

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

16.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 LUGLIO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDICE

	PAG.
Missione:	
BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i>	3
Proposte di legge (Discussione e rinvio):	
Modifica del termine previsto dal penultimo comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, in materia di viabilità di grande comunicazione e di riassetto del settore autostradale (1819) . . .	3
BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente e Relatore</i>	3, 5
CHELLA MARIO	5
FORNASARI GIUSEPPE	5
ROCELLI GIANFRANCO	5
TASSONE MARIO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . .	5

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,30.

ORLANDO FABBRÌ, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Missione.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Francesco Cafarelli è in missione per incarico del suo ufficio.

Discussione del disegno di legge: Modifica del termine previsto dal penultimo comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, in materia di viabilità di grande comunicazione e di riassetto del settore autostradale (1819).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica del termine previsto dal penultimo comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, in materia di viabilità di grande comunicazione e di riassetto del settore autostradale ».

Svolgerò io stesso la relazione sul disegno di legge.

Il provvedimento in esame prevede un'ulteriore modifica del termine previsto dal penultimo comma dell'articolo 15 della legge n. 531 del 1982, secondo il quale il ministro dei lavori pubblici ed il ministro del tesoro avrebbero dovuto presentare entro il 30 giugno 1983 una relazione sullo stato di attuazione della stessa legge n. 531 e sulla situazione economica e finanziaria del settore autostradale. La complessità degli accertamenti richiesti per la verifica delle situazioni contabili delle singole società ha reso im-

possibile il rispetto del termine del 30 giugno 1983 ed ha già reso necessario un differimento di esso, onde consentire la prosecuzione degli indispensabili interventi del Fondo centrale di garanzia. Alla modifica del termine si è provveduto con decreto-legge 12 settembre 1983, n. 463, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 1983, n. 638, e successivamente con l'emanazione del decreto-legge 29 dicembre 1983, n. 747, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1984, n. 18, con il quale il termine è stato portato al 30 giugno 1984.

Occorre rilevare che la presentazione della relazione dei due ministri al Parlamento è stata rimandata per ragioni fondate. Nel periodo settembre-ottobre del 1983, infatti, il consiglio di amministrazione dell'ANAS iniziò ad esaminare i piani finanziari presentati dalle società concessionarie, elaborati sulla base di ipotesi previsionali messe a punto tra l'ente concedente e le concessionarie secondo lo accordo Scotti del gennaio del 1983. Il consiglio di amministrazione dell'ANAS provvede, tuttavia, ad approvare taluni piani già nel periodo ottobre-novembre 1983, ed in particolare quelli delle società Autostrada Serravalle-Milano, Centro Padane e Autostrada del Brennero. L'evoluzione della situazione economica del paese nel periodo inverno 1983-1984 portò, però, la direzione generale dell'ANAS a soprassedere sia all'approvazione delle tariffe previste al 1° gennaio 1984, sia all'approvazione dei piani che si ritenevano in quel momento in corso di superamento. Il decreto-legge del febbraio 1984 ha stabilito, come è noto, ipotesi di risanamento dell'economia nazionale, che sono state a loro volta recepite nell'ambito della redazione dei piani finanziari, portando immediatamente alla revisione dei relativi criteri di base. A ciò si aggiunga che gli

aumenti tariffari per le società concessionarie sono stati definiti in data 20 aprile 1984 ed applicati in data 1° maggio 1984.

L'insieme di tali eventi ha provocato una situazione di stallo che ha reso impossibile dar corso alle incombenze previste dall'articolo 15 della legge n. 531. In ragione di ciò vi è la necessità di prorogare il termine previsto per la presentazione della relazione dei due ministri al 30 giugno 1985, al fine di non bloccare la attività del Fondo centrale di garanzia a favore di alcune aziende che ancora necessitano di interventi. Va detto che nelle sedute del 26 giugno e del 17 luglio il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha provveduto ad esaminare ed a dare il suo parere favorevole ai piani finanziari delle seguenti società: Autostrada Serravalle-Milano, Centro Padane, Autostrada dei fiori, Autostrada ligure toscana, Autostrada Brescia-Padova ed incorporanda Autostrada della Valdistico. Nella riunione di giovedì il consiglio ha previsto l'esame dei piani delle società autostrade Valdostane e Autovie Venete. Rimangono da esaminare i piani relativi alle società ATIVA ed Autocamionale della Cisa. Dalle indicazioni fin qui riscontrabili si rileva un totale risanamento per questi piani, così come preannunciato in una relazione dello scorso settembre. In proposito, i ministri dei lavori pubblici e del tesoro avevano previsto per il 1987 l'esaurimento dei piani di cui alle società richiamate, forse con l'unica eccezione della società Autostrada Ligure Toscana, che ha eliminato dal suo piano la richiesta di intervento del fondo centrale di garanzia per l'esercizio 1987.

Questi sono gli aspetti da cui deriva il provvedimento al nostro esame, cioè la proroga del termine per la totale sistemazione di queste società autostradali, con la possibilità di attivare il fondo centrale di garanzia per alcuni anni. Tale fondo ha uno stanziamento di 114 miliardi annui, tutti provenienti dal settore autostradale (dall'1,3 lire di differenza che viene applicata sul sovrapprezzo autostradale, a quella che è la differenza di alli-

neamento tra le società autostradali dell'IRI e le altre). Attraverso questo gettito si può risanare la situazione relativa al 1983, ricorrendo al fondo di garanzia nella misura di 73 miliardi e quindi di 72 miliardi per il 1984, di 62 miliardi per il 1985, di 24 miliardi per il 1986, di 12 miliardi e mezzo per il 1987, arrivando all'azzeramento per il 1988.

Si spera, in sostanza, di arrivare all'equilibrio nel 1987. Di questo chiediamo conferma al Governo; questa mattina, infatti, pur essendo in sede legislativa, non siamo in grado di avere tutti i dati per valutare appieno la situazione. In particolare sono necessari ragguagli sulla gestione della legge n. 531, sulla situazione della superstrada Torino-Bardonecchia e sulla situazione dei consorzi siciliani che hanno in appalto i lavori di tale regione. Occorre soprattutto conoscere i piani di intervento delle società IRI. È noto che sono stati affidati o sono in corso di affidamento i lavori relativi all'Autostrada dei Trafori, al collegamento tra la A1 e la A2 e la realizzazione della terza corsia tra Milano e Piacenza, Bologna e Rimini, Roma e Napoli. Anche la situazione della Livorno-Civitavecchia dovrebbe essere meglio chiarita; si è tenuta recentemente una assemblea della società SAT (per l'aumento del capitale al 51 per cento dell'IRI). Sarebbe utile avere notizie anche in merito alla applicazione dell'articolo 5 della legge n. 531. Sono apparse sulla stampa notizie in proposito: in Lombardia l'ANAS può intervenire su realizzazioni di opere di competenza statale poiché vi è lo stanziamento da parte di istituzioni locali. Su tali convenzioni è necessario avere dati più precisi. In effetti l'assenza di una logica programmatoria nel settore delle convenzioni tra l'ANAS e le regioni suscita forti perplessità.

In mancanza di elementi di valutazione adeguati non ritengo possibile si possa procedere all'approvazione del provvedimento in questione. Mi auguro che l'onorevole Tassone si faccia interprete di queste esigenze.

Prima di proseguire questa discussione propongo che la Commissione effettui la

audizione dei responsabili dell'ANAS, dell'IRI e dell'AISCAT.

GIANFRANCO ROCELLI. Dichiaro la totale solidarietà del gruppo democristiano alle osservazioni svolte dal presidente Botta. Al sottosegretario Tassone desidero chiedere delucidazioni in merito alla situazione dell'autostrada A20 in relazione al passaggio all'IRI del tratto Vittorio Veneto-Pian di Vedoia.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho preso nota delle richieste fatte alle quali spero di poter dare esauriente risposta nel giro di pochi giorni.

GIUSEPPE FORNASARI. A me sembra di ricordare che nel corso dell'ultima riunione dell'ufficio di presidenza sia emersa l'opportunità di convocare i rappresentanti dell'ANAS per un incontro che avrebbe dovuto svolgersi proprio in questi giorni. Credo che tale esigenza si sia ulteriormente rafforzata e chiedo che l'audizione possa aver luogo prima del prosieguo della discussione.

MARIO CHELLA. Occorre anche ascoltare i rappresentanti dell'IRI per quanto riguarda le autostrade.

PRESIDENTE. Non so se il direttore generale dell'ANAS avrà la possibilità di incontrarsi con noi nella giornata di domani, essendo già prevista una riunione del consiglio di amministrazione dell'azienda. Mi metterò comunque in contatto con lui per fissare una data. Propongo comunque che si effettuino le audizioni indicate dando mandato all'ufficio di presidenza di definirne le modalità.

(E approvata).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA
