

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

27.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 MARZO 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDICE

	PAG.
Missioni:	
BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i>	3
Disegno di legge (Seguito della 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</i>	3, 4, 5, 6
ALBORGHETTI GUIDO	4
FORNASARI GIUSEPPE, <i>Relatore</i>	5
GUARRA ANTONIO	5
NICOLAZZI FRANCO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	5

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 14,45.

ORLANDO FABBRÌ, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Oreste Lodigiani è in missione per incarico del suo ufficio.

Seguito della 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 il seguito della 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 ».

In sostituzione del relatore, onorevole Fornasari, desidero illustrare il testo che è il risultato dei lavori del Comitato ristretto e che a mio avviso, deve essere approvato in linea di principio e trasmesso alla V Commissione per il prescritto parere.

La preghiera di approvare in linea di principio questo disegno di legge nasce dal fatto che il 30 aprile scade il termine di operatività del Fondo centrale di garanzia per le rate estere, mentre per quelle italiane non pagate dalle società concessionarie di autostrade il termine è scaduto fin dal 30 giugno 1980. Qualora i tempi previsti fossero rispettati, sareb-

be possibile licenziare tale provvedimento prima delle festività pasquali, in modo tale da giungere ad una sua definitiva approvazione da parte del Senato nel periodo successivo e comunque entro la data del 30 aprile.

L'articolo 1 del progetto di legge regolamenta l'attività del Fondo di garanzia, prorogando il suo intervento fino al 30 giugno 1985; a ciò si aggiunga che, sulla base dell'articolo 14 della legge finanziaria per l'anno 1985, le tariffe autostradali regolate da convenzione sono comunque soggette ad una ulteriore approvazione da parte del Comitato interministeriale prezzi presso il Ministero dell'industria. Tale Comitato ha rilevato che gli aumenti tariffari non possono essere autorizzati in misura superiore all'indice di svalutazione registrato nel paese, che per quest'anno è pari al 7 per cento; d'altra parte, i piani di investimento devono essere triennali, così come è indicato da quelli finanziari. In questo triennio si è tenuto presente un certo indice di svalutazione, ma se il CIP non autorizza l'incremento prospettato, il Fondo centrale di garanzia dovrà intervenire per coprire la differenza.

Con gli articoli 2 e 3 si prevede un intervento del Fondo centrale di garanzia per il consolidamento e il pagamento — quest'ultimo in connessione alle rate di mutuo scadute e non pagate dai consorzi per le autostrade Messina-Palermo, Messina-Catania e Siracusa-Gela — degli interessi moratori per ritardato pagamento.

L'articolo 4, autorizza la Cassa depositi e prestiti ad accordare mutui fino ad un importo di mille miliardi — 200 miliardi all'anno per cinque anni — per investimenti di cui all'articolo 5 della legge n. 531 da realizzare nelle aree metropolitane.

Nell'ambito di questa realizzazione, con l'articolo 4-bis si intende accelerare l'ulti-

mazione di alcune realizzazioni nel nostro paese la strada statale n. 36, con particolare riferimento alla tangenziale di Lecco, la strada statale 33 che garantisce l'accesso al confine del Sempione, e la 5517.

Per quanto concerne l'articolo 5, come i colleghi sanno, occorre tener presente l'indicazione contenuta nella legge finanziaria relativa al 1985; che prevede un impegno di spesa pari a 5 mila miliardi da dividersi in tre esercizi finanziari. Con il presente articolo si intendono offrire alcuni criteri per l'utilizzo di questo fondo, criteri da seguire unitamente alla proposta di piano decennale e alle previsioni della legge n. 531 del 1981.

Con l'articolo 6 si autorizza un primo stanziamento per l'erogazione di un contributo alla società concessionaria dell'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia; tale somma dovrebbe essere erogata dall'IRI nella misura del 51 per cento.

In merito all'articolo 7, sono state espresse varie riserve e richieste di approfondimento circa la possibilità di realizzare una partecipazione diretta di enti pubblici nelle società concessionarie e di utilizzare società *a latere* caratterizzate da una maggiore operatività.

Anticipo fin da ora che il Governo presenterà un articolo aggiuntivo di modifica dell'articolo 5 del regio decreto 25 maggio 1895, n. 350, la cui applicazione sta creando in questo momento notevoli difficoltà. In base a tale normativa, infatti, la Corte dei conti richiede una dichiarazione, dalla quale deve risultare che è stata appurata, sulla base di un sopralluogo e delle relative attestazioni, la bontà del progetto sottoposto al suo esame. Poiché tale decreto rende estremamente difficile le realizzazioni di molte iniziative ed opere pubbliche, si è inteso operare una modifica, che, pur garantendo il permanere di alcuni criteri, garantisca una procedura più adeguata alle esigenze nazionali. Faccio, inoltre, osservare che tale articolo è stato presentato dal Governo come emendamento.

Esaurita la mia breve relazione, in considerazione dell'ora, propongo che la

Commissione riprenda l'esame del provvedimento al termine della seduta dell'Assemblea, allo scopo di giungere ad una approvazione di principio del testo del Comitato ristretto ai fini della trasmissione per il prescritto parere.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta, sospesa alle 15,15, è ripresa alle 20.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GUIDO ALBORGHETTI. Il gruppo comunista concorda sull'opportunità di inviare il testo approvato dal Comitato ristretto alla V Commissione bilancio, riservandosi, quando quest'ultima avrà espresso su di esso il proprio parere, di entrare nel merito del provvedimento che in talune parti incontra il nostro consenso, in altre, invece, vede un dissenso di principio: mi riferisco, ad esempio, alle norme riguardanti il risanamento dei consorzi siciliani.

Riteniamo che vi sia, comunque, un ulteriore lavoro di perfezionamento da svolgere, per fare in modo che tutte le parti del testo contengano una definizione puntuale degli interventi che si intendono compiere.

Nell'esimermi dall'esprimere valutazioni politiche aprioristiche, ritengo opportuno preannunciare che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione in linea di principio del testo in esame; vorrei, però, precisare che tale astensione non deve intendersi come una anticipazione di quello che sarà il nostro atteggiamento in sede di votazione finale del testo. Mi auguro, comunque, che prima delle vacanze pasquali si possa arrivare all'approvazione del provvedimento che contiene disposizioni quanto mai urgenti, e di tale urgenza anche noi che rappresentiamo l'opposizione intendiamo farci carico.

È questo il motivo per il quale chiediamo che il presidente solleciti la V

Commissione bilancio ad esprimere con la massima celerità il proprio parere e che si fissi fin d'ora il giorno di riconvocazione della Commissione.

ANTONIO GUARRA. Vorrei preannunciare l'astensione del gruppo del MSI-destra nazionale in questa come nelle successive fasi dell'*iter* del provvedimento. Sono d'accordo sulla procedura indicata dal presidente: si tratta di un testo che non appare certo il migliore possibile, ma che tuttavia deve essere approvato con la massima celerità, a fronte dei numerosi problemi e delle esigenze del settore.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Anche ai fini della trasmissione del provvedimento alla V Commissione bilancio, credo sia opportuno puntualizzarne meglio alcuni degli aspetti salienti. Attraverso tale provvedimento impegniamo, con una procedura parlamentare definita nei tempi e nelle caratteristiche, fin d'ora i fondi che attualmente sono nella tabella C della legge finanziaria. Pertanto, a conclusione dell'*iter* del provvedimento i fondi previsti per il piano decennale diventeranno operativi. Una quota parte di questa previsione di spesa relativa al 1985 verrà impegnata in varie direzioni, per una serie di interventi che, a nostro giudizio, sono di primissimo rilievo nel quadro delle difficoltà generali del settore stradale. Un'altra quota parte andrà a coprire i pagamenti dei debiti di mora dei consorzi siciliani. Una ulteriore quota parte della medesima previsione di spesa servirà per pagare i debiti degli stessi consorzi nei confronti dei fornitori delle imprese e degli espropriati.

Trattandosi di un fondo di cinquemila miliardi accantonato sulla legge finanziaria, la V Commissione bilancio è chiamata ad esprimere un giudizio di congruità sull'impegno, non certo una valutazione su eventuali reperimenti diversi.

Un altro punto del provvedimento che certamente formerà oggetto di discussione in seno alla Commissione bilancio riguarda l'articolo 4, laddove, previa intesa con la Cassa depositi e prestiti, abbiamo ritenuto di poter attivare un fondo di mille miliardi nel quinquennio 1985-1990 - 200 miliardi per anno - al fine di rilanciare le potenzialità dell'articolo 5 della legge n. 531 del 1982. Inoltre, all'articolo 6 si prevede uno stanziamento per la progettazione e l'avvio dei lavori per la Livorno-Grosseto-Civitavecchia.

Pertanto, il quadro generale di riferimento mi pare del tutto omogeneo. È chiaro che, una volta che la Commissione bilancio avrà espresso il proprio parere, sarà necessario valutare nuovamente il provvedimento nel suo insieme sia in sede di Comitato ristretto sia in sede di Commissione plenaria.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nell'associarmi al contenuto della relazione, vorrei osservare che indubbiamente il provvedimento in discussione introduce alcune novità, soprattutto in ordine all'anticipazione dei tempi di attuazione del piano decennale.

Per ciò che concerne la quota parte di 400 miliardi prevista per l'anno in corso, ritengo giusta la ripartizione cui ha accennato l'onorevole relatore, mentre per la cifra di 4.600 miliardi, spendibili nel periodo 1986-1987, tale previsione costituisce un'anticipazione rispetto a quelle che saranno le decisioni che il CIPE assumerà. Si tratta, in sostanza, di una serie di norme che renderanno più attuabile il disposto della legge n. 531 del 1982.

Nel dichiararmi completamente favorevole al testo licenziato dal Comitato ristretto, desidero sottolineare che una procedura molto breve di approvazione dello stesso avrebbe di certo un significato positivo, mentre sarebbe grave se l'approvazione medesima dovesse slittare nel tempo, anche perché ciò toglierebbe valenza all'anticipazione del piano decennale e verrebbero a mancare le condizioni politiche che hanno consentito di accomunare i vari

gruppi in un giudizio sostanzialmente positivo sul provvedimento.

PRESIDENTE. Prendendo spunto dall'intervento del ministro Nicolazzi sui criteri per la formazione del piano decennale attraverso lo stanziamento dei 5 mila miliardi, intendo sottolineare l'opportunità di considerare le indicazioni offerte dalle regioni e, soprattutto, desumibili dalla politica nazionale dei trasporti. Dunque, pur essendo necessario procedere rapidamente all'esame di questo disegno di legge, sarà utile considerare questo aspetto che ho messo in evidenza.

Da parte mia, mi adopererò perché l'iter successivo sia celere e nella mattinata di domani illustrerò personalmente al Presidente della Commissione bilancio la necessità di esprimere il parere nel più breve tempo possibile. Come ho già avuto modo di dire, l'urgenza di tale approvazione è legata alla necessità di consentire la conclusione del relativo iter da parte del Senato prima della scadenza del 30 aprile stabilita dalla legge ai fini dell'intervento da parte del Fondo di garanzia per le rate in sofferenza accese all'estero. Qualora il prescritto parere fosse trasmesso in tempi rapidissimi, la Commissione potrebbe essere nuovamente convocata per giovedì prossimo.

Do ora lettura del testo elaborato dal Comitato ristretto, che porrò successivamente in votazione in linea di principio ai soli fini della trasmissione alla V Commissione per il prescritto parere:

ART. 1.

Il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro del tesoro, a stralcio della relazione generale di cui all'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, riferiranno al Parlamento, entro il 31 ottobre 1985, sulle risultanze dei piani finanziari sottoposti all'esame dell'ANAS e del Ministero del tesoro dalle società concessionarie di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 414 del 1981 e per le quali siano state riscontrate sufficienti coperture dell'indebitamento in essere. Nei confronti delle società

predette il Fondo centrale di garanzia è abilitato ad operare ai sensi del sesto comma dell'articolo 15 della legge n. 531 del 1982.

Il termine di cui al nono comma del predetto articolo 15 è prorogato al 30 giugno 1986.

A tale data il Fondo centrale di garanzia per le autostrade cesserà comunque di intervenire ai sensi del sesto comma dell'articolo 15 della legge n. 531 nei confronti delle società concessionarie per le quali siano state riscontrate insufficienti coperture dell'indebitamento in essere.

Per il quadriennio 1985-1988, in caso di mancata applicazione, anche parziale, delle tariffe di equilibrio inserite dalle società concessionarie indicate all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, nei rispettivi piani finanziari, già esaminati favorevolmente dall'ANAS, il Fondo centrale di garanzia per le autostrade con decreto del Ministro del tesoro su proposta del Ministro dei lavori pubblici, è abilitato ad intervenire per la copertura del minor introito conseguente al ridotto livello tariffario applicato. Gli interventi a tale titolo effettuati dal Fondo centrale di garanzia per le autostrade, a valere sulle disponibilità esistenti ed in formazione ai sensi dell'articolo 15, sesto comma della legge n. 531, non costituiscono debito delle società interessate da rimborsare allo Stato ai sensi del quarto comma del predetto articolo 15 e non costituiscono fiscalmente componenti positive del reddito.

Il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, ed il Ministro del tesoro, presentano annualmente al Parlamento una relazione sull'operatività del Fondo, sulle politiche tariffarie e sugli investimenti autostradali.

ART. 2.

Il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane è abilitato a chiedere agli istituti ed aziende di credito nazionali interessati il con-

solidamento dei debiti per interessi moratori maturati negli anni 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, in connessione alle rate di mutuo scadute nei medesimi anni e non pagate dalle società concessionarie di cui all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito con legge 2 ottobre 1981, n. 544, mediante contrazione di mutui decennali all'interesse annuo da stabilirsi con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, che gli stessi istituti ed aziende di credito sono autorizzati ad accendere in deroga a norme di legge e di statuto, in favore del Fondo medesimo.

Per far fronte agli oneri di cui al precedente primo comma il Fondo è autorizzato ad utilizzare le disponibilità esistenti ed in formazione allo stesso derivanti per effetto del sesto comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531.

ART. 3.

Il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane è abilitato ad intervenire nel pagamento dei debiti per interessi moratori maturati negli anni 1980, 1981, 1982, 1983 in connessione alle rate di mutuo scadute nei medesimi anni e non pagate dai consorzi per l'autostrada Messina-Palermo, per l'autostrada Messina-Catania e per l'autostrada Siracusa-Gela.

Per gli interventi di cui al precedente comma è assegnata al Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane, per l'anno 1985, la somma di lire 50 miliardi.

All'onere di lire 50 miliardi si farà fronte con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Le somme da pagarsi al Fondo centrale di garanzia in applicazione del precedente primo comma sono da ritenersi corrisposte a titolo di contributo a carico dello Stato.

ART. 3-bis.

Per far fronte all'ulteriore accertato fabbisogno, anche per interessi, connesso all'applicazione dell'articolo 4 della legge 23 luglio 1980, n. 389, nei confronti dei consorzi per l'autostrada Messina-Catania, Messina-Palermo e Siracusa-Gela, è assegnata all'ANAS per l'anno finanziario 1985, la somma di lire 60 miliardi, a valere sulle disponibilità per lo stesso anno della voce « Piano decennale della grande viabilità e provvedimenti ex articoli 9 e 11 della legge n. 531 del 1982 », di cui al capitolo n. 9001 dello stato di previsione della spesa per il 1985 del Ministero del tesoro.

L'ANAS è abilitata a trattare direttamente con i creditori e a ricercare soluzioni transattive delle posizioni debitorie.

Ogni eventuale ulteriore debito al di là dell'importo di cui al precedente primo comma rimarrà a carico dei consorzi concessionari.

ART. 4.

Allo scopo di finanziare investimenti relativi ad opere ed infrastrutture nelle aree metropolitane da realizzare, ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 531 del 1982, negli anni 1985-1989 la Cassa depositi e prestiti è autorizzata ad accordare alle società concessionarie di autostrade sulla base della presentazione di piani economici-finanziari approvati dal Ministro dei lavori pubblici e dal Ministro del tesoro, mutui ventennali fino ad un importo di lire 200 miliardi per ciascuno degli anni finanziari indicati, anche mediante l'utilizzo di fondi provenienti dal servizio dei conti correnti postali, al tasso vigente per i mutui della Cassa stessa, maggiorati dello 0,25 per cento.

Ai predetti mutui è accordata la garanzia dello Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi. A richiesta del creditore, la garanzia è automaticamente operativa, trascorsi 45 giorni dalle singole scadenze risultanti dai con-

tratti di mutuo. A seguito dei pagamenti effettuati, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti del creditore.

ART. 4-bis.

Nel quadro normativo degli articoli 5 lettere d) ed f) e 24 secondo comma della legge 8 agosto 1977, n. 584 ed al fine di accelerare l'ultimazione dell'ammodernamento, già in avanzato stato dei sotto-indicati itinerari:

A) 1) SS 36 « del lago di Como e dello Spluga » - Tangenziale di Lecco: 2° lotto - 1° stralcio; 2) SS 36 « del lago di Como e dello Spluga » - Tangenziale di Lecco: 2° lotto - 2° stralcio; e 3) SS 36 « del lago di Como e dello Spluga » e SS 639 « dei laghi di Pusiano e di Garlate » - Traforo del monte Barro;

B) SS 33 « del Sempione » - Ammodernamento dal km 131+750 al confine di Stato;

C) SS 17 « dell'Appennino abruzzese ed Appulo sannitico » - Ammodernamento dal km 273+379 (confine compartimentale) al km 336+000 (Foggia);

L'ANAS è autorizzata ad effettuare l'affidamento delle opere, ed eventualmente della progettazione delle stesse, anche mediante concessione, preferendo a parità di altre condizioni i consorzi e le associazioni di imprese nelle quali almeno il 40 per cento delle quote e dei lavori sia attribuito ad imprese operanti nel territorio interessato.

È assegnata all'ANAS per il 1985 la somma di lire 250 miliardi per la realizzazione degli interventi relativi agli itinerari di cui ai punti A 3) e C), rispettivamente nella misura di lire 120 miliardi e di lire 130 miliardi, cui si provvede a valere sulle disponibilità del capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1985, restando gli interventi relativi agli altri itinerari a carico degli stanziamenti di cui all'articolo 8 della legge n. 887 del 1984.

ART. 5.

Il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il Consiglio di amministrazione, formula un programma biennale di interventi, sulla base della proposta di piano decennale, delle previsioni della legge n. 531 del 1982 e dei seguenti criteri: completamento dei grandi itinerari di confine; completamento per tronchi funzionali dei grandi itinerari longitudinali del Paese; completamento per tronchi funzionali dei grandi itinerari trasversali del Paese; servizio delle grandi aree metropolitane nonché delle relative infrastrutture portuali ed aeroportuali; chiusura di maglie autostradali già esistenti nonché interventi necessari per ottimizzare i livelli di traffico e migliorare e garantire le condizioni di sicurezza della rete autostradale; completamento delle opere di cui alle lettere a), b) e c) dell'articolo 4 della legge n. 531 del 1982.

Lo schema di programma è trasmesso entro il 31 agosto 1985 alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere entro i successivi 60 giorni. Il programma è quindi adottato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il Consiglio di amministrazione.

Per la realizzazione del programma di cui al presente articolo è assegnata all'ANAS la somma di lire 4.600 miliardi per gli anni 1986 e 1987, dei quali lire 2.100 miliardi nell'anno 1986 e lire 2.500 miliardi nel 1987, a valere sulla previsione triennale della voce Piano decennale della grande viabilità e provvedimenti ex articoli 9 e 11, legge n. 531 del 1982, iscritta sul capitolo n. 9001 dello stato di previsione della spesa per il 1985 del Ministero del tesoro.

ART. 6.

È autorizzata la spesa di lire 15 miliardi per l'esercizio 1985 per l'erogazione di un primo contributo alla società concessionaria dell'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia per la progettazione ese-

cutiva e l'avvio della realizzazione delle opere.

La somma di cui al precedente comma è iscritta nel capitolo del Bilancio dell'esercizio 1985 dell'ANAS e sarà erogata alla società concessionaria previo aumento, se del caso, del capitale sociale, da sottoscrivere da parte dell'ANAS, di enti pubblici, territoriali ed economici, o società a prevalente partecipazione pubblica di importo tale che la somma delle partecipazioni azionarie pubbliche ammonti almeno al 70 per cento del capitale stesso.

ART. 7.

Gli enti pubblici economici sono autorizzati, anche in deroga alle vigenti previsioni statutarie a trasferire a società a prevalente capitale pubblico le quote di capitale detenute in società per azioni concessionarie per la costruzione e l'esercizio di autostrade.

In tal caso, le quote trasferite non cessano di concorrere a qualificare la prevalente natura pubblica del capitale delle suddette società concessionarie a tutti gli effetti di legge ed in particolare agli effetti delle garanzie, delle agevolazioni e

dei benefici previsti per le società a prevalente capitale pubblico.

ART. 8.

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

(È approvato).

Trasmetterò alla V Commissione bilancio il testo testé approvato in linea di principio affinché ne valuti le conseguenze finanziarie.

In considerazione della particolare urgenza, propongo di convocare nuovamente la Commissione giovedì prossimo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 20,25.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO