

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

22.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 DICEMBRE 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Modifiche 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	Autorizzazione per il finanziamento di lavori di sistemazione, ammodernamento e manutenzione delle strade e autostrade statali (2029)	4
BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i>	3, 4	BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i>	4, 5, 6, 7
BONETTI MATTINZOLI PIERA	3	BONETTI MATTINZOLI PIERA	7
TASSONE MARIO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	3	ROCELLI GIANFRANCO	7
		SATANASSI ANGELO	4
		TASSONE MARIO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	5, 7
		Votazione segreta:	
		BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i>	7

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,30.

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

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche 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 il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche 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 ».

Ricordo che nella seduta del 25 luglio scorso avevo svolto la relazione ed era emersa la necessità di disporre di tutti i possibili elementi di valutazione sulla situazione delle società concessionarie per le quali occorre un intervento del Fondo di garanzia. La Commissione aveva pertanto deciso che si provesse ad audizioni informali dei rappresentanti dell'ANAS, dell'IRI e dell'AISCAT.

Come è noto il provvedimento - sul quale la V Commissione ha espresso parere favorevole - protrae il termine di scadenza per presentare la relazione sullo stato di attuazione della legge n. 531 del 1982 e sulla situazione economica e finanziaria del settore autostradale, onde evitare che, data l'impossibilità per alcune delle amministrazioni interessate di rispettare detta scadenza, vengano bloccate le erogazioni del Fondo:

Oggi, stando a quanto è emerso dalle audizioni, alcune società autostradali incontrano obiettive difficoltà per un definitivo assestamento e pertanto, essendo bloccato il Fondo che interveniva per le rate in scadenza, mentre ci sono da una parte notevoli disponibilità finanziarie inutilizzate e dall'altra le banche che sollecitano i pagamenti e che come minimo avranno loro vantaggio gli interessi e gli interessi di mora. In base alle audizioni svolte, è poi emersa la necessità di procedere attraverso un programma organico, poiché non è più sufficiente una pura e semplice proroga, ma occorre che il Governo informi il Parlamento sullo stato delle società autostradali, in modo che possa essere concessa la proroga per quelle società che non hanno ancora trovato il loro equilibrio finanziario.

Propongo pertanto alla Commissione di rinviare l'esame del provvedimento alla ripresa dei lavori, dopo le vacanze natalizie, ribadendo al Governo l'invito a presentare la relazione, secondo quanto sancito dall'articolo 15 della legge n. 531 del 1982.

PIERA BONETTI MATTINZOLI. Concorro con la proposta del presidente, anche perché le audizioni effettuate risalgono all'agosto scorso e quindi la situazione potrebbe essere cambiata. La relazione del Governo è pertanto quanto mai opportuna per avere una integrazione di notizie, che auspichiamo migliori.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è disponibile a riferire sulla situazione finanziaria delle società autostradali. Abbiamo già spiegato in Parlamento il per-

ché dei ritardi che si sono verificati e, alla ripresa dei lavori, forniremo tutte le indicazioni che la Commissione ritiene ancora necessarie.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per il finanziamento di lavori di sistemazione, ammodernamento e manutenzione straordinaria delle strade e autostrade statali (2029).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per il finanziamento di lavori di sistemazione, ammodernamento e manutenzione straordinaria delle strade e autostrade statali ».

Sostituendomi al relatore, onorevole Paganelli, riferirò io stesso su questo disegno di legge. Si tratta di uno stanziamento di 220 miliardi di lire da mettere urgentemente a disposizione dell'ANAS per il finanziamento di lavori di sistemazione, ammodernamento e manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade e autostrade statali.

L'ANAS ha sollecitato fin dallo scorso settembre la disponibilità di questi fondi (i capitoli di spesa sono il n. 503 ed il n. 505), ricordando — fra l'altro — che per soddisfare le esigenze più immediate sono stati « distratti » 50 miliardi di lire dal capitolo n. 505 senza reintegrazione di tale importo. Di tale somma 20 miliardi riguardavano l'autostrada Torino-Savona e 30 la tangenziale di Napoli.

In sostanza, si tratta di un disegno di legge che, pur se anomalo, soprattutto per quanto riguarda i contenuti in materia stradale della legge finanziaria, merita una rapida approvazione proprio in considerazione delle necessità dell'ANAS.

Sono costretto a questo punto a sospendere i lavori della nostra Commissione per la concomitanza dei lavori della Assemblea.

La seduta, sospesa alle 10,45, è ripresa alle 15,30.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

ANGELO SATANASSI. Siamo dell'avviso che occorre prevedere un ulteriore articolo che indichi con chiarezza i parametri oggettivi, cioè i coefficienti a cui far riferimento nell'assegnazione dei fondi che vanno ripartiti per compartimenti. Fino ad oggi vi è stata una distribuzione compartimentale non sempre corrispondente alle reali esigenze dei territori, possiamo anche dire delle regioni, giacché in molti casi, salvo alcune eccezioni, il compartimento corrisponde alla dimensione regionale. Pertanto le previsioni iniziali si sono trasformate in stanziamenti alquanto limitati, senza una giustificazione plausibile. È bene allora che il legislatore preveda una parametrizzazione che metta di fronte alle proprie responsabilità l'esecutivo e le tecnostrutture chiamate in causa, quali l'ANAS.

Non voglio far processi alle intenzioni, né criticare le procedure già consolidate. Dico soltanto che dobbiamo prendere atto di una situazione che è molto discutibile. Dobbiamo dire esattamente come ripartire questi 220 miliardi. È vero che l'ANAS ha i suoi criteri di riparto, ma è anche vero che alcuni di questi, i fondamentali, dovrebbero insistere nel corpo della legge. Mi riferisco, ad esempio, alla lunghezza e alla larghezza delle strade, cioè ai metri quadrati di pavimentazione, al traffico giornaliero medio e alla vetustà delle strade. Sarebbe opportuno che almeno questi tre parametri fossero esplicitati nella legge, perché non sempre li ritroviamo nella fase di distribuzione dei finanziamenti.

Desidero anche che si ponga particolare rilievo con grande responsabilità, per quanto riguarda l'assegnazione dei fondi, alle strade di montagna, a quelle turistiche e ai punti « neri » o pericolosi di alcune strade. Noi proponiamo che il 30 per

cento dello stanziamento sia destinato a queste strade e il 70 per cento a tutta la altra viabilità e che si stabilisca che indichino i coefficienti cui far riferimento.

Riteniamo che una norma del genere ci consenta di avviare una distribuzione dei finanziamenti la più corrispondente possibile alle reali esigenze delle nostre strade. Dico questo perché vi possono essere regioni con un ugual numero di chilometri di strade nelle quali però si può avere un traffico orario molto differenziato, e non c'è dubbio che un riparto solo per chilometro non ci dà l'esatta diversità tra una situazione e l'altra nella variegata realtà del nostro paese.

Concludo, auspicando che la Commissione e il Governo prendano atto della esigenza che ho richiamata ed esprimano il loro consenso sulla mia proposta di modifica.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Per quanto riguarda le osservazioni dell'onorevole Satanassi, rilevo che abbiamo posto attenzione al problema della manutenzione nel corso delle audizioni effettuate al riguardo e lo porremo di nuovo in una prossima seduta quando (mi auguro abbastanza sollecitamente) si discuteranno gli stanziamenti per la grande viabilità previsti nella tabella C della legge finanziaria 1985. Si tratta di far fronte a nuove esigenze, ma soprattutto di mantenere quanto è stato realizzato. Però, sollecito nuovamente l'approvazione di questo provvedimento limitato, che prevede uno stanziamento di 220 miliardi per opere urgentissime da parte dell'ANAS che, avendo esaurito tutti i fondi, deve fermare i lavori.

Informo i colleghi che il direttore generale dell'ANAS, che abbiamo ascoltato stamane, ha messo in rilievo molte preoccupazioni per le procedure di appalto dei lavori e anche per le scadenze di alcuni termini col 31 dicembre 1984 che, anziché

snellire, appesantirono ulteriormente le procedure amministrative. Pertanto, do un appuntamento alla Commissione nel 1985 per esaminare concretamente i problemi dell'ANAS relativi ai nuovi investimenti, alla manutenzione, alla ristrutturazione dell'organico e allo snellimento delle procedure.

Detto questo, rinnovo il mio invito più caloroso a far in modo che questo modesto provvedimento possa essere approvato almeno in questo ramo del Parlamento.

MARIO TASSONE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Aggiungo poche considerazioni a quanto detto dal presidente e a quello che si legge nella relazione che accompagna il disegno di legge. Il provvedimento è urgente: abbiamo più volte sentito, nel corso dell'audizione del direttore generale, qual è la situazione manutentoria rispetto ai capitoli 503 e 505 dell'ANAS, una situazione grave e insostenibile. Non credo che il disegno di legge sia esaustivo e risolva tutti i problemi, in quanto limitato, ma è indispensabile per poter andare avanti rispetto anche ad una situazione patrimoniale viaria che sta degradando. Rischiamo di costruire strade e di non avere poi le disponibilità per conservare questo patrimonio viario, senza pensare che con i capitoli nn. 503 e 505 molte volte sono stati utilizzati, per fronteggiare situazioni di emergenza e di urgenza, anche contributi previsti da leggi ordinarie.

Per quanto riguarda alcune valutazioni svolte dall'onorevole Satanassi sui criteri di intervento dell'ANAS, credo che questa abbia criteri di valutazione complicati perché, al di là delle strade di montagna, vi è una attenzione particolare sulla situazione del territorio. Ve ne sono alcune degradabili per una serie di vicende che riguardano l'elemento geologico che per molte regioni del nostro paese rimane molto complesso e complicato.

Anch'io mi associo all'invito del presidente di procedere ad una sollecita approvazione del disegno di legge, rinviando

tutta una problematica più complessa e generale al momento in cui ridiscuteremo la tabella relativa alla grande viabilità per il 1985. Allora potremo certamente fare il punto della situazione rispetto alle procedure, che è un aspetto molto importante, perché, per le procedure perdiamo tempo e molto denaro. Anche il Parlamento deve farsi carico di un problema non più sopportabile, perché dall'approvazione del consiglio di amministrazione agli appalti passano sei-sette mesi per avere tutta la complessità dei pareri previsti dalle leggi vigenti.

PRESIDENTE. Preavvertendo che sono stati presentati articoli aggiuntivi passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

È autorizzata la concessione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) di un contributo straordinario di lire duecentoventi miliardi da erogare nel triennio 1984-1986, in ragione di lire settanta miliardi per l'anno 1984 e di lire settantacinque miliardi ciascuno per gli anni 1985 e 1986, per l'esecuzione di lavori di sistemazione ed ammodernamento nonché per la manutenzione straordinaria delle strade ed autostrade statali.

All'onere di lire duecentoventi miliardi, derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1984-1986, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1984, all'uopo utilizzando l'accantonamento preordinato « per mutui delle società autostradali contratti in valuta estera ».

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

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

(È approvato).

L'onorevole Piera Bonetti Mattinzoli ha presentato il seguente articolo aggiuntivo, cui do parere favorevole:

Dopo l'articolo unico, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge il ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, presenta al Parlamento una relazione sulla situazione manutentoria della rete stradale statale.

MARIO TASSONE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Anche il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo aggiuntivo Bonetti Mattinzoli 1-bis.

(È approvato).

Gli onorevoli Alborghetti e Piera Bonetti Mattinzoli hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo unico, aggiungere il seguente:

ART. 1-ter.

Nell'ambito degli stanziamenti previsti dalle leggi vigenti per la realizzazione di nuove strade statali per gli anni 1985, 1986 e 1987, una quota pari al 5 per cento è destinata all'esecuzione di lavori di sistemazione ed ammodernamento nonché per la manutenzione straordinaria delle strade statali.

Nella sostanza, sono favorevole a questo articolo aggiuntivo, ritengo però che sarebbe meglio rivedere il problema in sede di discussione della legge sulla grande viabilità, come ho già accennato nella replica. È una questione che dovremo esaminare quanto prima, perché inserita co-

me finanziamento nella legge finanziaria 1985. La materia relativa alla manutenzione, che è un fatto estremamente importante e urgente, e a tutti i capitoli dell'ANAS troverebbe una migliore collocazione in una legge organica. Per questo inviterei i presentatori a ritirare l'articolo aggiuntivo, considerando che questo problema sarà ripreso in modo più organico.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sarebbe molto più organico e produttivo seguire la strada ora indicata dal presidente. Sono d'accordo sul suo invito concordando poi in linea generale sul fine che si prefiggono i presentatori.

PIERA BONETTI MATTINZOLI. Sentite le dichiarazioni del relatore e del Governo, aderiamo alla richiesta di ritirare l'articolo aggiuntivo, tenuto conto che il problema della sistemazione di tutta la materia della manutenzione è all'ordine del giorno e va affrontato rapidamente nella sede che è stata indicata, non soltanto per dare i mezzi finanziari all'ANAS, ma anche per mantenere il patrimonio stradale esistente, secondo criteri che dovranno essere indicati e alcuni dei quali sono stati richiamati nell'intervento dell'onorevole Satanassi.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

GIANFRANCO ROCELLI. Desidero riaffermare in questa mia dichiarazione di voto la concordanza con la posizione del relatore e ringraziare il gruppo comunista per aver ritirato l'emendamento proposto, ribadendo comunque la volontà di arrivare ad una definizione più puntuale della materia in un contesto più ampio di quello considerato nel provvedimento. Riteniamo che la questione sia di tale importanza da essere inserita nel discorso del piano decennale attualmente in sede CIPE e che

dovrà essere poi sottoposto all'esame della Commissione.

Registrando positivamente l'unanimità del consenso dei commissari in relazione alle tematiche proposte, dichiaro che il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore del provvedimento.

PIERA BONETTI MATTINZOLI. Anche il gruppo comunista voterà a favore del disegno di legge, pur essendo consapevole di trovarsi di fronte ad un provvedimento straordinario che non risolve definitivamente la questione della manutenzione delle strade statali. Credo non si possa tacere, in questa sede, una stranezza nel comportamento del Governo rispetto a questo problema. Ci accingiamo cioè ad approvare un disegno di legge, appunto del Governo, che concede all'ANAS ulteriori finanziamenti per la manutenzione delle strade, quando nel bilancio del 1985 vi è stato un definanziamento dei capitoli relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria. Voteremo a favore del provvedimento, rimarcando l'esigenza di affrontare compiutamente la questione della manutenzione straordinaria con una normativa a regime precisa su cui si possa far affidamento per gli interventi per gli anni futuri.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per il finanziamento di lavori di sistemazione, ammodernamento e manutenzione straordinaria delle strade e autostrade statali » (2029):

Presenti e votanti . . .	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli . . .	25
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alborghetti, Balzardi, Bonetti Mattinzoli, Bosco Bruno, Boselli, Botta, Bulleri, Cafarelli, Caria, Chella, Comis, Fabbri, Fornasari, Geremicca, Jovannitti, Malvestio, Paganelli, Palmmini Lattanzi, Polesello, Rebullà, Ricciuti, Rocelli, Sapio, Satanassi, Senaldi.

La seduta termina alle 15,50.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO