

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

30.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 17 APRILE 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDICE

PAG.	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
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)	
BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i>	COMIS ALFREDO 26
3, 4, 6, 7, 9, 10	EBNER MICHL 7
11, 14, 15, 16, 17, 18	FACCHETTI GIUSEPPE 9, 14
19, 21, 22, 23, 24, 25, 26	FORNASARI GIUSEPPE, <i>Relatore</i> 4, 7, 8, 10
ALBORGHETTI GUIDO	11, 17, 18, 23
6, 7, 9, 12	GUARRA ANTONIO 11, 18
17, 18, 20, 25	LODIGIANI ORESTE 14, 18, 22
BALZARDI PIERO ANGELO	PALMINI LATTANZI ROSSELLA 15
19, 25	ROCELLI GIANFRANCO 18, 21, 22
BONETTI MATTINZOLI PIERA	RICCIUTI ROMEO 25
5, 16	SATANASSI ANGELO 26
BOSCO BRUNO	TASSONE MARIO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> 4, 9, 15, 17, 18
18, 20	20, 22, 23, 24, 25
CHELLA MARIO	
8	Votazione segreta:
COLUMBA MARIO	BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i> 26
7	

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 13,10.

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

(È approvato).

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 ».

Come i colleghi ricorderanno, nella seduta del 21 marzo scorso avevamo approvato, in linea di principio, un articolato predisposto dal comitato ristretto, inviandolo poi alle Commissioni competenti, per il prescritto parere.

La V Commissione bilancio, il 2 aprile scorso ci ha trasmesso un parere del seguente tenore: « Parere favorevole, a condizione che: il proposto intervento del Fondo di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane (articolo 1, quarto comma) venga ricondotto nell'ambito delle competenze istituzionali del Fondo stesso, prevedendosi che tale intervento debba avvenire in presenza di rate di mutuo rimaste insolute, e non già in via del tutto aprioristica, in relazione a presumibili, minori entrate per il ridotto livello tariffario applicato; i proposti interventi anti-

cipatori del piano decennale (articolo 7) costituiscano un apposito programma, da inquadrare nell'ambito della politica generale dei trasporti e da adottare sulla base del piano decennale approvato dal CIPE nella seduta del 28 marzo 1985; in linea con le determinazioni assunte dal CIPE nella predetta seduta, venga precisato che la portata finanziaria di tale programma-stralcio (articolo 7, terzo comma) è comprensiva di tutti i maggiori, eventuali oneri per revisione prezzi, variazioni in corso d'opera e simili, occorrenti per la realizzazione del programma stesso; alle maggiori esigenze finanziarie del Fondo centrale di garanzia — per far fronte al pagamento delle rate di mutuo eventualmente rimaste insolute, per effetto della mancata applicazione delle tariffe di equilibrio —, nonché alle esigenze connesse agli interventi manutentori sulla rete stradale ed autostradale, provveda l'ANAS, avvalendosi delle risorse alla stessa assicurate mediante una quota degli stanziamenti destinati ai programmi costruttivi.

All'ulteriore condizione che l'articolo di copertura sia così riformulato:

« All'onere derivante dall'attuazione degli articoli 3, terzo comma, 4, primo comma, 6, ultimo comma, e 7, terzo comma, della presente legge, pari a lire 400 miliardi per il 1985, a lire 2.100 miliardi per il 1986 e a lire 2.500 miliardi per il 1987, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento: ' Piano decennale della grande viabilità e provvedimenti ex articoli 9 e 11 previsti dalla legge n. 531 del 1982 '.

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

Questo parere ampiamente condizionato ha reso necessario modificare più previsioni del testo a suo tempo da noi approvato, e pertanto prego ora il relatore di riferire su tali modifiche, da lui predisposte.

Con riferimento all'ordine dei lavori, propongo poi di procedere per il momento all'esame dei primi cinque articoli, rinviando a più tardi, in questo stesso pomeriggio, la conclusione dell'esame del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Come il presidente ha dichiarato, sulla base delle condizioni formulate dalla V Commissione bilancio nell'espressione del suo parere favorevole, ho predisposto una serie di emendamenti al testo già da noi approvato in linea di principio.

All'articolo 1, nella nostra stesura, veniva individuata una funzione del Fondo centrale di garanzia, aggiuntiva rispetto a quella istituzionale, e consistente nel coprire prevedibili disavanzi, derivanti da una politica tariffaria diversa, ed in genere minore. Questo snaturamento — per così dire — del Fondo ha causato opportuni rilievi da parte della V Commissione bilancio, che ha suggerito una soluzione diversa, pur consentendoci il raggiungimento degli obiettivi da noi perseguiti. Non dobbiamo infatti dimenticare che l'equilibrio finanziario sostanziale, da parte della società concessionaria, era la premessa per l'approvazione dei piani finanziari, altrimenti soggetti alla variabilità delle politiche tariffarie e di Governo. E ciò comporterebbe il rischio di non giungere all'approvazione della relazione, prevista entro il termine certo del 31 luglio 1986 — di cui ora dirò — in quanto la relazione stessa non potrebbe essere presentata, per mancanza di certezze am-

ministrative. Il termine di cui ho detto (e questa è una modifica in aggiunta a quelle suggerite dalla V Commissione bilancio) è stato così stabilito — rispetto a quello, originariamente previsto, del 30 giugno 1986 — per tener conto di una realtà operativa, che vede in scadenza, appunto nel luglio 1986, delle rate di mutuo. Oltre a queste modifiche, il meccanismo ipotizzato all'articolo 1 è rimasto inalterato.

L'articolo 2 non è stato modificato. All'articolo 3 si deve apportare solo una modifica formale, consistente nel fatto che si è tolto il comma recante la previsione della copertura finanziaria, in quanto si è ritenuto più opportuno trasferire in un unico articolo aggiuntivo finale le varie previsioni di copertura, per buona tecnica legislativa.

All'articolo 4 va introdotta una modifica, derivante contemporaneamente dai rilievi espressi dal Tesoro — tramite la V Commissione bilancio — e da quelli formulati dall'amministrazione dell'ANAS, con riferimento all'eventualità, già da noi prevista, che l'ANAS eserciti una funzione sostitutiva rispetto ai consorzi, abilitandola quindi a facilitare delle transazioni. Con l'emendamento, da me predisposto, rimane inalterata invece la funzione primaria dei consorzi, che devono provvedere a risolvere queste situazioni. Resta poi fermo il punto che prevede che « ogni eventuale, ulteriore debito, eccedente l'importo di cui al precedente comma, resta a carico dei consorzi concessionari suindicati ».

L'articolo 5 — con il quale si conclude, per il momento, il nostro esame — è rimasto invariato.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è favorevole agli emendamenti preannunciati ed illustrati dal relatore, perché essi rispondono allo spirito della discussione che, a suo tempo, abbiamo svolto su questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame e alla votazione, in via definitiva, degli

articoli già da noi approvati in linea di principio.

All'articolo 1 il relatore, onorevole Fornasari, ha presentato, su conforme parere della V Commissione bilancio, il seguente emendamento, interamente sostitutivo:

Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

ART. 1.

Il termine di cui all'articolo 15, nono comma, della legge 12 agosto 1982, numero 531, è riaperto e prorogato al 31 luglio 1986.

Il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro del tesoro, a stralcio della relazione generale di cui all'articolo 15 predetto, 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 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, e per le quali siano state riscontrate sufficienti coperture dell'indebitamento in essere. Nei confronti delle società predette continua ad applicarsi il disposto dell'articolo 15, sesto comma, della legge 12 agosto 1982, n. 531.

Dal 31 luglio 1986, il Fondo centrale di garanzia per le autostrade cesserà comunque di intervenire ai sensi del citato articolo 15, sesto comma, nei confronti delle società concessionarie per le quali siano state riscontrate insufficienti coperture dell'indebitamento in essere.

Per il triennio 1985-1987, 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, Presidente dell'ANAS, è abilitato ad intervenire per il pagamento di rate di mutui

rimaste insolute a seguito 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 12 agosto 1982, n. 531, integrate, ove necessario, da quelle indicate nel successivo articolo 8, secondo comma, non costituiscono debito delle società interessate da rimborsare allo Stato ai sensi del quarto comma del predetto articolo 15 e né costituiscono fiscalmente componenti positive del reddito.

Il Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'ANAS, ed il Ministro del tesoro, presentano annualmente entro il 31 dicembre al Parlamento una relazione sull'operatività del Fondo, sulle politiche tariffarie e sugli investimenti autostradali.

PIERA BONETTI MATTINZOLI. Intervendo per dichiarazione di voto su questo articolo, devo dire che il gruppo comunista non ha presentato emendamenti avendo già partecipato alla stesura del nuovo testo dell'articolo.

In particolare, riteniamo che, con questo articolo 1, si compia un passo in avanti rispetto al testo presentato dal Governo, che prevedeva uno slittamento di termini per la presentazione della relazione al Parlamento, ma senza una garanzia di correttezza circa la situazione finanziaria delle società concessionarie di autostrade. Oltretutto, si trattava di uno slittamento di termini che seguiva ad altri, già approvati in precedenza.

Con il nuovo testo non si cancella il ritardo con cui si è affrontata la materia, però si prevede un meccanismo che, garantendo la selezione tra le società in avanzo e quelle in disavanzo, fa cessare l'operatività del Fondo centrale di garanzia ad una data certa per le società che non possono presentare bilanci in pareggio.

Si opera, in sostanza, una semplificazione che faciliterà — ed è per questo che, pur con riserve, condividiamo lo spirito della norma — la presentazione al Parla-

mento dei dati finanziari relativi alle concessionarie di autostrade.

Inoltre, nell'ultimo comma dell'articolo 1 è prevista la presentazione, da parte del ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, di concerto con il ministro del tesoro, di una relazione sull'operatività del Fondo, sulle politiche tariffarie e sugli investimenti autostradali: noi riteniamo tale previsione valida anche se, ripeto, non vengono cancellati i ritardi — ed è questa l'obiezione di fondo che solleviamo nei confronti dell'intero provvedimento — accumulati nell'esame della materia.

Per tali ragioni il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sugli articoli 1 e 2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore, interamente sostitutivo dell'articolo 1.

(È approvato).

Poiché all'articolo 2, già approvato in linea di principio, non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

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 consolidamento 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 derivanti dall'applicazione del presente articolo il Fon-

do centrale di garanzia 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.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3.

Il relatore, onorevole Fornasari, su conforme parere della V Commissione bilancio ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

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.

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

GUIDO ALBORGHETTI. Riteniamo che la situazione determinatasi riguardante le autostrade siciliane sia grave e ben lungi dall'essere chiarita, nonostante gli sforzi compiuti.

L'inserimento nella legge n. 531 del 1982 della garanzia dello Stato sui debiti contratti dalle società per le autostrade si è rivelato estremamente negativo in quanto i debiti verso le imprese si sono gonfiati in misura notevole, tant'è che una

stima, comprensiva anche degli interessi legali e di mora, porta ad una cifra ampiamente superiore ai cento miliardi.

Anche se riteniamo un atto dovuto — in forza della legge n. 531 — voler fronteggiare la situazione, ribadiamo con fermezza l'esigenza che tale garanzia non operi più per il futuro.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. In questo senso si muove proprio l'ultimo comma dell'articolo 4.

GUIDO ALBORGHETTI. Ripeto, il provvedimento è un atto dovuto perché ci troviamo in presenza di una situazione debitoria aperta ed il suo protrarsi non può che comportare peggioramenti. Tuttavia, non possiamo non rilevare l'esistenza di responsabilità gravissime, sia perché nella legge n. 531 del 1982 si è voluto prevedere la garanzia dello Stato — che, secondo noi, deve cessare — sia in quanto, continuando così, si dilata in maniera incontrollabile la spesa pubblica, contro la volontà del legislatore.

Per tali ragioni il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sull'articolo 3.

MARIO COLUMBA. Il gruppo della sinistra indipendente si asterrà dalla votazione sull'articolo 3.

La situazione delle autostrade siciliane, infatti, non è stata chiarita né con le audizioni effettuate né con le informazioni acquisite dalla Commissione.

Con l'astensione desideriamo sottolineare l'esigenza di un termine preciso alla garanzia prestata dallo Stato nei confronti delle società autostradali siciliane.

Da questa osservazione, comunque, non può disgiungersi quella relativa alla necessità di valutare l'opportunità che, in futuro, allo sviluppo della situazione delle società autostradali siciliane — esiste, infatti, una notevole differenza tra le posizioni debitorie dei consorzi che gestiscono l'autostrada Messina-Catania e quelli relativi alla Messina-Palermo — possa essere rivolta, da parte della Commissione

lavori pubblici e dell'ANAS, una particolare attenzione affinché il successivo lavoro di completamento della rete si realizzi senza ritardi.

MICHL EBNER. Intervengo solo per dichiarare il voto contrario all'articolo perché questa è una legge che dimostra come non si dovrebbe procedere.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore, interamente sostitutivo dell'articolo 3.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4.

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

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

ART. 4.

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 1985 la somma di lire 60 miliardi.

Ogni eventuale ulteriore debito eccedente l'importo di cui al precedente comma resta a carico dei consorzi concessionari suindicati.

GUIDO ALBORGHETTI. Per le considerazioni precedentemente esposte, il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sull'articolo 4.

MARIO COLUMBA. Anche il gruppo della sinistra indipendente si asterrà dalla votazione sull'articolo 4.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore interamente sostitutivo dell'articolo 4.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo, già approvato in linea di principio:

ART. 5.

Allo scopo di finanziare investimenti relativi ad opere ed infrastrutture nelle aree metropolitane da realizzare ai sensi dell'articolo 5 della legge 12 agosto 1982, n. 531, 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 contratti di mutuo. A seguito dei pagamenti effettuati, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti del creditore.

MARIO CHELLA. All'articolo 5 della legge n. 531, il vantaggio derivante dal poter accedere ai mutui della Cassa depositi e prestiti è previsto non solo per gli enti territoriali e gli enti economici, ma anche per le società concessionarie.

Ciò che mi chiedo, quindi, è se si è sicuri del fatto che gli enti territoriali possano, per queste grandi infrastrutture, accedere alla Cassa depositi e prestiti. In linea di massima io riterrei di sì, ma gradirei una risposta precisa da parte del rappresentante del Governo.

Un'altra questione che desidero porre, e sulla quale vorrei un chiarimento da parte dell'onorevole Tassone, è relativa al fatto che fra gli enti economici che potrebbero essere interessati al vantaggio di poter accedere al credito fornito dalla Cassa depositi e prestiti vi sono anche

gli enti portuali, e dal momento che questi sono tutti in *deficit* ciò costituisce per loro un indubbio vantaggio. Ma sappiamo anche che nel nostro paese tutti gli enti portuali sono interessati a bretelle di collegamento fra i terminali portuali e la grande viabilità esistente. Ciò premesso, il problema che pongo è il seguente: il Governo è in grado di garantirci che, qualora venga realizzata una struttura viaria in una grande area metropolitana, questa sia al servizio anche delle aree portuali e preveda altresì i necessari collegamenti con la grande viabilità esistente? Qualora il Governo avesse questa sicurezza, cioè che questo è l'indirizzo che dovranno seguire l'ANAS e le società concessionarie, verrebbe meno la questione dell'accesso degli enti portuali al credito agevolato della Cassa depositi e prestiti. Ma il Governo dovrebbe assicurarci in tal senso perché il problema non è certo di secondaria importanza.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Cercherò, in qualche modo, di dare una risposta alle questioni poste dall'onorevole Chella.

In realtà, egli ha posto un problema finanziario e di accesso al credito per soggetti diversi da quelli indicati nel nostro articolo. E accanto a questo ne è stato sollevato un altro pragmaticamente, concretamente e fisicamente percepibile, cioè quello della soluzione degli snodi nelle aree di concessione fra strutture portuali e accessi alle città portuali.

Per quanto riguarda questo secondo aspetto, la risposta è senz'altro positiva al quesito posto, perché nel momento in cui si porranno concretamente esigenze di funzionalità reciproca, e conseguentemente anche di collaborazione per la risoluzione di queste aree, non potrà non esserci, all'interno delle varie strutture che affronteranno questa situazione, la presenza dei porti interessati, e ciò, conseguentemente, risolverà le esigenze che queste realtà operative presentano.

Per quanto riguarda il primo quesito, cioè quello relativo all'accesso al credito, devo dire che non abbiamo potuto inse-

rire soggetti diversi da quelli indicati, anche perché abbiamo già introdotto, con la previsione adottata, una innovazione alla normativa generale della Cassa depositi e prestiti, ed essa ha trovato il necessario consenso. È logico, comunque, che andare per la strada imboccata comporti una successiva estensione, perché se l'intervento è indipendente dai soggetti ma riferito alle opere di interesse urbano, la pluralità dei soggetti potrà in futuro comprenderne altri, compresi gli enti portuali.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il relatore per questa ampia risposta di chiarimento, desidero aggiungere che questa mattina, esaminando le disposizioni contenute nel disegno di legge n. 2741, abbiamo approvato, in linea di principio — trasmettendole quindi alle Commissioni affari costituzionali e finanze e tesoro per il parere — proposte emendative all'articolo 3 del suddetto provvedimento che risultavano del seguente tenore: « La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere mutui a consorzi costituiti da enti locali e da altri enti pubblici, nonché a società per azioni che gestiscono servizi pubblici, purché la partecipazione dei comuni e delle province al capitale sociale delle medesime non sia inferiore alla misura del 75 per cento ».

Ritengo, quindi, che i quesiti posti dall'onorevole Chella possano trovare soluzione nella autorizzazione alla concessione di mutui, da parte della Cassa depositi e prestiti, quale previsto, appunto, in quella proposta modificativa che ho sopra ricordato.

MARIO TASSONE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Per quanto riguarda il primo quesito posto dall'onorevole Chella, posso senz'altro affermare che i comuni avranno accesso ai mutui della Cassa depositi e prestiti. Per quanto riguarda, invece, il secondo quesito, preciso che l'intendimento è quello di rendere funzionali tutti i servizi in termini organici; conseguentemente, anche il problema del collegamento con i porti può essere superato dalla comune volontà di

rendere funzionali i servizi ed i collegamenti stradali alle strutture portuali, senza strozzature di sorta.

GIUSEPPE FACCHETTI. A nome del gruppo liberale, dichiaro di astenermi dalla votazione di questo articolo 5. Per motivarlo brevemente, dirò che man mano che ci allontaniamo dall'articolo 1, dal quale questa disposizione di legge è nata, aumentano le motivazioni per giustificare l'espressione di un voto negativo.

Per quanto riguarda, comunque, il contenuto di questo articolo, i chiarimenti forniti poco fa hanno lasciato intravedere un nuovo assetto del ruolo della Cassa depositi e prestiti: e ciò mi trova consenziente, perché è in tale quadro che dovranno essere risolte alcune questioni. Ma allo stato attuale delle cose, tenendo conto della dizione dell'articolo, la considerazione da fare è una sola, e proprio questa mi porta ad essere per lo meno perplesso, e quindi ad astenermi dalla votazione: e cioè che si tende a sottrarre alcuni fondi previsti in capo alla Cassa depositi e prestiti, e per una funzione, sì, di grande importanza, ma in cui non vedo sufficientemente coinvolti i soggetti primari dell'azione della Cassa medesima, che sono gli enti locali. Non vorrei che questi incontrassero delle difficoltà ad accedere a mutui ed a finanziamenti presso la Cassa, che noi andiamo ora ad aggravare.

Sono queste considerazioni che mi spingono, se non a dichiararmi contrario, però ad astenermi, in uno spirito di progressivo distacco — per ora solo psicologico, e poi vedremo se anche politico — in relazione a questo provvedimento.

GUIDO ALBORGHETTI. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione su questo articolo 5, ma per motivi diversi — e non psicologici — da quelli del collega Facchetti, e cioè perché si creano i presupposti per determinare il 35 per cento dell'apporto previsto dall'articolo 5, della legge n. 531, ma rimane aperto il problema della restante percentuale di esso. Tuttavia, l'articolo 5 viene incontro alle regioni ed agli enti locali, piuttosto che

non all'ANAS, e rispondendo alle obiezioni dell'onorevole Facchetti vorrei ricordare che molte concessionarie hanno al loro interno degli enti locali, perciò, dando alle concessionarie la possibilità di indebitarsi, si viene a consentire agli enti locali, che abbiano esaurito la capacità di indebitarsi direttamente, di farlo in modo indiretto attraverso la concessionaria, se ne fanno parte. È per questo che il ricorso alla Cassa depositi e prestiti non ci sembra inopportuno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato alle ore 17.

La seduta, sospesa alle 14,20, riprende alle 17.

PRESIDENTE. Il relatore, Giuseppe Fornasari anche a seguito del parere della V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento:

Gli articoli 6 e 7 sono così sostituiti:

ART. 6.

Nel quadro della politica generale dei trasporti il Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'ANAS, sentito il Consiglio d'Amministrazione, formula un programma triennale di interventi, sulla base del piano decennale di cui alla delibera del CIPE del 28 marzo 1985, delle priorità indicate dalle regioni e recepite nel piano decennale stesso, 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, aeroportuali ed intermodali; chiu-

sura di maglie autostradali già esistenti nonché interventi necessari per ottimizzare i livelli di traffico e migliorare e garantire le condizioni di sicurezza di tratte essenziali per la funzionalità della rete autostradale; completamento degli itinerari previsti dal piano stralcio di cui alla legge n. 531 del 1982 e già dichiarati prioritari, nonché gli altri itinerari di grande rilevanza non definitivamente completati in sede di programma triennale 1979-81 e successivi aggiornamenti.

Lo schema di programma è trasmesso entro 45 giorni dall'entrata in vigore della presente legge alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere entro i successivi 30 giorni. Il programma è quindi adottato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'ANAS, sentito il Consiglio di Amministrazione.

Entro il precedente termine di 45 giorni, il Governo formula proposte in ordine alle modalità di affidamento, anche mediante concessione, ivi compresa la eventuale progettazione, delle opere indicate nel programma di cui alla legge 22 dicembre 1984, n. 887, e nel programma di cui al presente articolo, in relazione alla necessità di intervento con urgenza nella necessità di intervenire con urgenza nella loro esecuzione. L'ANAS accorderà in ogni caso preferenza, nell'affidamento delle opere predette, a parità di altre condizioni a consorzi od associazioni di imprese in cui almeno il 40 per cento delle quote e dei lavori sia attribuito ad imprese aventi sede nelle province nelle quali sono ubicati i nuovi lavori.

Per l'attuazione del presente articolo sono assegnate all'ANAS le somme di lire 275 miliardi per l'anno 1985, di lire 2.100 miliardi nell'anno 1986 e di lire 2.500 miliardi nel 1987, che tengono conto di tutti i maggiori eventuali oneri per revisione prezzi, variazioni in corso d'opera e simili, occorrenti per la realizzazione del programma.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Questo emendamento, oltre a sostituire l'arti-

colo 6, contiene anche quanto precedentemente compreso nel testo, approvato in linea di principio, dell'articolo 7.

Vi sono delle modifiche marginali ed altre che riguardano la sostituzione dell'indicazione delle opere di cui alle lettere a), b), c) e d) dell'articolo 4 della legge n. 531, nonché di altre due indicazioni contenute nel testo con un riferimento più ampio, e ciò non perché si sia modificato il parere nei riguardi di queste opere, ma perché sono da considerarsi all'interno del programma che stiamo chiedendo al ministro, nell'ambito di un riferimento più generale.

Una seconda modifica riguarda un'esigenza, che aveva trovato espressione nell'articolo 7, nata dal fatto che avevamo riscontrato la difficoltà di intervenire in tempi correlati all'urgenza con cui queste opere si pongono alla nostra attenzione, senza una modifica delle procedure di affidamento. La soluzione delle varie esigenze che sono emerse nel corso del dibattito è quella di sollecitare, unitamente al programma, le proposte, da parte del Governo, di norme di modifica, tenendo conto dell'eventualità dell'affidamento in concessione delle opere di cui stiamo parlando.

Se questo emendamento sarà approvato decadranno automaticamente gli articoli 6 e 7 del precedente testo.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per l'illustrazione di questo emendamento sostitutivo degli articoli 6 e 7. Quest'ultimo, in particolare, risultava molto più dettagliato e poteva dare luogo a qualche difficoltà interpretativa; il suo contenuto verrebbe riproposto attraverso la presentazione di criteri, cui il Governo dovrebbe provvedere entro quarantacinque giorni.

ANTONIO GUARRA. Più che intervenire in modo articolato sulla illustrazione del relatore vorrei porre un interrogativo e domandare se è necessario, nel momento in cui approviamo un provvedimento pur sempre contingente, modificare l'intero sistema degli appalti. Non si potrebbe rin-

viare tale modifica ad altra sede? Nel passato abbiamo affrontato il problema della concessione degli appalti procedendo ad audizioni ed ascoltando le associazioni di categoria.

Non intendo entrare nel merito della questione, ma ritengo che dal punto di vista procedurale sia molto pericoloso intraprendere, in considerazione della scadenza del 30 aprile, questa strada. Offro questa mia osservazione alla meditazione dei colleghi.

GIUSEPPE FORNASARI, Relatore. Poiché l'onorevole Guarra solleva tale questione, credo sia utile ripercorrere la *ratio* che ha portato il Comitato ristretto a formulare la originaria proposta, in quanto non c'è stata meccanica associazione di fini diversi, non c'è stata eterogeneità di fini tra investimenti e modalità di appalto.

A seguito della legge finanziaria, ci siamo trovati nella condizione di vedere accantonati sul Fondo per le spese un conto capitale una quota consistente di risorse per la grande viabilità legate all'approvazione di una legge che formalmente le impegnasse. Poiché tale procedura è sembrata al Comitato ristretto irta di rischiose incertezze, tenuto conto dei nostri tempi di produzione legislativa e della ineluttabilità di un livello di conflittualità parlamentare su questo terreno difficilmente contenibile, abbiamo scelto la strada di indicare almeno l'ipotesi di un programma il quale, per i tempi che ci siamo dati in fase iniziale, escludeva la possibilità di rendere immediatamente spendibili i fondi del 1985. Da ciò deriva l'originaria formulazione dell'articolo 7, il quale indicava, sulla base di una ricerca che la stessa ANAS ci aveva fornito, gli obiettivi che sicuramente e in via assolutamente pregiudiziale comunque sarebbero stati contenuti all'interno del primo piano di intervento, del piano decennale. In altri termini, tenendo conto del fatto che con la normale procedura di appalto dei lavori pubblici in ogni caso il lavoro non poteva essere affidato in tempo utile entro il 1985, abbiamo richiesto per gli in-

terventi da realizzare entro quest'anno il ricorso a meccanismi di procedura più snelli.

Al punto attuale, la proposta consiste nel ridurre i tempi di presentazione del programma, presentazione che, originariamente prevista per l'autunno 1985, verrebbe anticipata alla fine della primavera; contestualmente si suggerisce al Governo l'opzione su una procedura di affidamento che consenta una maggiore rapidità non soltanto per le opere previste all'interno dei cinquemila miliardi per il 1985, ma anche per quelle che dovranno comunque essere realizzate dall'ANAS; mi riferisco a quelle *ex piano-triennale* — si tratta di un suo aggiornamento — e quelle che saranno previste in un programma, il quale verrà sottoposto dal ministro alla nostra attenzione.

Si è voluto in tal modo tenere conto di una valutazione generale presente a tutti delle difficoltà operative, che oggi l'ANAS registra e che lo stesso Governo in altre sedi ha rappresentato all'altro ramo del Parlamento, sollecitando una valutazione in ordine a questi problemi.

GUIDO ALBORGHETTI. Signor presidente, ritengo che in questo momento debba essere considerata sopra ogni altra cosa l'esigenza di concludere l'*iter* legislativo, in considerazione della scadenza del 30 aprile. Credo che ciò rappresenti un atto dovuto, onde evitare l'emanazione di un decreto governativo, che in tal caso sarebbe giustificato dalla necessità di definire la materia in questione. Naturalmente, ciò significa che punti controversi della legge, i quali possono prestarsi a considerazioni diverse debbono essere accantonati, senza con ciò voler in alcun modo dimenticare o trascurare i problemi esistenti. In tal senso, aderiamo alla proposta del relatore, per cui esprimeremo voto favorevole sull'articolo 6 nella sua nuova formulazione; anche se riteniamo di doverci astenere sul complesso del provvedimento.

Siamo, infatti, dell'avviso che tale articolo contenga diversi elementi positivi,

tra cui, in primo luogo, i tempi molto rapidi nella definizione della spesa dei 5 mila miliardi, intesa come prima *tranche*; considero anche importante l'aver previsto la formulazione di un'ipotesi da parte del Governo e di un parere delle Commissioni. In questo caso tale previsione risulta tanto più importante in quanto il piano decennale originariamente non era impostato in tal senso: mentre, in linea di massima, tutto poteva essere deciso dal ministro, con questa procedura definita in Comitato ristretto il poterò di proposta, pur sempre attribuito al Governo, trova un punto di riferimento nel rispetto delle priorità e dei criteri definiti nell'articolo 6. Voglio dire che l'esame da parte del Parlamento del programma dei 5 mila miliardi potrà essere effettuato controllando la sua conformità con i criteri definiti nel presente articolo.

Vorrei a questo proposito richiedere una modificazione di carattere formale, che potrebbe essere apportata in sede di coordinamento; ritengo, infatti, che per questioni di stile sarebbe opportuno collocare il criterio riguardante le autostrade al termine dell'elenco, dovendo essere preceduto dagli altri riguardanti le strade statali.

Per quanto riguarda il problema dell'affidamento dei lavori, riteniamo che possano essere ricercate forme nuove e diverse di tale affidamento e ci dichiariamo disponibili ad effettuare tale tipo di richiesta, con alcune condizioni che desidero sinteticamente enunciare e che — mi scuserete per questo — potranno forse apparire generiche. Mi riferisco innanzitutto al fatto che qualsiasi forma di affidamento si ipotizzi, essa dovrà avere caratteristiche di trasparenza e di pubblicità. Non si può, infatti, a mio avviso, rinunciare a tale aspetto, anzi, dobbiamo fare in modo che la trasparenza e la pubblicità degli affidamenti siano in ogni caso garantite. In secondo luogo, la trasparenza non può essere assicurata da una serie multipla di controlli: la nostra esperienza ci dice che essa è tanto più garantita in quanto le responsabilità di ogni soggetto

siano individuali, il che significa consentire al Parlamento di controllare il modo in cui tali responsabilità vengono poste in atto. Infine, ritengo che, nell'affidamento dei lavori, si possano anche considerare forme diverse dall'appalto tradizionale, limitatamente a quei casi in cui la complessità delle opere e la loro urgenza, considerate come fattori congiunti, richiedano capacità organizzative che non sono tipiche di qualunque impresa. Mi riferisco, ad esempio, ad una serie di considerazioni che abbiamo avuto modo di fare durante la discussione di altri progetti di legge relativamente alle società di ingegneria e che toccavano problematiche analoghe a quelle di cui oggi ci occupiamo.

Per concludere in merito all'articolo 6, ritengo sia estremamente logica la definizione di una sorta di preferenza da riservare, solo a parità di altre condizioni, a quei consorzi od a quelle associazioni di imprese che abbiano rapporti con l'imprenditoria locale: ciò soprattutto perché, sia in sede di affidamento di concessioni sia in sede di appalti, troppo spesso si ricorre ai subappalti. Tanto vale, allora, compiere un passo in avanti, dando priorità fin dall'inizio alle imprese locali che, in questo caso, sarebbero a tutti gli effetti imprese appaltatarie. Per altro, quella in oggetto mi sembra una norma largamente meridionalista che, senza modificare le regole di mercato — in quanto tutte le altre condizioni sono fatte salve — pone dei criteri che possono essere considerati in modo positivo.

L'altro aspetto che vorrei brevemente prendere in considerazione riguarda l'impegno, che chiediamo al Governo, di presentare proposte in merito all'affidamento dei lavori. È a tutti noto che presso l'altro ramo del Parlamento è in discussione un disegno di legge — il n. 1004 — in materia. Noi comunisti abbiamo espresso in quella sede le nostre opinioni, anche molto critiche, su quel testo, anche se, così facendo, non intendiamo certo che la materia non debba essere affrontata con molto coraggio, nell'ambito dei principi che ho cercato di delineare. Non credo

neppure alla politica dei rinvii, quanto piuttosto alla necessità di fare chiarezza. Poiché esiste il problema del raccordo tra Commissioni della Camera e del Senato e tra queste ed il Governo, nonché un problema di consultazione con gli organismi interessati — sindacati delle costruzioni ed associazione nazionale dei costruttori — ritengo che il tempo disponibile fino alla scadenza possa essere intensamente impiegato, oltre che per la campagna elettorale, anche per compiere un approfondimento in materia, per costruire una base di consenso. Sarebbe, pertanto, opportuno che il Governo comprendesse che le nostre argomentazioni non configurano un auspicio, ma una precisa richiesta politica, entro la scadenza prevista, infatti, il Governo dovrà formulare delle proposte che costituiranno la base della discussione, non certo la sua conclusione.

Quando le Commissioni parlamentari avranno espresso i propri pareri in merito al programma di Governo, contestualmente dovranno definire — sempre che lo ritengano opportuno — eventuali nuove forme di affidamento con le caratteristiche che ho richiamato poc'anzi. In tale ambito, noi comunisti dichiariamo fin d'ora la disponibilità a fornire la nostra adesione a proposte che verranno formulate.

Infine, per ciò che concerne le priorità, ritengo che la proposta iniziale avanzata dall'ANAS e dal Governo e tendente ad evidenziare cinque punti di intervento avesse come punto di riferimento il piano decennale. Dal momento che la Commissione ha notevolmente anticipato i tempi di approvazione del primo stralcio di quel piano, credo che la soluzione trovata sia estremamente corretta, anche perché un elenco di opere può sembrare escludere tutte quelle in esso non comprese. Molto correttamente, invece, il relatore — gliene voglio dare atto — ha precisato che, nella definizione delle priorità contenuta nell'articolo 6, debbono rientrare in ogni caso le tre priorità indicate nell'articolo sostituito, e cioè la strada statale Aurelia, la E7 ed il completamento della strada statale n. 36.

PRESIDENTE. Per concomitanza di votazioni in aula, sospendo la seduta della nostra Commissione.

La seduta, sospesa alle 18,45, è ripresa alle 19.

GIUSEPPE FACCHETTI. L'emendamento presentato dal relatore segna, a mio parere, un passo importante rispetto alla situazione di questa mattina, quando avevo manifestato perplessità crescenti rispetto agli articoli 6 e 7. Nel nuovo articolo 6 si è mantenuto l'impianto precedente, con una variante che, a mio giudizio, anche dal punto di vista formale, rende il testo più corretto: è più opportuno indicare dei criteri che non elencare delle opere. Sono state eliminate alcune cose inaccettabili che andavano ad intramettersi in una questione di ben diverso momento e di più largo impegno. Mi riferisco alle modalità di assegnazione delle opere, argomento peraltro inserito nel testo di un disegno di legge in discussione al Senato. Questa questione ritengo debba essere affrontata in modo più ampio, nell'ambito della discussione del disegno di legge n. 1004. Per questi motivi, pur se alcune permangono, le più gravi perplessità sono superate. Vorrei sollevare però una obiezione di metodo, che riguarda la maniera di proporre questa questione in un disegno di legge che ha motivi di urgenza legati in particolare al fondo di garanzia di cui all'articolo 1. Fortunatamente tutto ciò che riguarda più compiutamente il disegno di legge n. 1004 è inserito nel presente testo come una norma transitoria o « ponte » in attesa di norme successive.

In ogni caso questo provvedimento suscita delle perplessità per il modo in cui è nato: è nato per una iniziativa parlamentare non sufficientemente collegata al disegno di legge n. 1004. Per questi motivi, ci asterremo su questo articolo e preannunciamo la nostra astensione sull'intera legge.

Non richiamo alcune questioni che ha già sollevato il collega Alborghetti, ma in-

tendo fare osservare che, seppure alcune perplessità rimangono, il nostro atteggiamento è passato da un voto « quasi negativo » ad un voto « quasi positivo ». Non ci sono però sufficienti elementi per dare un voto completamente positivo su questo emendamento sostitutivo degli articoli 6 e 7.

ORESTE LODIGIANI. Ritengo che la nuova formulazione degli articoli 6 e 7, presentata dal relatore, ponga dei problemi che dovremo comunque affrontare in aggiunta a quanto dichiarato dall'onorevole Alborghetti, le cui affermazioni, per altro, mi sento di condividere. Dobbiamo porci tre questioni: il problema della accelerazione in generale, tenuto conto che abbiamo di fronte una grande mole di lavori attesi da anni; vi è poi il problema della esecuzione di questi lavori in tempi certi; la terza questione riguarda i costi. Non sollevo questi problemi in astratto, ma vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi su un documento esaminato ed approvato e che, sotto questo profilo, potrebbe suggerirci molte osservazioni.

Esso conteneva anche il rendiconto di ciò che era stato realizzato con i fondi stanziati qualche anno fa. Balza anche all'occhio di un osservatore disattento che spesso i lavori durano moltissimo tempo e i costi sono tutt'altro che definiti, per cui si devono realizzare continue varianti nella spesa. Più in generale è evidente il problema di un forte contenzioso, che deve essere in qualche modo eliminato o ridotto, per cui si rende necessario un impegno particolare per rivedere questa materia contestualmente all'approvazione del programma, che verrà presentato dal Governo in un tempo molto ravvicinato.

Pur condividendo la proposta del relatore circa una diversa formulazione del programma che elimini puntuali riferimenti ad opere, desidero esprimere una dichiarazione affinché rimanga a verbale. Convengo sull'opportunità di eliminare tali puntuali riferimenti per il solo motivo che un elenco così formulato potrebbe apparire preclusivo nei confronti di altre

opere esplicitamente citate; con questa motivazione va, tuttavia, ribadito che, per quanto riguarda la mia posizione e quella degli altri colleghi socialisti, rimane fermissimo l'impegno a che le opere originariamente progettate mantengano il loro carattere di assoluta priorità, esse pertanto, dovranno senz'altro essere confermate nel programma, che il Governo presenterà entro breve tempo.

Con questa precisazione, come detto da altri colleghi, la formulazione del nuovo testo non si presta ad equivoche interpretazioni ed assume una chiara definizione.

ROMEO RICCIUTI. Anche il gruppo democristiano si dichiara sostanzialmente d'accordo nel valutare positivamente l'ultima stesura degli articoli 6 e 7 del provvedimento, in quanto, mentre mantiene il carattere contestuale delle priorità ampliandone la portata, ne garantisce il rispetto da parte del nuovo programma, che sarà approvato dal ministro ed esaminato dalle Commissioni competenti.

Il loro coinvolgimento costituisce certamente un fatto positivo, in quanto assicura una forma di controllo e nello stesso tempo non costituisce intralcio nell'affidamento delle opere. La procedura prevista nell'emendamento presentato dal relatore, introducendo una maggiore rapidità in tale affidamento, garantisce che i fondi siano spesi rapidamente, impedendo un eccessivo ricorso alla tecnica del « canocchiale »; si prevede, infatti, che l'ANAS accorderà preferenza a consorzi ed associazioni di imprese, a condizione che almeno il 40 per cento delle quote e dei lavori sia attribuito ad imprese aventi sede nelle province nelle quali sono ubicati i nuovi lavori.

Il fatto che una iniziativa in tal senso sia partita dal Parlamento, senza che il Governo si sia mosso in tale direzione, sta a dimostrare che questa necessità è fortemente avvertita dalla società, al punto da sollecitare una iniziativa parlamentare.

Mi auguro che si possa giungere ad una formulazione dell'affidamento delle

opere pubbliche tale da essere condivisa da tutti e da coniugare la rapidità della spesa con la trasparenza di tali operazioni, così da risolvere quanto prima un problema tanto spinoso.

PRESIDENTE. Poiché nel testo si legge «...in cui almeno il 40 per cento delle quote dei lavori sia attribuito ad imprese aventi sede nelle province nelle quali sono ubicati i nuovi lavori», vorrei far rilevare l'eventualità che non si possa raggiungere questa percentuale, anche in relazione al fatto che tali imprese debbono avere l'idonea iscrizione per partecipare.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor presidente, onorevoli colleghi ritengo di dovermi rifare al pensiero espresso dallo stesso relatore. Il lavoro svolto in questi giorni dal Comitato ristretto è stato estremamente significativo e positivo, con particolare riferimento agli articoli 6 e 7, che con l'emendamento presentato dal relatore viene ad essere assorbito.

Come abbiamo avuto modo di dire più volte, finalmente abbiamo fissato un preciso quadro, che può costituire un utile punto di partenza e di riferimento, anche sulla base della prescrizione dei programmi; mi riferisco in particolare al piano decennale approvato dal CIPE il 28 marzo 1985. Questo articolo consente all'ANAS e al Governo di predisporre in tempi brevissimi il programma e di presentarlo alla valutazione delle Commissioni lavori pubblici della Camera e del Senato.

Uno dei tanti problemi, emerso in questa circostanza, ma riproposti anche più volte nel passato, è quello della celerità delle procedure; più volte i dirigenti dell'ANAS hanno dovuto lamentare ritardi non imputabili a sé o alla volontà del Governo, ma ad una serie di procedure, che spesso fanno saltare i tempi e ritardare le realizzazioni. In tal senso, lo sforzo compiuto in Comitato ristretto e in Commissione è teso a garantire tempi celeri sia per quanto riguarda la predisposizione del programma, sia per quan-

to riguarda le procedure; in particolare, il programma sarà triennale e a questo proposito il Governo si è impegnato a presentare un pacchetto di opere per un valore di circa 4.800 miliardi.

Numerosi sono i problemi soprattutto per quanto riguarda l'affidamento dei lavori, anche se il testo oggi riformato offre maggiori possibilità di accelerare i tempi; certamente, sarebbe stato auspicabile definire nella Commissione stessa il problema delle procedure rispetto all'affidamento delle opere. Comunque, a questo proposito il Governo, accogliendo il suggerimento dei commissari, formulerà le sue proposte in sede di predisposizione del programma.

Per quanto concerne la proposta procedurale, ritengo che essa debba essere realizzata attraverso la tecnica legislativa del disegno di legge, per cui quella contestualità cui faceva riferimento l'onorevole Alborghetti è un contestualità di ordine politico, che ritengo di dover accogliere.

Certamente nella predisposizione del programma il Governo non si sottrarrà alle previsioni di urgenza già contenute nella prima parte di questo disegno di legge e in particolare nella stesura dell'originario articolo 6: mi riferisco alle SS n. 36, n. 639 e n. 17. Il testo prevederà altre opere, in termini contestuali, che hanno la stessa urgenza. Mi farò interpretare presso il Ministro della volontà espressa anche dal relatore e ribadita dalla Commissione. Non intendo discostarmi dalle esigenze qui espresse.

Non ho nulla da aggiungere, avendo dichiarato la disponibilità del Governo affinché il provvedimento al nostro esame passi immediatamente sia alla Camera dei deputati che nell'altro ramo del Parlamento. Questo è l'impegno del Governo, in considerazione anche del fatto che in esso sono contenute norme significative sia nella prima parte che nell'articolo 6 e successivi, che ancora nell'articolo 5 ed in quella parte che vede l'ANAS interessata ad una modificazione delle procedure d'appalto.

PIERA BONETTI MATTINZOLI. L'onorevole Alborghetti è già intervenuto motivando gli argomenti per i quali voteremo a favore dell'emendamento al nostro esame.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore Fornasari, interamente sostitutivo degli articoli 6 e 7.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8.

Il relatore Fornasari, su conforme parere della V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento.

Sostituire l'articolo 8, con il seguente:

ART. 8.

A decorrere dall'anno 1986 su tutti gli stanziamenti straordinari assegnati all'ANAS per programmi costruttivi da eseguirsi, direttamente o indirettamente, una aliquota degli stessi stanziamenti, non superiore al 15 per cento dell'ammontare complessivo, è riservata ad interventi manutentori di carattere ordinario e straordinario interessanti le strade e le autostrade statali, al potenziamento dei mezzi meccanici operativi ed all'attuazione della nuova organizzazione manutentoria di cui al Regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1981, n. 1126.

Ai fini dell'integrazione di cui al precedente articolo 1, quarto comma, l'ANAS è autorizzata a versare le occorrenti somme al Fondo centrale di garanzia, a valere, per l'esercizio 1985, sulle disponibilità per i programmi costruttivi di cui alla presente legge, e, per gli esercizi 1986 e 1987, sull'aliquota di cui al precedente comma.

PIERA BONETTI MATTINZOLI. Preannuncio il voto favorevole del gruppo comunista all'emendamento in discussione che contiene una norma importante, cioè quella relativa alla destinazione di una

percentuale di investimenti alla manutenzione del settore viario. Noi auspichiamo che l'aliquota del 15 per cento non sia intesa quale tetto massimo, ma in termini reali. Riteniamo che questa norma possa garantire l'efficienza della rete stradale, patrimonio che a nostro avviso deve essere tutelato e sul quale occorre intervenire non soltanto dopo eventi calamitosi.

Resta da risolvere il problema relativo agli interventi per ammodernamento della rete viaria ordinaria non compresa nel piano decennale della viabilità. Su questo argomento si potrà tornare in un'ulteriore occasione, quando si discuterà appunto di tale piano.

Per queste ragioni il gruppo comunista — come ho già detto — voterà a favore dell'emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 8.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi dichiaro favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore Fornasari, interamente sostitutivo dell'articolo 8.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9. Il relatore Fornasari, su conforme parere della V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 9:

Sostituire l'articolo 9 con il seguente:

ART. 9.

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 esecutiva e l'avvio della realizzazione delle opere.

La somma di cui al precedente comma è iscritta in apposito capitolo del bilancio

per il 1985 dell'ANAS per la successiva erogazione alla predetta società.

Allegato all'atto aggiuntivo di cui all'ultimo comma dell'articolo 13 della legge n. 531 del 1982 la Società Autostrade presenterà un programma pluriennale quantificato degli interventi che la società stessa deve attuare in conformità della citata legge.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Si propone tale modifica a seguito di fatti avvenuti nell'intervallo di tempo fra la stesura del testo al nostro esame e l'attuale momento in cui lo discutiamo. Si tratta di stabilire quale dovrà essere la quota di autofinanziamento della Società autostrade, oggi società azionista di maggioranza della SAT, in modo da poter pervenire ad una definizione degli interventi successivi che lo Stato dovrà, in qualche modo, garantire per il completamento dell'opera di cui si parla.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore Fornasari, interamente sostitutivo dell'articolo 9.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 10. Su questo articolo esprimo qualche perplessità dovuta anche al fatto che non ci è ancora giunto il parere della Commissione finanze e tesoro. Comprendo lo spirito che ne aveva suggerito la formulazione, prego però il relatore, in considerazione del fatto che si è nella situazione di elaborare una problematica diversa sulla strutturazione delle società concessionarie, di sopprimerlo e di presentare un ordine del giorno di analoga materia.

Presento pertanto il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 10.

GUIDO ALBORGHETTI. Mi associo alla richiesta del presidente, credo anch'io che la materia sia troppo complessa per essere regolata in questo modo.

ORESTE LODIGIANI. Sono d'accordo.

BRUNO BOSCO. Anch'io.

GIANFRANCO ROCELLI. Si tratta di un problema di non secondaria valenza: o si trova l'accordo e si sopprime l'articolo, oppure è necessario aprire una discussione quanto mai approfondita.

GUIDO ALBORGHETTI. Se ben ricordo, in Comitato ristretto l'articolo era stato inserito nel testo del provvedimento con la riserva, da parte di tutti i gruppi, di valutare la portata dello stesso. Noi comunisti sciogliamo in questo momento tale riserva, sottolineando l'opportunità che l'articolo in questione non faccia parte del testo.

PRESIDENTE. Ricordo che il testo in discussione era stato da noi approvato in linea di principio. Tuttavia, non è ancora pervenuto il parere della Commissione finanze e tesoro che, pur non essendo vincolante, è opportuno acquisire per la complessità della materia che, comunque, dovrà essere disciplinata nell'ambito della generale ristrutturazione del complesso delle società concessionarie.

ORESTE LODIGIANI. Mi associo alla proposta del presidente ed alle dichiarazioni a questa favorevoli rese dal collega Alborghetti. Ritengo, inoltre, che la soppressione dell'articolo 10 non precluda la presentazione di un ordine del giorno concernente materia analoga, infatti, la soppressione che ci accingiamo a votare non vuol significare che la Commissione sia contraria a quel testo, ma solo che ravvisa l'opportunità di dare ad esso una collocazione più adeguata.

ANTONIO GUARRA. Mi dichiaro anch'io favorevole alla soppressione di questo articolo che, tra l'altro, contiene delle espressioni non molto chiare. Ad esempio, cosa si intende con « enti pubblici economici »? Si deve intendere tale espressione secondo la definizione classica del diritto ammini-

strativo? Oppure nell'ambito di essa possono farsi rientrare anche province e comuni? In tal caso, non capisco cosa significhi che le quote trasferite non cessano di concorrere a qualificare la prevalente natura pubblica del capitale delle società concessionarie.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Preso atto delle dichiarazioni rese dai rappresentanti dei vari gruppi, ritengo opportuno che il dichiarato consenso sugli obiettivi posti a base dell'articolo che si propone di sopprimere assuma i contorni di una precisazione nel merito. L'obiettivo dichiarato consiste in una maggiore elasticità della gestione delle varie società concessionarie, in una maggiore aggressività imprenditoriale delle stesse, dimodoché si possa immaginare di ricondurre, anche con questi strumenti tipici del mondo finanziario, l'intero settore autostradale a quella funzione propulsiva e di investimento che ha avuto in passato.

Questo credo sia il significato concreto dell'articolo cui si fa riferimento. Se tale esplicitazione raccoglie ed interpreta il consenso qui espresso, allora anche il significato dell'ordine del giorno assume una sua specificità. Infatti, al di là dei pareri ancora non espressi e accogliendo l'osservazione dell'onorevole Guarra, si deve riconoscere che questo articolo è assolutamente pleonastico, in quanto riproduce una norma del codice civile che, pur essendo tuttora in vigore, in questo settore non è mai stata applicata.

Solo di questo si tratta. In tal senso mi pare che la proposta di sopprimere l'articolo in questione abbia, oltre che una certa legittimità in termini procedurali, anche una sua pregnanza politica.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo concorda sulla necessità che la materia venga regolata in altra sede e preannuncia fin d'ora che accetterà l'ordine del giorno di identico tenore, perché si tratta di questione che è prioritaria rispetto alla preoccupazione del Governo stesso.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 10.

(È respinto).

L'onorevole Balzardi ha presentato il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

ART. 10-bis.

Gli accrediti alle società concessionarie dei versamenti da ciascuna società effettuati ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito, con modificazioni, nella legge 19 febbraio 1979, n. 51, e successive modificazioni ed integrazioni, a riduzione dei debiti di cui all'articolo 5 della legge 23 luglio 1980, n. 389, e successive modificazioni, correzioni ed integrazioni, nel quadro dei piani di rimborso allo Stato non costituiscono sopravvenienze attive per i sensi ed agli effetti del combinato disposto dell'articolo 55 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597 e successive modificazioni, correzioni ed integrazioni, e dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 598, e successive modificazioni, correzioni ed integrazioni.

PIERO ANGELO BALZARDI. Considerato che gli accrediti sono gravati da imposte pari a circa il 40 o 45 per cento, l'aiuto effettivo risulta del 50 per cento di quello dichiarato.

PRESIDENTE. Onorevole Balzardi, desidero farle presente che è da ritenere superfluo che si addivenga al chiarimento dedotto ad oggetto dell'emendamento da lei presentato, essendo del tutto evidente che il compendio di norme contenute nei numerosi articoli della legge n. 531 del 1982 ed in particolare nell'articolo 15 sono tutte finalizzate a creare le migliori condizioni per il conseguimento dell'obiet-

tivo del riassetto in generale del settore autostradale e specificatamente di alcune società.

Sotto tale riguardo ritengo che, in via di principio, non possa verificarsi quindi presupposto di fatto alcuno per la configurazione in termini di sopravvivenza fiscale attiva del regolamento di conti tra le società interessate e il tesoro dello Stato mediante l'accreditamento delle somme versate fin dall'inizio (articolo 1, secondo e terzo comma del decreto-legge n. 813 del 1978), a scomputo dei debiti che le stesse hanno nei confronti dello Stato e da rimborsare secondo un piano da inserire nei rispettivi piani finanziari. Ogni diversa interpretazione contrasterebbe chiaramente con la finalità di sostegno delle società in difficoltà perseguita con la legge n. 531 del 1982.

PIERO ANGELO BALZARDI. Mi dichiaro soddisfatto e pertanto ritiro l'articolo aggiuntivo da me presentato.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

ART. 10-ter.

L'articolo 5 del regio decreto 25 maggio 1895 n. 350 è modificato come segue:

« Qualora sia trascorso un tempo superiore a diciotto mesi dalla data di redazione del progetto a quella dell'aggiudicazione, l'Amministrazione appaltante, nell'ambito delle operazioni preliminari di consegna dei lavori, al fine di riscontrare se sono avvenute variazioni di fatto sulle quali il progetto è basato, provvede a mezzo dell'Impresa aggiudicataria o affidataria ad effettuare, in contraddittorio con la direzione lavori, le necessarie operazioni di verifica del progetto in relazione al terreno, al tracciamento, al sottosuolo e

quant'altro occorra per la esecuzione dell'opera.

Le operazioni di verifica di cui al precedente comma saranno effettuate, a prescindere dal tempo trascorso tra la redazione del progetto e l'affidamento, quando le condizioni del terreno sono naturalmente mutabili.

I dati relativi alle verifiche effettuate dovranno essere contenute in apposita relazione redatta dal direttore dei lavori incaricato e diretta all'ingegnere capo nonché risultare nel verbale di consegna dei lavori, qualora quest'ultima venga effettuata.

Nel caso che nel corso della predetta verifica si riscontrassero differenze fra le condizioni locali ed il progetto l'ingegnere capo ne informerà immediatamente il Ministero per mezzo dell'Ispettore del compartimento indicando:

- a) l'autore del progetto in base al quale fu disposto l'appalto;
- b) il direttore dei lavori che ha relazionato sulle verifiche eseguite;
- c) le cause e l'importanza delle differenze ed i provvedimenti da prendersi in conformità del successivo articolo 6.

Non si fa luogo alla consegna definitiva dei lavori e l'appalto può essere risolto da parte dell'Amministrazione se a seguito delle predette verifiche l'Amministrazione stessa ritiene necessario apportare al progetto variazioni tali, la cui spesa faccia aumentare il costo dell'opera oltre il quinto di quello previsto dal progetto originario, depurato del ribasso offerto dall'impresa aggiudicataria.

In caso di risoluzione del contratto, di cui al precedente comma all'impresa è dovuto il rimborso delle spese sostenute secondo quanto previsto dall'articolo 10, ottavo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1962, n. 1063 ».

È abrogato il primo comma dell'articolo 11 del regio decreto 25 maggio 1895, n. 350.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo ritiene necessario questo emendamento in considerazione, in particolare, di un richiamo da parte della Corte dei conti per quanto riguarda le procedure degli appalti in relazione all'articolo 5 del regio decreto 25 maggio 1985, n. 350, il quale prevede una dichiarazione da parte dei direttori dei lavori precedente all'appalto stesso, sulla idoneità delle opere e dei luoghi. Molto spesso la progettazione e la direzione dei lavori appartengono a due diverse persone e quindi vi è difficoltà ad ottenere in anticipo tale dichiarazione, in quanto un direttore dei lavori non si assume la responsabilità di qualcosa che non è di sua competenza.

Quindi, questo emendamento è necessario per poter sbloccare una situazione ormai insostenibile.

BRUNO BOSCO. Dobbiamo considerare che ci troviamo ogni giorno ad appaltare lavori progettati anche molti anni prima. La situazione dei luoghi può non essere la stessa che esisteva al momento della progettazione dei lavori. Potremmo trovarci a dover operare su un terreno libero al momento della progettazione, ma occupato da case al momento dell'appalto. Mi sembra pericoloso abrogare *sic et simpliciter* questa norma. Ritengo sia necessario che tale norma venga sostituita da una nuova norma che preveda una revisione prima dell'appalto.

GUIDO ALBORGHETTI. Comprendo le motivazioni del Governo e per questo ritengo che tutte le norme tese a rendere chiaro e snello il meccanismo procedurale, debbano essere accolte. Tuttavia, nel caso in questione, la materia è molto delicata perché la verifica dello stato dei luoghi ha una incidenza economica sul valore dei lavori in quanto una modifica di tale stato dei luoghi può comportare una diversa valutazione dei lavori.

Non dobbiamo dimenticare che in un'altra Commissione della Camera dei

deputati oggi si sta discutendo su un meccanismo che dà al ministro dei beni culturali e ambientali ampi poteri in materia di ambiente e dello stato dei luoghi. Su questo punto, quindi, dovremmo essere cauti. Potremmo usare l'accorgimento di limitare nel tempo (da diciotto a dodici mesi) questa norma, nel senso che se la norma stessa dà buoni risultati potrà andare in regime, ma se crea dei problemi potrà essere verificata.

GIANFRANCO ROCELLI. Ho prestato molta attenzione ai rilievi fatti dall'onorevole Bosco in merito all'articolo aggiuntivo presentato dal Governo e non ignoro che una non attenta e severa applicazione delle norme in esso disposte potrebbe costituire un pericolo. Tuttavia credo sia indispensabile, da parte nostra, inserire, con questa legge, nel contesto della realtà della gestione dell'ANAS, alcune possibilità di sperimentazione che inducano anche noi ad avere un punto di riferimento in relazione all'attuazione di norme di snellimento come di fatto sono queste.

In questo senso, apprezzo l'iniziativa del Governo e credo che tutta la Commissione dovrebbe apprezzarla in particolare alla luce delle dichiarazioni del sottosegretario.

Sono d'accordo con la proposta alternativa dell'onorevole Alborghetti che intende determinare le date di applicazione di queste norme per darci la possibilità di verificarne il funzionamento. Verifica che potrà esserci utile anche in altre occasioni.

In questo senso qualora le proposte di modifica siano recepite, il gruppo democristiano voterà a favore dell'emendamento proposto dal Governo.

PRESIDENTE. Onde consentire ai gruppi di procedere, sulla base delle osservazioni testé espresse dai loro rappresentanti, ad una formulazione più compiuta dell'articolo aggiuntivo 10-ter, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 19,45, è ripresa alle 19,55.

PRESIDENTE. Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo parzialmente difforme da quello presentato dal Governo:

Dopo l'articolo 10 è aggiunto il seguente articolo 10-quater:

ART. 10-quater.

In attesa della definizione di una nuova disciplina della materia, e comunque non oltre due anni dall'entrata in vigore della presente legge, l'ANAS in luogo di quelle di cui agli articoli 5 e 11, primo comma, del regio decreto 25 maggio 1895, n. 350, può applicare le disposizioni di cui ai seguenti commi.

Fino a tale data, qualora sia trascorso un tempo superiore a 12 mesi dalla data di redazione del progetto a quella dell'aggiudicazione, l'ANAS, nell'ambito delle operazioni preliminari di consegna dei lavori, al fine di riscontrare se sono avvenute variazioni di fatto sulle quali il progetto è basato, può provvedere a mezzo dell'Impresa aggiudicataria o affidataria ad effettuare, in contraddittorio con la Direzione Lavori, le necessarie operazioni di verifica del progetto in relazione al terreno, al tracciamento, al sottosuolo e quant'altro occorra per la esecuzione dell'opera.

Le operazioni di verifica saranno effettuate, a prescindere dal tempo trascorso tra la redazione del progetto e l'affidamento, quando le condizioni del terreno sono naturalmente mutabili.

I dati relativi alle verifiche effettuate dovranno essere contenuti in apposita relazione redatta dal Direttore dei lavori incaricato e diretta all'Ingegnere Capo nonché risultare nel verbale di Consegna dei lavori, qualora quest'ultima venga effettuata.

Nel caso che nel corso della predetta verifica si riscontrassero differenze fra le condizioni locali ed il progetto,

l'Ingegnere Capo ne informerà immediatamente il Ministero per mezzo dell'Ispettore del Compartimento indicando: a) l'autore del progetto in base al quale fu disposto l'appalto; b) il Direttore dei Lavori che ha relazionato sulle verifiche eseguite; c) le cause e l'importanza delle differenze ed i provvedimenti da prendersi in conformità dell'articolo 6 del predetto regio decreto.

Non si fa luogo alla consegna definitiva dei lavori e l'appalto può essere risolto da parte dell'ANAS se a seguito delle predette verifiche l'Amministrazione stessa ritiene necessario apportare al progetto variazioni tali, la cui spesa faccia aumentare il costo dell'opera oltre il quinto di quello previsto dal progetto originario, depurato del ribasso offerto dall'impresa aggiudicataria. In caso di risoluzione del contratto all'impresa è dovuto il rimborso delle spese sostenute secondo quanto previsto dall'articolo 10 ottavo comma del decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1962, n. 1063.

Il Ministro dei lavori pubblici Presidente dell'ANAS riferirà annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sull'applicazione delle disposizioni del presente articolo.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo accoglie l'emendamento presentato dal relatore, e ritira il proprio, ma insiste nella necessità che si giunga sollecitamente ad una soluzione definitiva del problema.

GUIDO ALBORGHETTI. Pur ritenendo che la durata temporale sia piuttosto ristretta, convengo sul fatto che sia stato compiuto un passo in avanti. Nutro, tuttavia, qualche dubbio nel ritenere che questa soluzione sia la migliore ed auspico una particolare cautela da parte del Governo nell'applicazione di questo articolo, in quanto verifiche non fedeli potrebbero comportare alcune distorsioni sotto il profilo economico nei confronti delle imprese. Ritengo opportuno esprimere questa mia preoccupazione perché in sede di verifica se ne possa tenere conto e per mo-

tivare la mia astensione in sede di votazione.

ORESTE LODIGIANI. Pur essendo per me difficile esprimere un giudizio compiuto sulla materia, in base alle obiezioni espresse dai colleghi riterrei opportuno prevedere l'obbligo di un rendiconto, con il quale, senza voler in alcun modo verificare l'attività amministrativa dell'ANAS, sarebbe possibile sapere che cosa accade sotto il profilo economico in un certo periodo di tempo; in tal modo, qualora talune obiezioni sollevate apparissero fondate, potremmo intervenire per apportare le dovute correzioni.

GUIDO ALBORGHETTI. Condivido l'osservazione espressa dall'onorevole Lodigiani circa l'opportunità di prevedere l'obbligo di presentare un rendiconto.

Inoltre, in considerazione delle notevoli difficoltà che le operazioni di verifica potrebbero comportare in alcune zone sottoposte a determinati vincoli, ritengo che, pur senza prevedere una particolare cautela nell'applicazione dell'articolo in oggetto in quelle zone, deve essere considerato opportuno l'inserimento dell'espressione « può provvedere ».

GIANFRANCO ROCELLI. Circa la questione del rendiconto relativo all'articolo che andiamo ad approvare, devo dire che l'ANAS più volte ci ha intrattenuto sulla questione in sede di numerose audizioni; come ho detto, sono molto prudente sulla possibilità di dare a questa norma un regime continuato, ma, così come è stato proposto in riferimento all'applicazione per due anni, ritengo che le norme cautelative siano tali da poter finalmente far muovere l'ANAS con tempestività. Qualora ciò non avvenisse, come potere legislativo potremmo nell'ambito del controllo fare i dovuti rilievi.

L'articolo al nostro esame riveste una notevole importanza ed il suo inserimento non è stato richiesto con quella leggerezza che taluni hanno voluto evidenziare; ritengo che il Governo abbia proposto con senso di responsabilità questo articolo ag-

giuntivo e che, accettandone la nuova versione, abbia ulteriormente dimostrato di voler venire incontro non solo alle esigenze di funzionalità dell'ente, ma anche a quelle di prudenza che sono state qui espresse.

Per tale ragione voteremo a favore dell'articolo aggiuntivo formulato dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo presentato dal relatore.

(È approvato).

PRESIDENTE. Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

ART. 10-bis.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 400 miliardi per il 1985, a lire 2.100 miliardi per il 1986 e a lire 2.500 miliardi per il 1987, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento: « piano decennale della grande viabilità e provvedimenti ex-
articoli 9 e 11 previsti dalla legge n. 531 del 1982 ».

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

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è favorevole all'articolo aggiuntivo 10-bis presentato dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 10-bis presentato dal relatore.

(È approvato).

Poiché al successivo articolo 11 già approvato in linea di principio non sono

stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 11.

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

(È approvato).

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Propongo il seguente nuovo titolo del disegno di legge:

« Modifica del termine previsto dal penultimo comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, e disposizioni in materia di viabilità di grande comunicazione ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Passiamo agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Balzardi, Ricciuti, Comis, Rocelli, Astone e Paganelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

a conclusione del dibattito del disegno di legge 1819, considerata la rigidità dei rapporti societari legati ad una convenzione interna di rispetto dei diritti di prelazione dei soci;

rilevato come tutto questo provochi una diffusa carenza di imprenditorialità nell'intero settore autostradale

impegna il Governo

ad accertare tutte le possibilità di reperimento di nuove risorse finanziarie, anche tramite trasferimenti di quote di capitali nel rispetto delle norme vigenti, nell'ambito di società a prevalente capitale pubblico.

0/1819/1/IX

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo accetto.

PRESIDENTE. I proponenti insistono per la votazione?

PIERO ANGELO BALZARDI. No, non insistiamo.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente ordine del giorno a firma dei deputati Botta, Lodigiani e Chella:

La Camera,

ritenuto:

che l'articolo 14, ultimo comma, della legge n. 531 del 1982 delegava alla ANAS la promozione di iniziative atte a conseguire al più presto l'unificazione degli attuali sistemi di esazione dei pedaggi da parte delle società concessionarie interessate, allo scopo di assicurare una funzionale interconnessione tra diverse autostrade, eliminando pertanto — lì ove necessario — barriere intermedie;

che l'ANAS dava luogo ad un piano di ristrutturazione delle strutture e dei sistemi di esazione;

che sulla base di tale studio è stata prevista la soppressione delle barriere di Fegolino sulla Ventimiglia-Savona e di Legino sulla Savona-Genova con la conseguente interconnessione diretta dei due itinerari;

che la Società Autostrade dei Fiori provvedeva ad inserire nel piano finanziario la spesa necessaria per la soppressione della barriera, l'adeguamento delle strutture autostradali ed il cambiamento delle apparecchiature di esazione con il passaggio al sistema magnetico, per renderlo compatibile all'interno sistema interconnesso;

che non è stato possibile finora farvi fronte a causa della mancata approvazione definitiva dell'atto aggiuntivo e del relativo piano finanziario essenzialmente

per l'intervenuto blocco dell'operatività del Fondo centrale di garanzia per le autostrade;

che nei periodi più recenti sono venute a manifestarsi condizioni di grosso disagio per l'utenza e di scadimento dei livelli di sicurezza con il formarsi di situazioni di congestione in corrispondenza delle predette barriere,

invita il Ministro dei lavori pubblici

a disporre perché l'ANAS, una volta resi operativi gli interventi di cui al presente disegno di legge n. 1819 per la predetta società, dia luogo, anche nelle more della definizione dell'atto aggiuntivo e del relativo piano finanziario, alle approvazioni necessarie per provvedere all'abolizione di dette barriere ed alla relativa interconnessione dell'itinerario Genova-Ventimiglia.

0/1819/2/IX

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. I presentatori non insistono per la votazione dell'ordine del giorno 0/1819/2/IX, accolto dal Governo come raccomandazione.

Gli onorevoli Balzardi, Ricciuti, Comis, Ebner, Rocelli e Astone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

a conclusione del dibattito del disegno di legge n. 1819,

rilevato come, per un concorso di elementi ostativi, non sia stato affrontato il tema decisivo per il futuro del settore delle politiche tariffarie delle società concessionarie non soggette al Fondo centrale di garanzia ed in particolare della « Autostrade S.p.A. »,

constatato il ruolo che in passato la detta Società ha svolto ed il rilievo

che assumerà in futuro per i nuovi investimenti ad essa affidati,

constatata altresì la difficoltà di interventi efficaci e tempestivi per un effettivo ammodernamento tecnico e finanziario dell'intero settore di cui la predetta Società è certamente capofila,

e constatati gli inevitabili ritardi nella sua gestione,

invita il Governo

ad assumere tutte le iniziative necessarie ed opportune per accelerare i processi in atto e definire una strategia complessiva del settore autostradale.

0/1819/3/IX

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. I proponenti insistono per la votazione?

PIERO ANGELO BALZARDI. No, non insistiamo.

Gli onorevoli Palmi Lattanzi, Alborghetti e Fabbri hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

riunita per l'esame del disegno di legge n. 1819, tenuto conto del grave ed annoso problema della viabilità sulla strada statale 16 e della improrogabile necessità di risolvere una situazione dannosa per le economie locali nonché la salute e l'incolumità delle popolazioni

impegna il Governo

a formulare in tempi rapidi proposte tese a risolvere il problema tenendo conto degli orientamenti espressi dal consiglio regionale delle Marche e dagli enti locali interessati.

0/1819/4/IX

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. I proponenti insistono per la votazione?

ROSSELLA PALMINI LATTANZI. La questione al nostro esame credo sia all'ordine del giorno dei lavori della nostra Commissione. Si tratta di un problema, annoso per le Marche, relativo allo smaltimento del traffico nazionale sulla statale Adriatica 16 che ormai, in buona sostanza, è una strada urbana.

Il traffico pesante, che attraversa i centri abitati, crea ovviamente problemi assai gravi. Ricordo infatti che la regione ed i comuni interessati deviano, a proprie spese, e limitatamente al periodo estivo, il traffico pesante sulla A14. La regione sta discutendo un provvedimento tendente alla soluzione di tale problema. Ritengo pertanto che il Governo debba formulare apposite proposte in tal senso, considerando proprio che non si tratta di una questione nuova.

PRESIDENTE. La questione al nostro esame riguarda tutta la problematica già evidenziata in occasione dell'audizione avvenuta in occasione dello studio per l'attraversamento delle aree metropolitane o di alcuni tratti delle stesse. È chiaro che ciò comporta una modifica dell'atto di concessione con conseguenti problemi di copertura.

GUIDO ALBORGHETTI. Riteniamo che questo ordine del giorno ponga l'esigenza di risolvere la questione ma non vincola il Governo ad una specifica soluzione. La complessità e l'urgenza della materia ci convincono della necessità di procedere ad una votazione che potrebbe anche spronare il Governo a stringere i tempi. Insistiamo pertanto per la votazione dell'ordine del giorno 0/1819/4/IX.

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

Gli onorevoli Comis e Rocelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

riunita per l'esame del disegno di legge n. 1819,

ritenuto che nella realizzazione di lavori pubblici operano i consorzi, i quali affrontano gli stessi problemi che si trovano ad affrontare le associazioni temporanee di imprese,

impegna il Governo

a fare sì che la formula organizzativa prevista dall'articolo 23-bis della legge 8 agosto 1977, n. 584, aggiunto dall'articolo 12 della legge 8 ottobre 1984, n. 687, sia direttamente applicabile anche alle imprese riunite in forma consortile.

0/1819/5/IX

ALFREDO COMIS. Mediante tale ordine del giorno si vuol solo confermare la necessità di un'attenzione da parte del Governo, alla luce del fatto che l'articolo 6, già approvato, menziona anche i consorzi. E quindi evidente l'opportunità di regolamentare gli stessi, agganciandoli alla normativa attualmente esistente per le associazioni.

PRESIDENTE. Poiché sono stato relatore del provvedimento del 1984 che disciplinava anche le associazioni di impresa, posso assicurare che non vi è alcun dubbio che quando si parla di associazioni d'impresa ci si riferisce anche a quelle riunite in forma consortile. Ciò si evince proprio dall'esame dell'articolo 6 della summenzionata legge.

ALFREDO COMIS. Ritiriamo l'ordine del giorno 0/1819/5/IX, ritenendoci soddisfatti delle precisazioni del presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

ANGELO SATANASSI. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione del prov-

vedimento. Prendiamo atto che, per la prima volta, si sono affrontati problemi importanti, alla cui soluzione, com'è noto, il nostro gruppo ha concorso con il massimo dell'impegno. All'ANAS viene offerta un'operatività, certo con priorità chiaramente definite, in modo che essa possa porre mano in tempi ravvicinati all'attuazione del primo stralcio del piano decennale, secondo le priorità definite dal sistema delle autonomie locali, di concerto con i compartimenti dell'ANAS. Per quanto riguarda il fondo di garanzia autostradale, abbiamo avviato un processo che ci consente di chiudere una partita aperta da troppo tempo e gestita dal Governo con estrema superficialità. Noi comunisti ci asterremo dalla votazione finale del provvedimento anche sulla base dei giudizi che abbiamo formulato sui singoli articoli, alcuni dei quali presentano limiti rilevanti. Tra l'altro, non vi è allo stato la possibilità di cancellare i ritardi del Governo che hanno reso ancor più complessa e difficile la soluzione di problemi connessi alla materia autostradale.

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

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere 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 sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge n. 1819 con il seguente nuovo titolo « Modifica del termine previsto dal penultimo comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, e dispo-

sizioni in materia di viabilità di grande comunicazione »:

Presenti	28
Votanti	14
Astenuti	14
Maggioranza	8
Voti favorevoli	14
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Astone, Balzardi, Bosco Bruno, Botta, Comis, Fornasari, Malvestio, Paganelli, Re-bulla, Ricciuti, Rocelli, Senaldi, Sorice, Tancredi.

Si sono astenuti:

Alborghetti, Boetti Villanis Audifredi, Bonetti Mattinzoli, Boselli, Bulleri, Chella, Columba, Fabbri, Facchetti, Geremicca, Jovannitti, Palmi Lattanzi, Polesello, Satanassi.

La seduta termina alle 20,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO