tale intensità da superare ogni limite di sicurezza, per cui, particolarmente nella stagione invernale, date le frequenti pessime condizioni atmosferiche, si verificano incidenti a catena con esiti talvolta letali;

impegna il Governo

ad invitare l'IRI affinché proceda, nel quadro delle priorità degli interventi, alla realizzazione in tempi brevi della terza corsia nel tratto Bergamo-Brescia per il decongestionamento del traffico, all'assunzione immediata di tutti gli accorgimenti tecnici, quali ad esempio l'illuminazione notturna, per garantire adeguati margini di sicurezza al traffico.

(0/899-900-1037-1153-1395/13/9)

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei osservare che numerosi ordini del giorno riguardano singoli tratti di strade, che vengono sottoposti all'impegno del Governo perché siano realizzati. Ricordo che sono stati ritirati tutti gli emendamenti che riguardavano la costruzione di singoli tronchi stradali, proprio per non inficiare le finalità di questo provvedimento e non peccare di incoerenza con quanto disposto nei primi articoli. Nella sostanza, se il Governo si impegnasse ad accogliere gli ordini del giorno che riguardano singole strade, si verrebbe a precostituire una certa situazione rispetto al piano che il Governo deve presentare in Parlamento. Con molta onestà devo dire che alcuni di questi ordini del giorno sono pienamente condivisi da me, mentre altri dovranno essere oggetto di valutazione in sede di elaborazione del programma. Comunque posso accettare tali ordini del giorno soltanto come raccomandazione.

Altri ordini del giorno riguardano invece l'utilizzazione di fondi ordinari del-

l'ANAS e non possono essere accettati in quanto non sono attinenti al provvedimento e non si basano su una seria valutazione degli oneri finanziari. Anche questi possono essere accolti solo come raccomandazione dal Governo.

Restano pochissimi altri ordini del giorno, che il Governo intende accettare.

Pertanto, preciso che accolgo come raccomandazione gli ordini del giorno Tancredi n. 1, Rossino n. 2, Boggio n. 3, Susi n. 4, Rossino n. 5, Bettini n. 7, Santi n. 9, Giglia n. 10 e Guarra n. 11. Accetto invece gli ordini del giorno Tessari n. 6, con la riserva di sentire in merito la società Autostrade SpA, Arnaud n. 8, Ciuffini n. 12 e Castoldi n. 13.

ANTONIO TANCREDI. Accetto l'invito rivolto dal ministro e non insisto per la votazione, purché anche i deputati presentatori di ordini del giorno analoghi al mio si comportino allo stesso modo.

DOMENICO SUSI. Intendo insistere per la votazione del mio ordine del giorno n. 4.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi appello al senso di responsabilità della Commissione ed insisto sulla necessità di mantenere fermi i criteri cui si ispira il testo in esame anche in sede di esame degli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Per favorire il confronto tra le posizioni dei presentatori degli ordini del giorno e del Governo, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 21,10, è ripresa alle 21,30.

ANTONIO TANCREDI. Non insisto per la votazione del mio ordine del giorno.

GIOVANNI ROSSINO. Insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 2.

GIUSEPPE FORNASARI. Francamente non comprendo il senso di questa *bagar-*

re scatenata in chiusura del dibattito; credo di poterla definire in questo modo perché in occasione della presentazione degli ordini del giorno non è questa la procedura che di solito si segue.

Non dobbiamo avere paura delle parole e delle posizioni chiare così come ritengo che non si possano prevedere procedure di programmazione se poi si dimenticano questi propositi al momento della presentazione degli ordini del giorno. In questo senso credo che la proposta avanzata dal relatore, onorevole Giglia, sia una proposta saggia così come sia corretta la formulazione del piano che il ministro dovrà presentare in seguito agli inviti a lui rivolti attraverso gli ordini del giorno.

Non possiamo accettare che attraverso meccanismi legislativi si invalidi quella che a nostro giudizio deve essere una riflessione più ampia; quindi, ove non venisse accolta la proposta formulata dal relatore, onorevole Giglia, noi voteremo contro, se verranno posti in votazione, gli ordini del giorno che eventualmente impegnassero il Governo.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno presentati dai colleghi della democrazia cristiana non insisteremo per la loro votazione e dichiariamo fin d'ora di sostituire la parola « impegna » con la parola « invita ».

ENRICO ERMELLI CUPELLI. Se ci si adentrasse nell'analisi di ciascun ordine del giorno probabilmente troveremmo motivi validi per sostenere le più svariate soluzioni. Secondo il mio punto di vista il problema è di metodo ed ha fatto bene il collega Giglia questa sera a ricordare l'ordine del giorno, relativo all'agricoltura, approvato in sede di discussione di legge finanziaria. In quella occasione il ministro del tesoro ebbe gioco facile nel dire che non contestava la richiesta avanzata dai rappresentanti dei vari settori dell'agricoltura ma che non si poteva pretendere in Parlamento di procedere ad una segmentazione delle disponibilità senza per questo pregiudicare l'azione del Governo e delle forze parlamentari.

Ritornando al nostro argomento vorrei dire che è una questione di metodo perché il modo in cui stiamo procedendo non è serio e vanifica qualsiasi intenzione programmatica.

LUIGI BOGGIO. In tutto l'iter del provvedimento il nostro è stato un atteggiamento di generale disponibilità, dimostrata anche dal ritiro di alcuni nostri emendamenti. Il problema non è tanto quello di esigere un voto ma di mantenere un impegno e quindi il Parlamento deve manifestare una sua volontà. D'altra parte l'accoglimento o meno di un ordine del giorno non rappresenta la fine del mondo e quindi noi insistiamo per la votazione dell'ordine del giorno Rossino, di cui sono cofirmatario che non ha alcun carattere strumentale.

GIOVANNI ROSSINO. Sono della provincia di Ragusa quindi la strada Siracusa-Gela, vista secondo un'ottica puramente campanilistica ed elettoralistica, potrebbe non riguardarmi anche perché Gela rientra nella provincia di Caltanissetta, collegio dei colleghi Giglia e Reina.

Nella presentazione dell'ordine del giorno - il cui contenuto era prima espresso in un emendamento che abbiamo poi ritirato - abbiamo avuto presente l'esigenza di una arteria che interessa ben tre province e precisamente quella di Siracusa, di Ragusa e di Caltanissetta, due grandi poli industriali del Mezzogiorno quali quelli di Siracusa e di Gela e un'area produttiva di estremo interesse per lo sviluppo della economia siciliana che dal punto di vista del trasporto ferroviario è servita malissimo.

Rispetto a questi problemi noi non facciamo né una questione di campanile, né una questione puramente formale, ma partiamo dalla necessità di contrastare decisioni e scelte che vengono prese in ambiti ristretti, quali ad esempio il Ministero o l'ANAS. In questo senso vogliamo ricordare che esistono progetti esecutivi e problemi di sviluppo enormi che non sono derogabili e quando insistiamo nel voler mantenere nell'ordine del giorno il termi-

ne « impegna » non lo facciamo per motivi strumentali ma perché profondamente convinti della validità delle scelte che proponiamo.

Per concludere e tenuto conto dell'unanimità della Commissione credo che l'ordine del giorno al nostro esame debba essere votato così come è stato formulato.

FABIO CIUFFINI. Desidero ricordare all'onorevole Fornasari che il suo discorso sarebbe condivisibile ma pecca di precisione in un aspetto non secondario: infatti la Commissione si trova di fronte ad ordini del giorno non soltanto presentati dagli sconsiderati membri dell'opposizione ma anche a quelli della maggioranza. Quindi, alla luce di questa considerazione, ritengo che il richiamo alla coerenza sarebbe stato più opportuno formularlo prima e non così tardivamente.

Il partito comunista - partito di opposizione - viene messo in stato di accusa in rapporto alle mancate introduzioni nella legge di una determinata arteria stradale, ma fino a prova contraria il Presidente della regione Lombardia non appartiene al nostro partito.

PRESIDENTE. Onorevole Rossino, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 2?

GIOVANNI ROSSINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (E respinto).

Onorevole Boggio, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 3?

LUGI BOGGIO. Non insisto, signor Presidente.

DOMENICO SUSI. Modifico il mio ordine del giorno nel senso di sopprimere le parole « e per esso il direttore generale dell'ANAS » e « con i fondi a sua disposizione », aggiungendo alla fine le seguenti parole: « e in armonia a quanto previsto dall'articolo 11 ».

Quindi, le osservazioni che prima faceva il ministro trovano praticamente posto in queste modifiche da me apportate.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Con molta schiettezza devo dire che non posso ingannare il popolo di Sulmona anche se fra qualche settimana si voterà, perché il riferimento all'articolo 11, relativo allo svincolo di Sulmona, nell'ordine del giorno rappresenta un pleonasma rispetto alla legge che stiamo per approvare.

Quindi per la realizzazione dello svincolo di Sulmona era preferibile la precedente formulazione, accettata come raccomandazione dal Governo e non il riferimento esplicito all'articolo 11.

Pertanto, per le ragioni espresse, mi rimetto alla Commissione sull'ordine del giorno Susi nel testo riformulato.

GIUSEPPE REINA. Sembrava che il ministro cogliesse lo spirito della modifica dell'ordine del giorno Susi che non predetermina né stabilisce priorità; tra l'altro nessuno vuole ingannare il corpo elettorale di Sulmona con questo ordine del giorno sottoscritto da esponenti di tutti i gruppi.

ADOLFO FACCHINI. Annuncio il voto favorevole del gruppo comunista.

ENRICO ERMELLI CUPELLI. Sono cofirmatario di questo ordine del giorno e devo una dichiarazione in coerenza con le affermazioni che prima ho fatto; infatti, prima avevo rivolto un invito perché in tutti gli ordini del giorno la parola « impegna » fosse trasformata in « invita ». Purtroppo la proposta è stata stranamente respinta e non intendo in questo momento fare l'analisi di questa decisione, ma soltanto registrarla.

Anche per questo ordine del giorno sono favorevole a trasformare la parola « impegna », in « invita » perché nel momento in cui non è possibile operare un riscontro finale né a livello di Governo, né a livello di Parlamento, il generico richiamo all'articolo 11 - a mio avviso - non ha un valore convincente.

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

ANTONIO TANCREDI. Voterò a favore dell'ordine del giorno Susi nel testo da lui riformulato.

PRESIDENTE. Onorevole Susi, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 4?

DOMENICO SUSI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Onorevole Rossino, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 5, accettato dal Governo?

GIOVANNI ROSSINO. Non insisto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Tessari, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 6, accettato dal Governo?

GIANGIACOMO TESSARI. Non insisto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Bettini, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 7?

GIOVANNI BETTINI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È respinto).

Onorevole Santi, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9?

ERMIDO SANTI. Non insisto, signor Presidente.

GIUSEPPE AMARANTE. Desidero ricordare che la statale amalfitana risulta già essere finanziata per i lavori di adeguamento, che tuttavia vanno molto a rilento o che sono addirittura bloccati anche per interventi del ministro dei beni culturali ed ambientali.

Colgo l'occasione per sollecitare il ministro a voler prestare una maggiore attenzione anche in previsione della stagione estiva e della incidenza che ha questa strada sul turismo.

Ho evitato di intervenire su altre questioni e sollecito il ministro a fornire risposta in Commissione ad interrogazioni da me presentate riguardanti la strada statale nocerina e quella relativa al tratto Giffoni-Serino-Salerno.

PRESIDENTE. Dobbiamo ora procedere alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

ANTONIO GUARRA. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, dichiaro che il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale si asterrà dalla votazione finale perché riteniamo che in questo disegno di legge vi siano aspetti positivi e negativi. Riteniamo positivo che finalmente si adempie un obbligo derivante da un Trattato internazionale quale quello che prevede la costruzione della strada di collegamento con il traforo del Frejus; mentre riteniamo che costituisce un elemento negativo innanzi tutto il ritardo con cui si arriva all'approvazione di questa legge, la stessa confusione che ha dominato tutto l'iter del provvedimento e che ha contrassegnato i tempi di lavoro di questa Commissione.

Anche quello che si è verificato poco fa in relazione agli ordini del giorno sta a dimostrarlo ed ecco perché dal contrasto fra questo giudizio di carattere positivo e negativo riteniamo di dover esprimere l'astensione dalla votazione finale.

ILARIO BIANCO. Innanzi tutto desidero precisare che non parlo a nome della democrazia cristiana ma a titolo personale. Credo che sarebbe stato bene prima di tutto sanare le pendenze in atto per poi individuare esattamente su quale strada camminare; viceversa i presentatori di questo provvedimento hanno ritenuto di dover seguire un diverso criterio che inevitabilmente in futuro creerà delle aspettative che probabilmente saranno soddisfatte nell'arco dei prossimi 20 anni.

Innanzitutto a me pareva che andassero realisticamente valutati i possibili impegni dell'IRI anche alla luce del famoso piano Stammati.

Per quanto riguarda il problema relativo ai pedaggi credo che meriti un ulteriore approfondimento perché in caso di aumento inevitabilmente diminuirà il numero degli utenti, mentre in caso di liberalizzazione aumenterà il deficit di gestione di queste autostrade.

In terzo luogo occorre fare un'analisi dell'indebitamento non solo dell'ANAS ma anche delle società concessionarie a causa dell'aumento e della revisione dei costi relativi alla costruzione delle autostrade.

Con il provvedimento che stiamo approvando molte strade saranno iniziate e inevitabilmente in futuro ci troveremo di fronte a forti pressioni politiche per poter ottenere ulteriori stanziamenti.

Comunque, pur con tali forti riserve voterò a favore del provvedimento.

ADOLFO FACCHINI. Sarò brevissimo nell'esprimere l'astensione del gruppo comunista dalla votazione finale su questo disegno di legge che dopo due anni di lavoro finalmente giunge al voto finale.

Il gruppo comunista ha contribuito notevolmente alla elaborazione del provvedimento al nostro esame in tutte le sue fasi, ma malgrado l'azione portata avanti e la convergenza che abbiamo costruito con le altre forze politiche rimangono ancora nella legge alcuni inconvenienti che per altro abbiamo denunciato in occasione della discussione sulle linee generali e sugli articoli.

Giudichiamo positivamente la definizione di un sistema di grande viabilità nazionale, l'inserimento del criterio della programmazione e di conseguenza l'introduzione di un piano decennale; riteniamo positiva anche la parte che riguarda il piano stralcio relativo alle priorità che abbiamo sostenuto all'interno del provvedimento e che per altro si ricollegano ai principi base che erano stati introdotti nel primo articolato della legge.

Comunque, malgrado questi aspetti positivi rimangono presenti nel provvedi-

mento aspetti negativi e primo fra tutti il limite agli investimenti che non consente il completamento delle opere preventive e la possibilità di contemplare le altre opere di cui si parla negli ordini del giorno presentati a volte frutto di esigenze che non vengono recepite proprio per il limite che vi è nel campo dei finanziamenti.

Prendiamo atto delle dichiarazioni rilasciate dal Governo di tenere conto delle necessità su basi prioritarie e sul rispetto dei principi base.

Per quanto riguarda il problema del riassetto delle società autostradali in dissesto, l'impegno del nostro gruppo è stato fra i più qualificati e molte delle nostre posizioni sono state recepite nel provvedimento al nostro esame e precisamente quelle riguardanti un maggior controllo sulle società, il contenimento del fondo di garanzia, il risarcimento nel tempo del debito autostradale allo Stato come meccanismo del prelievo, la presentazione entro il 1983 di una relazione sulla situazione economico-finanziaria delle società autostradali e infine il principio del non godimento dei benefici della legge e in particolare del fondo di garanzia alle società che non garantiranno il riassetto in un lasso di tempo determinato.

Malgrado queste novità positive, frutto della battaglia che il nostro gruppo ha portato avanti all'interno del Comitato ristretto e della Commissione, riteniamo che queste garanzie siano insufficienti; infatti, il ritardo con cui questo provvedimento vede la luce non consente allo stesso di risolvere in maniera positiva i problemi che abbiamo denunciato in questo settore.

Per concludere riteniamo che le garanzie previste nella legge non siano ancora sufficienti anche per quanto riguarda la definitiva sistemazione dei dipendenti della ex SARA. Per tali motivi, come ho già detto, il gruppo comunista si asterrà dalla votazione finale.

ENRICO ERMELLI CUPELLI. Non ho ritenuto di dover fare interventi nel corso della discussione sugli emendamenti anche

perché dal punto di vista territoriale non avevo particolari esigenze; per questo il mio sarà un intervento pieno di riserve sull'insieme del provvedimento.

Innanzitutto sono perplesso sull'aspetto relativo alla compatibilità finanziaria degli oneri che deriveranno dalla legge rispetto ad un quadro generale di disponibilità di risorse, su cui la V Commissione bilancio ha manifestato giuste preoccupazioni che hanno avuto una forte risonanza anche in sede di IX Commissione lavori pubblici.

Tra l'altro rimane ancora disattesa in larga parte l'osservazione della I Commissione affari costituzionali relativa agli impegni di spesa e che tendeva a distinguere gli impegni precisi da quelli generici. Sono confortato dal fatto che nella parte riguardante il riassetto è stato introdotto un meccanismo di salvaguardia dell'interesse pubblico che prima si stentava a scorgere.

In verità noi puntavamo ad avere una formulazione ancora più stringata e puntuale che partisse da un accertamento più affidabile rispetto allo stato finanziario delle società concessionarie, ma al di là di questo possiamo dire che al momento in questa prima fase del processo di riassetto ci soddisfa l'inserimento di questo meccanismo così come previsto con gli emendamenti presentati dal relatore Giglia.

Infatti, se si dovesse valutare la legge per la sua formulazione si potrebbe senza dubbio esprimere un voto positivo, ma dobbiamo anche renderci conto che confezionare una legge non basta perché è necessario vedere se a questa legge seguono comportamenti coerenti dei legislatori.

Distinguo la natura della legge - essenzialmente giuridica con presupposti di carattere politico - dalla natura degli ordini del giorno - squisitamente politica - però devo anche preoccuparmi se la legge nella sua applicazione non sarà svuotata e contraddetta dai comportamenti dei legislatori e degli amministratori. Questa preoccupazione nasce anche dalla constatazione che gli ordini del giorno presentati si muovevano nella direzione opposta al principio della programmazione.

Ho sottoscritto un solo ordine del giorno - quello relativo allo svincolo di Sulmona - con il quale si impegnava il Governo ad intervenire utilizzando le disponibilità ordinarie del ministero; ma quando il ministro ha dichiarato che queste disponibilità non esistevano o non potevano essere verificate, ho sentito il dovere di trasformare la parola « impegna » con l'altra « invita ».

Non bisogna dimenticare che gli ordini del giorno possono essere ottimi strumenti di propaganda ma possono essere anche dei *boomerang* per le stesse forze politiche; infatti, per gli ordini del giorno è mancata non solo la verifica del ministro ma anche quella della V Commissione bilancio che invece abbiamo avuta per il contesto della legge.

Detto questo non si deve trascurare che i principi sui quali si fonda la legge teoricamente impostano un intervento programmatico che contiene enunciazioni interessanti sia in ordine alla classifica dei tratti della grande viabilità sia in ordine agli indirizzi sui quali questi interventi devono avere svolgimento.

Non dobbiamo dimenticare che questo provvedimento vede la luce sotto l'egida di un Governo di un certo tipo, alla vigilia della verifica e nell'incertezza di un disavanzo che non sappiamo se sarà di 50-60 mila miliardi.

Di conseguenza questi interrogativi e queste preoccupazioni avrebbero dovuto indurre molti colleghi a trasformare gli ordini del giorno da impegni in inviti al Governo; tuttavia per la parte politica che rappresento esprimo un voto - molto sofferto - favorevole al provvedimento.

GIUSEPPE REINA. Innanzitutto desidero esprimere il mio compiacimento per il lungo lavoro svolto dalla Commissione e brevemente le ragioni che spingono il gruppo socialista a votare a favore di questo provvedimento.

Per la prima volta si introducono criteri di programmazione e si risolvono, a fronte di insufficienti risorse finanziarie, alcuni grossi problemi di viabilità nazionale.

Anche per il personale ex SARA si indica una soluzione che, sia pure non del tutto soddisfacente, stabilisce con certezza una prospettiva rassicurante.

Approfitto della presenza del ministro per sottolineare che il piano decennale deve rappresentare un momento di grande equilibrio nel comprendere le esigenze delle collettività e dei bisogni più urgenti uscendo da logiche particolaristiche per proseguire e sviluppare questo programma-stralcio che la legge stabilisce.

Probabilmente le dichiarazioni di voto avrebbero meritato un momento di maggior riflessione e i socialisti voteranno a favore del provvedimento nella consapevolezza di aver fatto una buona legge. Se è vero che questa sera nell'esame degli articoli si sono registrati soltanto due voti contrari, su due emendamenti, nella sostanza si può dire che si è registrata la unanimità di tutte le forze politiche.

ERMIDO SANTI. Non credo si debba aggiungere altro se non ricordare che questa è stata una legge sofferta, ampiamente discussa e che ha permesso alla nostra Commissione di affrontare un tema scottante, con interessi diversi, con valutazioni politiche tutte legittime, ma certamente diverse l'una dall'altra.

Siamo soddisfatti per la partecipazione del ministro che ha portato un contributo notevole in situazioni che molto spesso si muovevano in senso contrario così come esprimo soddisfazione nei confronti del relatore.

Per concludere vorrei ricordare al ministro, al relatore e al presidente gli impegni che sono stati assunti e che riguardano il completamento dell'autostrada Palermo-Messina, del Fréjus, della Torino-Savona e della Livorno-Civitavecchia.

Desidero ancora sottolineare l'importanza per la nostra Commissione di non chiudere il suo ciclo con i provvedimenti relativi alla casa, all'inquinamento e alle autostrade, che significano lavoro per molti lavoratori - ma di avviare il dibattito su altri provvedimenti che se questa sera ci hanno momentaneamente diviso, devono trovare una logica conclusione.

GIANFRANCO ORSINI. Signor presidente, onorevoli colleghi, la prospettata realizzazione di una arteria autostradale da Venezia a Monaco di Baviera, con attraversamento della provincia di Belluno, aveva suscitato speranze ed attese in quelle popolazioni, le quali da sempre cercano di uscire dall'isolamento in cui la posizione geografica e la situazione orografica le costringono.

La soppressione dell'articolo 18 del disegno di legge speciale per Venezia - da parte di questa Camera nell'ormai lontano 1973 - ha, peraltro, fatto cadere ogni possibilità di realizzazione di tale opera, non ostante l'encomiabile impegno con cui sostenitori appassionati, hanno cercato a più riprese di riproporre il tema.

Ma, mentre si prende atto di questa realtà incontrovertibile, che nega attualità di prospettiva in tal senso, è doveroso non dimenticare che i problemi del bellunese rimangono e che la gente che vi vive e lavora ha diritto di vedere obiettivamente considerata la sua disagiata condizione.

La provincia di Belluno è innegabilmente caratterizzata da una forte depressione economica, dovuta certamente alle scarse risorse del territorio del tutto privo di materie prime, ma, in non poca misura, attribuibile anche alla posizione geograficamente decentrata e al conseguente isolamento di tutta l'area.

Un rimedio, o quanto meno un fattore di miglioramento, può, senza dubbio, essere rappresentato dal potenziamento delle vie di comunicazione che, come da tutti riconosciuto, fanno parte di quel complesso di incentivi capace di promuovere e sostenere uno sviluppo economico.

Le vallate bellunesi sono attualmente collegate alla pianura attraverso il passo di Fadalto, che costituisce una strozzatura assolutamente incompatibile con le esigenze del traffico odierno e che è necessario superare con una struttura adeguata, in grado di assorbire e smaltire, senza ritardi ed intasamenti, tutto il traffico, sia leggero sia pesante, che vi si svolge.

Deve trattarsi, quindi, di una infrastruttura che abbia caratteristiche auto-

stradali come è appunto quella prevista nella legge che stiamo votando.

La mia dichiarazione di voto favorevole vuole anche essere espressione di ringraziamento ai colleghi tutti ed al Governo per la considerazione dimostrata verso le popolazioni bellunesi, nella consapevolezza che esse meritano la solidarietà della Nazione per l'impegno e la serietà con i quali hanno sempre cercato di costruire il proprio destino, pur contrastate da prove severe e da sciagure tremende.

GIUSEPPE FORNASARI. Desidero esprimere poche parole per commentare il nostro voto favorevole al provvedimento al nostro esame che ha costretto la nostra Commissione ad un lungo *iter* parlamentare.

Credo che quella che oggi approviamo sia una legge positiva, forse difficile da valutare per le conseguenze che potranno derivarne; tuttavia credo si possa affermare che ciascun passaggio della nostra riflessione ha portato a considerazioni equilibrate, sempre più raffinate, che hanno fatto aprire una importante pagina nella storia delle infrastrutture del nostro paese.

Si è posta fine ad un veto che obiettivamente era diventato anacronistico introducendo il principio della programmazione in materia di grande viabilità, il completamento dei grandi itinerari e risolvendo una serie di nodi relativi all'incremento e allo sviluppo del nostro sistema economico.

L'altra questione di grande peso per il futuro del sistema infrastrutturale italiano è rappresentata dall'introduzione in forma esplicita del criterio programmatico estremamente puntuale per la parte che ci accingiamo a portare avanti con il piano decennale.

Quella che si apre oggi è una pagina importante anche se presenta alcuni interrogativi che dovremo verificare in futuro ma credo si possa affermare che esistono le premesse per una funzione più attenta e più collegata ad una società moderna, quella italiana, che certamente è cresciuta

dal 1975, epoca in cui si decise il blocco delle costruzioni autostradali.

PRESIDENTE. Prima di procedere alla votazione finale desidero associarmi ai ringraziamenti rivolti al relatore che ha seguito i primi lavori di questo provvedimento nella veste di sottosegretario, così come desidero ringraziare tutti i colleghi della Commissione che con concretezza ed omogeneità di intenti hanno fatto sì che si giungesse oggi ad esprimere un voto ampiamente favorevole.

Ci auguriamo che oltre ai provvedimenti importanti di cui la Commissione si è occupata si possa al più presto riprendere l'attività per portare a soluzione altri delicati problemi quali quelli ad esempio dell'abusivismo, del riscatto-casa e dell'indennità dei suoli.

Il testo unificato delle proposte di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del provvedimento.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno e delle proposte di legge esaminate nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione.

Disegno di legge: « Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale » (899):

Presenti	33
Votanti	21
Astenuti	12
Maggioranza	11
Voti favorevoli	21
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1982

Hanno preso parte alla votazione:

Arnaud, Astone, Balzardi, Bianco Ilario, Borri, Botta, Costi, Cusumano, Ebner, Ermelli Cupelli, Fornasari, Giglia, Manfredi Manfredo, Cavigliasso, Porcellana, Reina, Santi, Carlotto, Susi, Tancredi, Orsini.

Si sono astenuti:

Boggio, Tessari Giangiacomo, Bettini, Bonetti Mattinzoli, Castoldi, Ciuffini, Cor-

radi, De Caro, Facchini, Guarra, Rossino, Amarante.

La seduta termina alle 22.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO