

## COMMISSIONE IX

## LAVORI PUBBLICI

38.

## SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 1° AGOSTO 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

## INDICE

|   | PAG. |  | PAG.   |
|---|------|--|--|
| <b>Sostituzioni:</b>  |      | BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i>  | 3, 4, 6, 8, 10, 11<br>13, 14, 15, 19, 20, 22, 23, 25 |
| BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i> . . . . .   | 3    | ALBORGHETTI GUIDO . . . . .  | 6, 9, 11, 12<br>14, 15, 20, 21, 22, 25               |
| <b>Proposta di legge</b> (Discussione e rinvio):  |      | ALIBRANDI TOMMASO . . . . .  | 9  |
| Senatori Bo ed altri: Ulteriori provvedimenti per la tutela del carattere artistico e storico della città di Urbino e per le opere di risanamento igienico e di interesse turistico ( <i>Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (2922).   |      | ERMELLI CUPELLI ENRICO . . . . .   | 22, 25   |
| BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i> . . . . .   | 3    | GUARRA ANTONIO . . . . .   | 6, 13  |
| <b>Disegno di legge</b> (Discussione ed approvazione):  |      | NICOLAZZI FRANCO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .                | 7, 21, 25  |
| 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 ( <i>Approvato dalla IX Commissione permanente della Camera e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (1819-B). |      | PIERMARTINI GABRIELE . . . . .   | 7, 10, 19, 22  |
|   |      | RICCIUTI ROMEO . . . . .   | 8, 13, 14, 22, 25                                    |
|   |      | ROCELLI GIANFRANCO . . . . .   | 7, 13, 22  |
|   |      | SENALDI CARLO . . . . .  | 25   |
|   |      | TASSONE MARIO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . . | 22, 23   |
|   |      | <b>Votazione segreta:</b>  |  |
|   |      | BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i> . . . . .                                    | 25   |

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 16,30.**

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

(È approvato).

#### Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, quarto comma, del regolamento, i deputati Foti, Malvestio e Rizzi, sono sostituiti rispettivamente dai deputati Orsini Gianfranco, Rabino e De Rose.

**Rinvio della discussione della proposta di legge senatori Bo ed altri: Ulteriori provvedimenti per la tutela del carattere artistico e storico della città di Urbino e per le opere di risanamento igienico e di interesse turistico (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2922).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei Senatori Bo, Venturi e Volponi: « Ulteriori provvedimenti per la tutela del carattere artistico e storico della città di Urbino e per le opere di risanamento igienico e di interesse turistico », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 maggio 1985.

Comunico alla Commissione che non è ancora pervenuto il necessario parere della V Commissione bilancio: propongo di rinviare la discussione della proposta di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Discussione 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 (Approvato dalla IX Commissione permanente della Camera e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1819-B).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica del termine previsto dal penultimo comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, e disposizioni in materia di viabilità di grande comunicazione », già approvato dalla IX Commissione permanente della Camera nella seduta del 17 aprile 1985, e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 25 luglio 1985.

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sul testo trasmessoci dal Senato, e preannuncio che il Governo ha predisposto due emendamenti all'articolo 9 — uno soppressivo ed un altro sostitutivo — e un emendamento all'articolo 10.

L'onorevole Fornasari ha facoltà di riferire sulle modifiche introdotte dal Senato.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. L'VIII Commissione permanente del Senato ha ritenuto di dover apportare, all'articolato a suo tempo definito in questa sede, una

serie di modifiche che, se non costituiscono un rimaneggiamento globale del testo, ne configurano certo una riscrittura.

Venendo ad esaminare nei particolari queste modifiche, si rileva che, al primo comma dell'articolo 1, il termine previsto per la cessazione del funzionamento del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane è stato spostato dal 31 luglio 1986 al 31 dicembre dello stesso anno. Tale nuovo termine sembra congruo, considerando che per l'esame di questo provvedimento abbiamo impiegato molti mesi.

Una più sostanziale modifica viene invece apportata al terzo comma dell'articolo 1. Noi avevamo previsto che, entro il 31 luglio 1986, il predetto Fondo cessasse comunque di intervenire, imponendo in ogni caso al Governo di presentare per quella data delle soluzioni per le situazioni di crisi ancora persistenti nelle società concessionarie. Il Senato ha invece introdotto una sorta di via di uscita, di ulteriore proroga per le inadempienze relative a prestiti garantiti dallo Stato con istituti di credito esteri. Tale modifica cambia completamente l'impostazione da noi data al problema; evidentemente, il Senato ha tenuto conto delle difficoltà, già da oggi rilevabili, di fronteggiare delle situazioni — per quella data — che impegnano il nostro Governo con istituti di credito esteri, e che sono riscontrabili nella variegata geografia delle società concessionarie.

All'articolo 2, è stato eliminato il secondo comma. Ritengo che si sia trattato, più che di altro, di una questione di « estetica » legislativa senza un significato pregnante.

**PRESIDENTE.** Ricordo che, all'articolo 2, è stato inserito il consolidamento sino al 30 giugno 1985 degli interessi di moratoria.

**GIUSEPPE FORNASARI, Relatore.** Ciò rientra nella logica di cui sopra.

L'articolo 5 aveva un punto di riferimento preciso nell'omologo articolo 5 della legge n. 531 del 1982, perché ri-

guardava le opere di interesse metropolitano che risultavano affidate all'iniziativa delle società concessionarie, per una quota parte, ed a quella dell'ANAS, in parte prevalente, allo scopo di facilitare questa sorta di compartecipazione.

La modifica apportata dal Senato crea condizioni diverse, estendendo la normativa anche alle aree urbane, cosicché diventa facile immaginare una duplicazione degli interventi, anche se l'aggettivo « urbane » contenuta nel testo del Senato non può in alcun modo escludere l'aggettivazione che noi avevamo scelto, ma rappresenta in qualche modo un'estensione rispetto all'aggettivo « metropolitane ». È chiaro che resta comunque preminente l'intervento sulle grandi aree di conurbazione, perché è in esse che si registra una maggiore difficoltà in ordine alle aste viarie di penetrazione ed alla possibilità di fronteggiare i problemi di traffico e, in qualche modo, di ridisegnare delle strutture urbane che sembra possano ricevere una buona attenzione da parte dell'opinione pubblica e delle forze politiche nel prossimo futuro. Sono stati altresì affiancati alle società concessionarie i soggetti comuni, per quanto riguarda l'attribuzione di questi benefici finanziari.

Durante la precedente discussione alla Camera fu chiaro che si faceva riferimento alle società concessionarie per opere che, nell'ordinaria legislazione, sono da sempre oggetto di preminente interesse per i comuni. Proprio per questo la Cassa depositi e prestiti poteva intervenire senza snaturare la tradizione e l'ordinarietà del suo intervento. Si tratta, secondo me, di valutare positivamente anche queste modifiche all'articolo 5, sempre che rimanga chiaro ed inteso, nella nostra discussione, che il problema principale è non tanto quello di fronteggiare con uno stanziamento particolare e specifico qualche evento spicciolo che possa qua e là verificarsi nel « sottopasso » di questa o di quella città, quanto quello di favorire l'assetto viario delle grandi metropoli e conurbazioni per agevolare in effetti un rimodernamento della rete viaria nelle grandi città.

Un'ulteriore modifica è quella che riguarda l'articolo 6 laddove il termine di riferimento non è più di 45 giorni bensì di 60 giorni.

Anche questa mi sembra essere una « limatura » per l'approvazione di questo testo. Invece, tutta la parte che, nella stesura da noi approvata, era in qualche modo propedeutica ad altre norme che ci saremmo attesi per una ulteriore specificazione della procedibilità del programma di cui abbiamo parlato — mi riferisco specificatamente al terzo comma dell'articolo 6 — è stata sostituita da tutt'altra normativa, di cui parlerò più avanti.

All'articolo 7, la previsione del 15 per cento dell'ammontare complessivo dei programmi costruttivi da eseguirsi direttamente od indirettamente da parte dell'ANAS ha assunto una forma più limitata. Rimane il concetto di una previsione comunque definita per interventi manutentori i quali possono essere, per altro, fonti di finanziamento per eventuali mancanze di cassa del fondo centrale di garanzia. Ma il « pacchetto » di riferimento non è generalizzato, così come avevamo « disegnato » noi, ma contiene elementi di specificazione per anni e per tipi di investimenti, con la conseguenza che questo 15 per cento diventa, in termini assoluti, una cifra certamente inferiore.

All'articolo 8, è stato soppresso l'ultimo comma; esso era stato da noi approvato come una forma di garanzia per avere ben chiaro quale fosse l'intenzione della Società autostrade s.p.a. nel predisporre i suoi programmi. Ed invece di fare riferimento ad un'analisi specifica e puntuale degli impegni finanziari correlati ad una gestione e programmazione degli interventi, ci eravamo limitati a richiedere un programma pluriennale quantificato rispetto agli impegni che la legge n. 531 del 1982 poneva alla Società autostrade s.p.a.

Il Senato ha ritenuto — e qui davvero è da chiedersi quale ne sia stata la logica — a fronte di un emendamento del Governo che poneva qualcosa di ancor più

impegnativo, come il piano finanziario, di rispondere negativamente a tale proposta e di abrogare anche quanto noi avevamo scritto.

Questo è un primo elemento di incertezza, anche nella valutazione del testo in discussione, che fa un po' da *ouverture* al contenuto dell'articolo successivo, che definisce in maniera più compiuta quello che noi, in maniera molta più sintetica, avevamo scritto al terzo comma dell'articolo 6.

Ritengo che il testo del Senato contenga una formulazione congrua, anche se — per così dire — iniziale, di un processo che dovrebbe vedere definita con molto maggiore chiarezza questa nuova capacità di azione dell'ANAS.

L'incredibile è che il Governo presenti ora a noi un emendamento soppressivo dell'articolo 9, con il risultato di non capire quale sia la *ratio* che lega la nostra discussione a quella, lunga e tormentata, che si è svolta al Senato.

Giova ricordare che avevamo introdotto, in aggiunta al testo presentato dal Governo (limitato alla proroga del fondo centrale di garanzia), la possibilità per il Governo di acquistare come spendibili i fondi inseriti nella Tabella C della legge finanziaria per il 1985, purché ciò avvenisse con la massima celerità ed urgenza, per fronteggiare una situazione di stallo del settore che era stata rilevata da tutti i gruppi politici.

Il Senato ha introdotto l'articolo 10, che tiene conto del fatto che nel frattempo, tra la discussione svolta alla Camera e quella avvenuta nell'altro ramo del Parlamento, nei rapporti fra l'amministrazione dell'ANAS e gli organi di controllo dello Stato si è aperto una sorta di contenzioso. L'articolo 10 dovrebbe servire a superare questo tipo di difficoltà; per il resto non ci sono modifiche di rilievo.

Desidero ricordare che il nostro precedente articolo 9 teneva conto di una serie di problemi che la stessa ANAS ci aveva fatto presente e che noi, con qualche riserva, avevamo accolto, ritenendo che si potessero snellire le procedure ed antici-

pare i tempi per l'utilizzo degli investimenti stanziati.

Ritengo che si debba dare una risposta urgente a questa situazione, al di là delle questioni di dettaglio; dobbiamo fare in modo che prima della ripresa autunnale questo provvedimento divenga legge della Repubblica. Sbaglieremmo a voler fermare il fondo di garanzia, anche in considerazione del fatto che l'autunno è la stagione in cui le società concessionarie debbono elaborare i propri bilanci. Sbaglieremmo bloccando il fondo in un « limbo » che non consente via d'uscita, invece di sfruttare la possibilità di rendere effettiva questa previsione di spesa.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

**ANTONIO GUARRA.** Signor presidente, onorevoli colleghi, ai tempi di Mao-Tse-Tung andava molto in voga il gioco del ping-pong; dopo la sua morte questo gioco passò di moda. Lo abbiamo riattivato noi con questo disegno di legge — non so se si possa definire in questo modo — sul fondo di garanzia delle società autostradali. Ritengo che ciò sia conseguenza diretta della cattiva qualità dell'attività legislativa che si persegue da un po' di tempo a questa parte nel nostro Parlamento: le leggi che variamo non si caratterizzano per la loro generalità ed astrattezza. Inoltre stiamo prendendo l'abitudine di varare leggi fornite di nome e cognome, anzi, come di direbbe a Napoli, col « contronome ».

Secondo me, in questa materia stiamo facendo il gioco del ping-pong, tralasciando di individuare correttamente i motivi che sono alla base di questi problemi; infatti, dopo aver avuto molto informalmente — e direi quasi molto inconstituzionalmente — un incontro fra i rappresentanti di questa Commissione e quelli dell'omologa Commissione del Senato è stato elaborato un testo che lo stesso Governo, che pure ha partecipato ai lavori del Senato, ha deciso di modificare nuovamente.

Se ci si vuole comportare seriamente, occorre che il Governo emani un decreto sul fondo di garanzia, perché altrimenti ci sarà un dissesto economico. Invito a ponderare bene questa legge, che dobbiamo affrontare con molta serietà e non frettolosamente come sta avvenendo in questa mezz'ora di calura pomeridiana del 1° agosto 1985.

**GUIDO ALBORGHETTI.** Anzitutto desidero dire che la questione della modalità di affidamento dei lavori contenuta nell'articolo 9 è estremamente importante al fine di uno snellimento delle procedure. Si tratta infatti di materia che non può essere affrontata in maniera superficiale o, peggio ancora, senza una adeguata riflessione; esistono a proposito iniziative legislative che riguardano la riorganizzazione delle procedure di appalto e concessione che dovrebbero essere esaminate in modo organico.

Il Comitato ristretto incaricato dell'esame della materia era giunto ad una formulazione, anche se di massima, di un articolo concernente problemi analoghi; in seguito, di concerto con il Senato, si decise di soprassedere alla presentazione di quel testo. Ritengo, pertanto, opportuna la presentazione da parte del Governo di un emendamento soppressivo dell'articolo 9 e faccio presente che l'eliminazione del suddetto articolo è la condizione che il gruppo comunista pone per il suo consenso al mantenimento della sede legislativa.

Abbiamo sempre sostenuto l'esigenza di favorire la formazione di consorzi, ma è altrettanto vero che il partito comunista è nettamente contrario ad introdurre norme che possano configurare una turbativa di mercato. Soltanto la parità di condizioni, di prezzi, tempi e qualità delle opere fornite dai consorzi può scatenare un meccanismo di preferenza; lascio immaginare ai colleghi cosa potrebbe significare in alcune zone del nostro paese l'avverbio « esclusivamente » contenuto nell'articolo 9. Lasciando da parte i ricorsi al TAR e le altre conseguenze che ne scaturirebbero, possiamo immaginare

che qualcuno arriverebbe ad acquistare le testate delle imprese pur di partecipare agli appalti.

Ritengo che la formulazione iniziale proposta dalla Commissione aveva lo spirito di garantire, a parità di condizioni, la preferenza ai consorzi legati alle imprese locali; non possiamo permettere che con la presente formulazione questo concetto venga distorto in una turbativa di mercato, per cui in mancanza delle predette condizioni non si avrebbe nemmeno il diritto di partecipare agli appalti. Questo è veramente troppo! Apprezzo il fatto che il Governo affronti direttamente la questione, ma qualora l'emendamento fosse ritirato o non risultasse approvato, il gruppo comunista richiederebbe la rimessione del provvedimento in Assemblea. Ciascun gruppo politico potrà schierarsi come riterrà opportuno, ma non è accettabile il fatto che una norma non sia trasparente, e questa non lo è certamente, come già detto.

GABRIELE PIERMARTINI. Ritengo che l'articolo 9 rappresenti un tentativo in via sperimentale di trovare sistemi procedurali più celeri per quanto riguarda le opere pubbliche. Sempre in riferimento a tale articolo, condivido le perplessità espresse dal collega Alborghetti e mi dichiaro sin d'ora favorevole all'emendamento sostitutivo del Governo.

GIANFRANCO ROCELLI. Prima di chiedere al presidente una breve sospensione della seduta al fine di chiarire le rispettive opinioni, vorrei conoscere la posizione del ministro al riguardo.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ritengo legittimo che nel corso della *navette* fra Camera e Senato di un provvedimento si cambi atteggiamento in seguito ad un esame più approfondito del testo approvato: è proprio quanto è accaduto al Governo circa l'articolo 9 che, se dovesse rimanere nel testo attuale, impedirebbe all'ANAS di formare l'elenco previsto. Tale ente si troverebbe nella situazione di dichiarare pubblicamente l'impossibilità di redigere i progetti esecutivi

e di sconfessare praticamente il proprio comportamento degli ultimi anni, perché si potrebbe pensare che il consiglio di amministrazione in passato abbia approvato, e poi appaltato, non progetti esecutivi ma progetti di massima. Invece, tale comportamento è stato pienamente legittimato dalla Corte dei conti prima della nota pronuncia. Fino a qualche mese fa, infatti, si è proceduto approvando i progetti e rinviando alle indagini geologiche l'eventualità di analisi geofisiche e geotecniche al periodo dei lavori in corso, con un contratto ben preciso della ditta appaltatrice che se ne doveva sobbarcare l'onere. Il Governo non può assolutamente accettare una norma che preveda semplicisticamente che i progetti approvati divengano immediatamente esecutivi dopo l'elencazione dei progetti stessi. È per questo motivo che il Governo ha proposto in un primo tempo la modifica del primo comma dell'articolo 9.

Successivamente, su mia proposta, è stato presentato un emendamento interamente soppressivo dell'articolo 9, perché si è ritenuto che l'articolo 10 tenesse conto di tutte le esigenze.

Infatti, si sarebbe potuto in tempi brevi giungere alla possibilità di appaltare lavori per 2250 miliardi: attualmente ne abbiamo appaltati con progetti di massima per 450 miliardi e con progetti già esecutivi ed approvati dal consiglio di amministrazione, che poi abbiamo dovuto fermare dopo l'intervento della Corte dei conti, per 1800 miliardi di lire.

Come dicevo prima, l'articolo 10 risponde sufficientemente a tutte queste esigenze, mentre l'articolo 9 può trovare una giusta collocazione in provvedimenti legislativi già presentati. Sulla base di queste considerazioni, ritengo che si possa sollecitare la responsabilità dei nostri colleghi del Senato affinché nella giornata di domani approvino definitivamente il disegno di legge che, però, nell'attuale sua formulazione non può essere accettato dal Governo.

GIANFRANCO ROCELLI. Rinnovo al presidente la mia richiesta di sospendere brevemente la seduta.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta a causa di concomitanti votazioni in Assemblea.

**La seduta, sospesa alle 17, è ripresa alle 19,25.**

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame del provvedimento.

BRUNO BOSCO. Non riesco a comprendere i motivi che sono alla base della nuova stesura dell'articolo 9, operata dal Senato, rispetto a quella da noi formulata, che già rappresentava un miglioramento delle stesse richieste dell'ANAS. Ritengo che, qualora ratificassimo l'articolo 9 approvato dal Senato, il ministro sarebbe tra breve chiamato a rispondere dinanzi alla Commissione parlamentare per i procedimenti di accusa, ed i responsabili dell'ANAS dovrebbero andare in galera. Infatti, lo sconcertante primo comma del nuovo articolo 9 dà per scontato che l'ANAS ha commesso il gravissimo reato di falso in atto pubblico, avendo approvato progetti esecutivi che tali non sono: e non solo essa denuncerebbe il fatto in se stesso, ma addirittura formulerebbe l'elenco di tutte le volte che questi atti criminosi sono stati commessi! Se approvassimo quest'articolo così come ci è stato trasmesso dall'altro ramo del Parlamento, l'ANAS non potrebbe più fare nulla, ed apriremmo un contenzioso gravissimo che non porterebbe ad alcun risultato. È per questo che voterò a favore del preannunciato emendamento del Governo, soppressivo dell'articolo 9, ritenendo che, anche senza di esso, la legge non perderebbe la sua validità.

ROMEO RICCIUTI. Desidero richiamare l'attenzione dei colleghi su alcune questioni di fondo contenute nel disegno di legge.

La prima si riferisce al terzo comma dell'articolo 1, che è stato radicalmente modificato dal Senato, relativamente alla durata del Fondo di garanzia. Ora, in nessun'altra occasione il Parlamento ha mutato così radicalmente il proprio atteggiamento, e così ripetutamente, come nel caso di questo articolo. Ogni sei mesi approviamo una proroga di questo Fondo e dopo che le forze politiche hanno trovato un faticoso accordo, per stabilire la fine dell'operatività del Fondo stesso al 31 luglio 1986 (data che già alcuni consideravano inammissibile), si viene ora a stabilire, da parte dell'altro ramo del Parlamento, che questo Fondo continuerà ad esistere a tempo indeterminato.

Sono molto preoccupato per la facilità con cui le società autostradali riescono a farci cambiare parere circa un argomento così importante. E sono preoccupato altresì per il fatto che, ad ogni riunione in cui trattiamo questo argomento, facciamo solenni promesse che quella è l'ultima volta che decidiamo su tale materia. È il caso, dunque, di modificare questo articolo ripristinando per lo meno la dizione già approvata da questo ramo del Parlamento.

Lo stesso ragionamento vale anche per il terzo comma dell'articolo 8, che è stato soppresso per gettare alla Società autostrade una « ciambella » che non si giustifica in alcun modo.

Per quanto riguarda l'articolo 9, ho apprezzato moltissimo lo sforzo che i gruppi politici qui rappresentati hanno compiuto per cercare di raggiungere un accordo su modi nuovi e più funzionali di assegnazione dei lavori in maniera fiduciaria alle imprese, cercando di farli eseguire in tempi determinati e con garanzie di serietà. Certo, la formulazione introdotta complica le cose, tuttavia essa ha il valore di un avvicinamento alla formulazione già raggiunta per quanto concerne il piano delle ferrovie. Quel che si richiede all'ANAS è solo di dire la verità, cioè di riconoscere di non essere in grado di progettare. Infatti, l'ANAS non progetta più ormai da molti anni, poiché tutti i progetti eseguiti dall'ANAS risultano essere stati elaborati a carico degli enti locali. Pertanto, non capisco perché non si possa riconoscere uno stato di fatto di totale impossibilità per quanto concerne i rilievi geognostici. Un tale riconoscimento, infatti, consentirebbe di avvalersi delle prestazioni di istituti univer-



sitari specializzati. Ritengo, dunque, pericoloso modificare questo articolo perché una tale iniziativa sciuperebbe un lavoro che è stato compiuto, con grande sacrificio, da questa Commissione. Pertanto, la dizione che si vorrebbe introdurre con l'emendamento del Governo all'articolo 10 non risolverebbe assolutamente il problema perché ha il valore di un riconoscimento di una parte soltanto delle reali necessità. Forse si vuole che le progettazioni siano affidate a trattativa privata soltanto perché, una volta fatte, è fatto anche l'«inghippo», cosicché si possano superare tranquillamente tutte quelle norme che, pubblicamente, si mostra di voler evitare? È un interrogativo che lascio alle valutazioni dei colleghi di questa Commissione ed a cui vorrei che fosse data una risposta chiara dal momento che esso risuona in maniera inquieta e preoccupata all'interno della Commissione medesima.

TOMMASO ALIBRANDI. Dichiaro la contrarietà del gruppo repubblicano a due punti importanti di questo disegno di legge. Il primo di essi è l'articolo 10, cui ha accennato poc'anzi il collega Ricciuti. Pare a noi che tale articolo sia molto grave e pericoloso, sia dal punto di vista politico, sia dal punto di vista costituzionale. Ne spiego il perché. L'affidamento a trattativa privata diventa qui la regola generale. Ma ciò è contrario non solo al principio generale della contrattazione pubblica, ma anche ad esigenze di trasparenza che, in sede politica, abbiamo sempre dichiarato fondamentali. Soprattutto ci sembra assolutamente inaccettabile il secondo comma dell'articolo 10, in cui — nientemeno — il parere viene dato dal consiglio di amministrazione dell'ANAS, cioè dallo stesso soggetto che, poi, stipula il contratto! Dacché mondo è mondo, il parere deve essere espresso da un soggetto diverso (il Consiglio di Stato, od altro organo competente) e dunque ci sembra una grave deroga al principio di buona amministrazione di cui all'articolo 97 della Costituzione il fatto che lo stesso consiglio di amministrazione dell'ANAS

dia un cosiddetto « parere ». È chiaro che non potrà mai trattarsi di un'attività consultiva in senso proprio perché se è l'ANAS che delibera non può consultarsi con se stessa.

Il secondo punto su cui il gruppo repubblicano non può convenire riguarda l'articolo 9.

Mi riferisco, in modo particolare, al settimo comma di tale articolo, per rilevare come non si possa accettare il concetto di associazione temporanea di imprese tra le quali siano presenti anche imprese locali. Il concetto di impresa locale, infatti, è nato dopo il terremoto del 1980 in Campania ed in Basilicata, cioè dopo un evento di eccezionale gravità. Pertanto, sarebbe assai grave se esso assumesse il carattere di una regola generale.

GUIDO ALBORGHETTI. Avevamo posto al Governo il problema se si intendesse mantenere l'emendamento soppressivo all'articolo 9 e se, sull'articolo 10, si potesse trovare una soluzione « potabile » della questione.

Per quanto riguarda l'articolo 10, avanzo l'ipotesi che eventualmente, anche in alternativa alla durata temporale limitata dell'articolo, si possa aggiungere che l'articolo stesso sia in vigore qualora il prescritto parere non sia stato emesso entro 60 giorni dalla richiesta. Ciò infatti consentirebbe al Consiglio di Stato di esprimere in ogni caso il parere ed all'ANAS di procedere senza attendere il parere del Consiglio di Stato. Qui dobbiamo conciliare due aspetti uno dei quali, lo snellimento delle procedure per quanto riguarda l'ANAS, non può essere trascurato.

Per completare l'esposizione dell'orientamento del mio gruppo sul resto del disegno di legge, riconfermo quanto già espresso in precedenza qualora la votazione non portasse all'eliminazione dell'articolo 9 del provvedimento.

Desidero inoltre sottolineare che alcune modifiche introdotte dall'altro ramo del Parlamento non mi trovano consenziente: innanzitutto la questione dell'allungamento della data; in secondo luogo siamo preoccupati che vengano fatti salvi

i prestiti verso gli istituti esteri. Capisco che esistono problemi di immagine verso l'estero, ma capisco anche che la barriera che si vuole porre al funzionamento del Fondo di garanzia ha una falla. Vorrei che fosse chiaro che ciò deve essere limitato ai casi di assoluta necessità e quando sia in gioco la credibilità dei nostri pagamenti verso l'estero.

Per quanto riguarda la restrizione alle aree urbane, trovo francamente sbagliato questo principio, in quanto lo spirito iniziale era di concentrare gli investimenti là dove ne esistesse una reale domanda. Ritengo necessario affidare ad un ordine del giorno o ad una norma interpretativa la precisazione che gli interventi vanno promossi prioritariamente nelle aree metropolitane; trovo negativa la limitazione dell'articolo 7 circa la manutenzione straordinaria perché la norma inserita era a regime ed in termini immediati non cambia nulla. Effettivamente, la manutenzione nel nostro paese, come dimostra la relazione presentata dallo stesso ministro, è in condizioni molto precarie, essendovi un fabbisogno di 600 miliardi annui, oltre ad un fabbisogno pregresso di 5 mila miliardi.

A proposito dell'articolo 9 ho già espresso il mio pensiero. Ribadisco soltanto la disponibilità del mio gruppo a valutare in modo organico la possibilità di arrivare a formule nuove e più snelle per quanto riguarda l'affidamento dei lavori, in particolare di opere stradali, che deve rispondere sempre e comunque all'esigenza della massima garanzia di trasparenza e correttezza dell'amministrazione.

GABRIELE PIERMARTINI. L'onorevole Alibrandi ha sollevato problemi di costituzionalità circa gli articoli 9 e 10 del provvedimento; ritengo perciò sia opportuno sospendere le nostre decisioni in merito e chiedere il parere della Commissione affari costituzionali.

PRESIDENTE. Sono dell'avviso che tale questione può essere rinviata in sede di discussione degli articoli.

Do lettura dunque della lettera del Presidente della Camera di riconferma

dell'assegnazione del provvedimento al nostro esame senza il parere della Commissione affari costituzionali:

« Caro Presidente,

faccio riferimento alla richiesta da Lei formulata nella seduta di martedì scorso, per l'assegnazione alla I Commissione, in sede consultiva, 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 (1819-B)". Valutate attentamente anche le precisazioni ulteriori da Lei comunicatemi nel colloquio di ieri, devo innanzitutto confermare che, in prima lettura, il provvedimento non era assegnato, per il parere, alla I Commissione né questa ha rivendicato tale assegnazione. Le modifiche apportate dal Senato, d'altronde, non introducono materia di specifica competenza della Commissione da Lei presieduta.

È ben vero che nella seduta del 19 settembre 1984 la I Commissione esaminò, esprimendo un parere di merito, il disegno di legge n. 2032, recante conversione in legge di un decreto-legge vertente sulla stessa materia disciplinata dall'articolo 1 del disegno di legge in oggetto. Ma da un'attenta ricognizione dei dati d'archivio emerge che detto parere fu espresso senza che la Presidenza della Camera, né originariamente né ai sensi della seconda parte del primo comma dell'articolo 73 del Regolamento, avesse attribuito alla I Commissione tale competenza, anche se, in materia di conversione di decreti-legge, l'assegnazione alla I Commissione, per i pareri nel merito, è normalmente effettuata con maggiore frequenza, data la particolare natura di tali provvedimenti. Aggiungo che anche il disegno di legge n. 1865, di conversione di analogo decreto-legge, non era stato assegnato, per il parere di merito, alla I Commissione.

Nel caso di specie, dunque, non posso purtroppo non confermare l'originaria assegnazione, sia per non appesantire l'iter di un provvedimento modificato dal Senato

sia perché non sussistono aspetti di legittimità costituzionale o profili attinenti al pubblico impiego. Non mancherò per altro di tenere presenti, anche per l'avvenire, le considerazioni d'ordine generale da Lei formulate.

Con i migliori saluti. »

GUIDO ALBORGHETTI. Desidero rilevare che a questo punto appare evidente che l'ipotetica questione di costituzionalità circa l'articolo 9 sussiste in quanto esiste l'articolo 9, pertanto, è ovvio che se quest'ultimo verrà eliminato dal provvedimento al nostro esame la questione non sussisterà più.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. In ordine ai rilievi avanzati dal collega Piermartini, faccio osservare che una delle ragioni addotte dalla Presidente della Camera, per non accedere alla richiesta di esame del disegno di legge da parte della I Commissione affari costituzionali, si riferisce alla necessità di non appesantire l'iter del provvedimento stesso. Ora io rilevo — ripetendo quanto già detto nello svolgere la relazione — che procedere alla formulazione di emendamenti in questa sede significa far sì che questo testo non diventi legge prima della conclusione di questa sessione dei nostri lavori. È un dato di fatto di cui bisogna tener conto.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modifiche apportate dall'VIII Commissione permanente del Senato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 1 nel seguente testo:

#### ART. 1.

Il termine di cui all'articolo 15, nono comma, della legge 12 agosto 1982, n. 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, con modificazioni, 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 e le ferrovie metropolitane 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 di cui 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 e le ferrovie metropolitane, 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, 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 7, secondo comma, non costituiscono debito delle società interessate da rimborsare allo Stato ai sensi del quarto comma del predetto articolo 15, 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.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

ART. 1.

Il termine di cui all'articolo 15, nono comma, della legge 12 agosto 1982, n. 531, è riaperto e prorogato al 31 dicembre 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, con modificazioni, 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 1° gennaio 1987 il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane 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, salvo che per le inadempienze relative a prestiti garantiti dallo Stato con istituti di credito esteri.

Per il triennio 1985-1987, in caso di mancata applicazione, anche parziale, delle tariffe di equilibrio inserite dalle società concessionarie di cui 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 e le ferrovie metropolitane, 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, 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 7, secondo comma, non costituiscono debito delle società interessate da rimborsare allo Stato ai sensi del quarto comma del predetto articolo 15, 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.

L'onorevole Ricciuti ha presentato il seguente emendamento:

*All'articolo 1, sostituire il terzo comma con il seguente:*

« Dal 31 luglio 1986 il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane 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 ».

GUIDO ALBORGHETTI. Il gruppo comunista voterà a favore di questo emendamento, che ripristina il testo approvato dalla nostra Commissione, e voterà contro le modifiche introdotte dal Senato, non ritenendole migliorative.

Preannunciamo anche la presentazione di un emendamento all'articolo 10, ed il voto favorevole all'emendamento che il

Governo presenterà al medesimo articolo, per restringerne a tre anni la validità.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. La volontà inequivocabile della nostra Commissione è stata quella di porre fine comune e sotto qualsiasi profilo all'intervento del Fondo di garanzia. Ora, per quanto risulta dagli atti e dalle affermazioni ricorrenti, questa via di uscita, prevista dall'altro ramo del Parlamento (e che, per altro, non riguarda tutte le società concessionarie), risponde ad una preoccupazione del tesoro: ciò al fine di evitare interventi legislativi, che si sono avuti nel passato, relativi soltanto a questo tipo di esposizione del Fondo.

Nella valutazione da fare sul problema intervengono quindi due profili: uno di carattere politico-strutturale, concernente il tipo di provvedimento che esaminiamo, ed uno di opportunità.

Invito quindi il presentatore a ritirare l'emendamento, trasformandolo in un ordine del giorno per il Governo, facendo sì che questo non si trovi, alla scadenza del Fondo di garanzia, di fronte a quelle situazioni insolite che qui si paventano. Qualora questo mio invito non dovesse essere accolto, come relatore mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Vorrei far rilevare che non è detto che sopravvivano le società concessionarie dopo il 31 dicembre 1986: è che comunque il debito permane, indipendentemente dal fatto che una società sia o meno in attività. Si tratta qui di una garanzia che il Governo ha dato per i mutui accesi all'estero.

ANTONIO GUARRA. Vorrei una dichiarazione formale e responsabile del ministro sugli effetti della mancata approvazione, prima delle ferie estive, del provvedimento sull'operatività del Fondo di garanzia e sulle concessioni: le società interessate vivranno lo stesso, o no?

PRESIDENTE. Succederà che le banche faranno delle azioni giudiziarie per il

recupero dei crediti che il Fondo di garanzia non potrà estinguere, con le somme in esso depositate, perché tutta la situazione è ferma al 1974.

ROMEO RICCIUTI. Voglio dire che la Commissione sta votando su un testo che non è nel senso del mio emendamento.

Ho presentato un ulteriore emendamento con l'intento di ripristinare il testo del terzo comma già approvato dalla Camera.

GIANFRANCO ROCELLI. L'approvazione dell'emendamento Ricciuti darebbe luogo ad un conflitto tra i due rami del Parlamento.

Ritengo che mentre per altri provvedimenti sia stato giustificato il ricorso alla terza lettura, per quello ora in discussione ciò non debba ripetersi e che la nostra attenzione debba essere riferita esclusivamente alla questione centrale di carattere politico rappresentata essenzialmente dall'articolo 9, agli emendamenti presentati dal Governo, e non a quelli presentati da membri di questa Commissione. Le ragioni per le quali gli emendamenti del Governo sono stati presentati sono già state spiegate dal ministro Nicolazzi.

Presso la Commissione lavori pubblici del Senato si era raggiunto un accordo sul mantenimento della sede legislativa, nonostante la formulazione dell'articolo 9 che è al nostro esame, con la motivazione — se non ricordo male — che per il mantenimento di tale sede non si dovessero superare certi limiti di rapporto tra i gruppi.

Le valutazioni da parte dei componenti questa Commissione possono anche, legittimamente, essere diverse. Io credo che gli ulteriori emendamenti presentati indurrebbero il Senato ad un'altra riconsiderazione della questione e, quindi, ad un altro rinvio a questa Commissione. Con molta probabilità, dopo questa vicenda che crea, di fatto, una contrapposizione tra Camera e Senato, difficilmente potremo avere ancora assegnazioni in sede legislativa di progetti di legge di questo genere.

Pertanto, invito tutti i colleghi a tenere conto di questa situazione che potrebbe impedire di approvare il disegno di legge — necessario ed urgente — nei tempi utili da noi tutti auspicati. Invito altresì tutti i colleghi i quali hanno presentato proposte di modifica cariche di questioni politiche a ritirarle cosicché rimangano alla nostra attenzione soltanto gli emendamenti presentati dal Governo.

ROMEO RICCIUTI. Dichiaro di mantenere il mio emendamento perché attribuisco ad esso un significato politico pregnante. Sarei disposto a ritirarlo solo se il Governo ritirasse i suoi emendamenti. In tale caso il disegno di legge potrebbe essere approvato questa sera stessa, con la motivazione dell'urgenza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ricciuti.

(È respinto).

GUIDO ALBORGHETTI. Dichiaro che il gruppo comunista voterà contro le modificazioni introdotte dal Senato ed a favore dell'emendamento soppressivo presentato dal Governo all'articolo 9, nonché dell'emendamento del Governo all'articolo 10.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo trasmesso dal Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 2 nel seguente testo:

#### 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 in legge, con

modificazioni, dalla 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 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.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

#### ART. 2.

Il Fondo di garanzia centrale 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, e nel primo semestre del 1985, 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. 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 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.

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo della VIII Commissione permanente del Senato.

*(È approvato).*

Gli articoli 3 e 4 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 5 nel seguente testo:

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 economico-finanziari, approvati dal Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, 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.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

ART. 5.

Allo scopo di finanziare investimenti relativi ad opere ed infrastrutture viarie nelle aree urbane negli anni 1985-1989 la Cassa depositi e prestiti è autorizzata ad accordare ai comuni ovvero alle società concessionarie di autostrade, previa presentazione da parte di queste ultime di

piani economico-finanziari, approvati dal Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, e dal Ministro del tesoro, mutui ventennali fino ad un importo di lire 200 miliardi per ciascuno degli anni finanziari indicati, anche mediante l'utilizzazione di fondi provenienti dal servizio dei conti correnti postali, al tasso vigente per i mutui della Cassa stessa, maggiorato dello 0,25 per cento.

Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo della VIII Commissione permanente del Senato.

*(È approvato).*

GUIDO ALBORGHETTI. Mi sembra di non essere stato chiaro: il nostro gruppo avrebbe potuto presentare numerosissimi emendamenti; vi ha rinunciato — salvo uno all'articolo 10 — con l'unico intento di depurare l'esame del disegno di legge delle questioni più controverse e di consentire che il provvedimento stesso sia rapidamente votato. Se la maggioranza che deve sostenerlo non esiste, facciamo subito una verifica. Ma vogliamo che siano chiare le posizioni politiche.

PRESIDENTE. La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 6 nel seguente testo:

ART. 6.

Nel quadro della politica generale dei trasporti, il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il consiglio di 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 12 agosto 1982, n. 531, 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; chiusura 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 12 agosto 1982, n. 531, e già dichiarati prioritari, nonché degli altri itinerari di grande rilevanza non definitivamente completati in sede di programma triennale 1979-1981 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 l'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 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 nell'anno 1985, di lire 2.100 miliardi nell'anno 1986 e di lire 2.500 miliardi nell'anno 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.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

#### ART. 6.

Nel quadro della politica generale dei trasporti, il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il consiglio di 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 12 agosto 1982, n. 531, 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; chiusura 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 12 agosto 1982, n. 531, e già dichiarati prioritari, nonché degli altri itinerari di grande rilevanza non definitivamente completati in sede di programma triennale 1979-1981 e successivi aggiornamenti.

Lo schema di programma è trasmesso entro 60 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.

Per l'attuazione del presente articolo sono assegnate all'ANAS le somme di lire 275 miliardi nell'anno 1985, di lire 2.100 miliardi nell'anno 1986 e di lire 2.500 miliardi nell'anno 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.



Pongo in votazione l'articolo 6 nel testo della VIII Commissione del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 7 nel seguente testo:

ART. 7.

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 per le autostrade e le ferrovie metropolitane 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.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

ART. 7.

Sugli stanziamenti per gli anni 1986 e 1987, di cui all'ultimo comma del precedente articolo 6, un'aliquota non superiore al 15 per cento 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.

Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo della VIII Commissione del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 8 nel seguente testo:

ART. 8.

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 12 agosto 1982, n. 531, la società Autostrade s.p.a. presenterà un programma pluriennale quantificato degli interventi che la società stessa deve attuare in conformità della citata legge.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

ART. 8.

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.

Pongo in votazione l'articolo 8 nel testo della VIII Commissione del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 9 nel seguente testo:

## ART. 9.

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.

Qualora sia trascorso un tempo superiore a dodici 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 nelle condizioni 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 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 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 l'azienda 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 relazione sulle verifiche eseguite;
- c) le cause e l'importanza delle differenze ed i provvedimenti da prendersi

in conformità dell'articolo 20 del regio decreto 25 maggio 1895, n. 350.

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, 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.

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

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

## ART. 9.

Per il periodo di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, limitatamente ai progetti sui quali gli organi consultivi dell'ANAS si sono espressi favorevolmente fino alla data del 16 maggio 1985 e per i quali, con decisione del consiglio di amministrazione, l'ANAS dichiara di non essere in grado di provvedere alla progettazione esecutiva, si applicano le disposizioni di cui ai successivi commi. Dei lavori ai quali si applicheranno le predette disposizioni l'ANAS pubblicherà un apposito elenco entro un mese dall'entrata in vigore della presente legge.

L'ANAS può procedere all'affidamento in concessione di sola costruzione con progettazione esecutiva a carico del concessionario a mezzo delle procedure concorsuali di cui alla legge 8 agosto 1977, n. 584, per un prezzo a base d'asta ragguagliato all'importo consuntivo dei più recenti lavori similari conclusi.

L'affidamento delle opere si realizza mediante aggiudicazione al presentatore dell'offerta di maggiore ribasso sui prezzi del prezzario, condizionata all'approvazione, da parte dell'ANAS, del progetto esecutivo, redatto utilizzando le risultanze delle indagini geologiche, geotecniche e regolamentari sulla compilazione dei progetti esecutivi.

Qualora l'importo del progetto esecutivo ecceda la base d'asta maggiorata del 30 per cento non si fa luogo alla concessione e l'ANAS acquisisce il progetto, se ritenuto idoneo, con la liquidazione dei costi sostenuti per i rilievi e le indagini geologiche, geotecniche nonché della tariffa professionale ridotta del 50 per cento.

In sede di esecuzione dei lavori affidati in concessione ai sensi del presente articolo, non saranno ammesse perizie suppletive, salvo quelle dovute a situazioni imprevedibili al momento dell'affidamento in concessione.

La revisione prezzi decorre dal termine stabilito dall'ANAS per la presentazione del progetto esecutivo.

Alle gare di cui ai precedenti commi sono ammesse a partecipare esclusivamente associazioni temporanee di imprese nelle quali siano presenti anche imprese locali. A queste ultime va riservata una quota dei lavori non inferiore al 20 per cento del totale della concessione. Ciascuna associazione temporanea non può restare aggiudicataria che di un solo affidamento in concessione. Ogni singola impresa, pur potendo partecipare a più gare, non può restare aggiudicataria, nell'ambito di una associazione temporanea, di più di una concessione sul territorio nazionale.

Sono imprese locali quelle che hanno sede legale nella regione ove deve realizzarsi l'opera oggetto della concessione ed ivi abbiano svolto la loro prevalente attività nell'ultimo triennio. Tale requisito è comprovato mediante dichiarazione da rilasciarsi ai sensi degli articoli 2 e seguenti della legge 4 gennaio 1968, n. 15.

GABRIELE PIERMARTINI. Signor presidente, avendo inteso quanto affermato in

precedenza dall'onorevole Alibrandi, e cioè che in relazione al successivo articolo 9 sussistono particolari problemi, penso che sarebbe opportuno interpellare la I Commissione affari costituzionali in merito alle questioni coinvolte da tale articolo.

Dichiaro inoltre di essere contrario alla soppressione dello stesso articolo 9.

PRESIDENTE. Onorevole Piermartini, ho già dato lettura della lettera del Presidente della Camera; devo quindi ritenere improponibile la sua richiesta.

Il Governo ha presentato i seguenti emendamenti all'articolo 9:

*Sopprimere l'articolo 9.*

9. 1.

*All'articolo 9, sostituire il primo comma con il seguente:*

« Per il periodo di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, limitatamente ai progetti sui quali gli organi consultivi dell'ANAS si sono espressi favorevolmente fino alla data del 16 maggio 1985 e per i quali, su conforme parere del Consiglio di amministrazione, l'ANAS dichiara, al fine di accelerare le procedure d'appalto, di non doversi avvalere del disposto di cui all'articolo 10 della presente legge, si applicano le disposizioni dei successivi commi. Dei predetti lavori l'ANAS pubblicherà un apposito elenco entro un mese dall'entrata in vigore della presente legge ».

9. 2.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, nella mia relazione avevo chiesto di essere messo in condizioni di capire: devo dire che dopo gli interventi che ho ascoltato continuo a non capire. Mi sembra infatti che si incrocino motivazioni diverse, che portano poi a proposte soppressive. Credo che la preoccupazione del Governo sia relativa essenzialmente al primo comma dell'articolo in questione, tanto è vero che vi è un emen-

damento che prevede la soppressione di tale comma e si lasciare inalterati i successivi. Alla preoccupazione del Governo si è aggiunta quella del gruppo comunista, più strettamente legata al merito della questione. Pur ribadendo la disponibilità ad inserire nel nostro ordinamento una norma che consenta all'ANAS di procedere su una determinata strada, mi sembra che, sommando la buona volontà del Governo a quella del partito comunista, il risultato è che si propone un emendamento soppressivo. Posso dunque dichiarare che seguito a non capire.

GUIDO ALBORGHETTI. L'articolo in questione riguarda la limitazione nella libera concorrenza sul mercato.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Vi potrebbero essere emendamenti modificativi che riconducono a razionalità ciò che viene denunciato come irrazionale. Tra l'altro, da parte del gruppo socialista è stata espressa una pregiudiziale di metodo che investe in qualche modo, però, la natura dell'articolo in questione, in quanto è stato dichiarato che non si vuole la sua soppressione. Inoltre il rappresentante del gruppo repubblicano ha parlato di aspetti di incostituzionalità. Nella mia qualità di relatore non posso fare altro che prendere atto di questo stato di cose. La Commissione deve decidere come meglio crede: il mio parere, in ogni modo, è che, probabilmente, in questo andare e venire tra i due rami del Presidente, invece di ottenere chiarezza rischiamo di non rispondere in maniera funzionale alle esigenze dell'ANAS.

In conclusione, mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento soppressivo dell'articolo 9, presentato dal Governo e sul quale il relatore si è rimesso alla Commissione.

(È approvato).

Risulta pertanto precluso l'emendamento del Governo 9. 2.

La VIII Commissione permanente del Senato ha introdotto il seguente nuovo articolo 10:

ART. 10.

L'ANAS è autorizzata ad affidare, anche a trattativa privata, la compilazione dei progetti esecutivi a professionisti, ovvero i soli rilievi geotecnici, geognostici, geologici e geofisici a professionisti, istituti universitari o imprese specializzate.

All'affidamento di cui al precedente comma si procede previo parere del consiglio di amministrazione dell'ANAS che sostituisce il prescritto parere del Consiglio di Stato.

Gli onorevoli Ricciuti e Piermartini hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere l'articolo 10.*

10. 1.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

*All'articolo 10, premettere le parole seguenti: « Per tre anni dalla entrata in vigore della presente legge ».*

10. 2.

L'onorevole Ricciuti ha presentato il seguente emendamento:

*All'articolo 10, sopprimere il secondo comma.*

10. 3.

Gli onorevoli Bonetti Mattinzoli, Alborghetti e Geremicca hanno presentato il seguente emendamento:

*All'articolo 10, secondo comma, aggiungere al termine le seguenti parole: « qualora non espresso entro 60 giorni dalla data della richiesta ».*

10. 4.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. A mio avviso, esistono non pochi dubbi sulla

utilità di questo articolo 10 approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato, in quanto se l'ANAS ha compilato i progetti esecutivi non si vede per quale motivo questi debbano essere affidati, per la stesura, ad altre strutture, quali, ad esempio, gli istituti universitari o le imprese specializzate. Proposte simili potrebbero far pensare che c'è l'intenzione di favorire progetti esecutivi non della pubblica amministrazione.

FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidererei sapere dall'onorevole Piermartini se ricorda le motivazioni in base alle quali il Governo ha presentato un emendamento soppressivo dell'articolo 9 del provvedimento di legge in esame, rinviando al momento dell'esame dell'articolo 10 il discorso relativo allo snellimento di determinate procedure per la compilazione dei progetti esecutivi. A me pare, al riguardo, che più volte si sia parlato di progetti esecutivi e che fino a qualche mese fa si consideravano tali quei progetti muniti di rilievi geologici. Successivamente, però, la Corte dei conti ha richiesto che tali progetti dovessero tener conto anche dei rilievi geotecnici, geognostici, geologici e geofisici.

Credo, quindi, che questa specificazione costituisca una risposta sufficiente alle considerazioni e ai rilievi poc'anzi formulati dall'onorevole Piermartini. Dobbiamo, infatti, considerare che, se non ci si affida per la compilazione di progetti esecutivi, con i rilievi sopra richiamati (un « suggerimento » questo più volte espresso da questa stessa Commissione, in varie occasioni) ad istituti universitari o ad imprese specializzate, il tempo che occorrerà per l'approvazione di progetti, per complessivi 2.250 miliardi di opere, sarà senz'altro molto lungo; da notare, inoltre, che tali progetti rimarrebbero bloccati per almeno un anno, e ciò mentre la pubblica amministrazione potrà contare sull'apporto di personale specializzato a seguito dell'avvenuta approvazione della cosiddetta « ministrutturazione » introdotta nel settore in oggetto.

Per questi motivi il Governo non può che essere favorevole all'articolo 10 approvato dal Senato, con la sola modifica presentata al primo comma di tale articolo.

Circa l'utilità e l'opportunità di questa mia proposta emendativa, vorrei ricordare che poco tempo fa i due rami del Parlamento hanno avuto modo di approvare una norma analoga, concernente l'approvazione e la revisione da parte del Consiglio di Stato. Proprio a tale riguardo, desidero dire all'onorevole Bonetti Mattinzoli, prima firmataria dell'emendamento 10. 4, che se si esamina la vigente normativa in materia (compresa l'ultima contenuta nel cosiddetto decreto Galasso) ci si potrà facilmente rendere conto che il termine, ad esempio di 60 giorni (cui fa riferimento l'emendamento testé richiamato) per l'espressione del parere del Consiglio di Stato, è soggetto, in pratica, ad un coefficiente di moltiplicazione tale che esso viene, nei fatti, ad essere prorogato anche fino ad un anno.

In base a queste considerazioni, il Governo si dichiara contrario agli emendamenti 10. 1, 10. 3 e 10. 4 e favorevole all'approvazione dell'articolo 10 nel testo approvato dal Senato, con l'introduzione della sola modifica di cui ho già fatto cenno.

GUIDO ALBORGHETTI. Il gruppo comunista condivide, senza alcun dubbio, l'esigenza che i progetti che l'ANAS redige siano corredati, sin dall'inizio, dai rilievi di ordine geotecnico, geognostico, geologico e geofisico.

In ogni caso, i rilievi fatti dalla Corte dei conti hanno un fondamento, in quanto sicuramente nella lievitazione dei costi finali delle opere ha molto peso l'aver compilato un progetto con scarsa serietà o senza aver compiuto determinate indagini.

Ciò detto, riteniamo che tale norma è senz'altro discutibile perché, in pratica, introduce una specie di *by-pass*, costituito dal parere del Consiglio di Stato: una procedura, dunque, a nostro avviso, forse eccessiva.

In base a tali considerazioni, il gruppo comunista è favorevole all'articolo 10 approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato, a condizione, però, che nella norma sia introdotto il nostro emendamento 10. 4, certi che esso non inciderà più di tanto sull'*iter* delle procedure in esame. Il Consiglio di Stato avrà in tal modo la possibilità di intervenire di fronte ad una ipotesi di compimento di atti illegittimi da parte dell'ANAS.

Dichiaro, a nome del gruppo comunista, l'astensione dal voto sull'emendamento 10. 1.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Desidero che rimanga agli atti una dichiarazione relativa alla questione posta dall'onorevole Piermartini ed alla risposta conseguente del ministro. In realtà, fra la domanda e la risposta si è sostanzialmente dato ragione alle preoccupazioni che legittimavano l'abrogazione del primo comma dell'articolo 9. Si è proceduto all'abrogazione dell'intero articolo 9 proprio in funzione di queste preoccupazioni: ciò che abbiamo cacciato dalla porta è rientrato dalla finestra.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La legge di affidamento risale al 1923 e la vera novità dell'articolo in questione è rappresentata dal secondo comma.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. La novità dell'interpretazione data dal ministro è che la norma è retroattiva, in quanto si fa riferimento ai 2.200 miliardi che l'ANAS ha già approvato.

GIANFRANCO ROCELLI. Desidero far notare che astenersi sull'emendamento soppressivo e poi chiedere la soppressione del secondo comma rende l'articolo 10 insignificante per i motivi esposti dal presidente in relazione all'esistenza della legge del 1923 sull'affidamento dei lavori pubblici. Il primo comma dell'articolo non è infatti che un preambolo per giustificare il comma seguente.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 10. 1, interamente soppressivo dell'articolo al quale è riferito.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Esprimo parere contrario.

GABRIELE PIERMARTINI. Annuncio il mio voto favorevole alla soppressione dell'articolo 10.

GUIDO ALBORGHETTI. Dichiaro che mi asterrò dalla votazione dell'emendamento 10. 1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 10. 1.

(È respinto).

Passiamo all'emendamento 10. 2 del Governo.

ENRICO ERMELLI CUPELLI. Dichiaro che mi asterrò dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 10. 2.

(È approvato).

Passiamo all'emendamento 10. 3 dell'onorevole Ricciuti.

ROMEO RICCIUTI. Ho presentato questo emendamento perché sono completamente insoddisfatto per la soppressione dell'articolo 9; inoltre non comprendo come si possa mantenere l'articolo 10 avendo abrogato l'articolo precedente, dando poteri all'ANAS che si giustificerebbero se si ponesse mano all'intero coacervo della materia, cioè alla progettazione ed alla concessione dei lavori pubblici. Non si comprende come si possa mantenere soltanto la concessione dei progetti e non anche quella dell'affidamento delle opere.

Chiedo, pertanto, di votare a favore del mio emendamento soppressivo del secondo comma dell'articolo 10, in maniera da accelerare — come è stato detto dal

collega Alborghetti — l'esame dell'intera materia con un esame più ampio in Assemblea.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento 10. 3.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 10. 3, non accettato né dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Passiamo all'emendamento 10. 4. degli onorevoli Bonetti Mattinzoli, Alborghetti e Geremicca.

GIUSEPPE FORNASARI, *Relatore*. Sono contrario.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo al parere del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 10. 4, non accettato né dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 10 con le modifiche testè apportate.

(È approvato).

Passiamo agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Rocelli, Piermartini ed Alborghetti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La IX Commissione della Camera dei deputati,

premessò:

che il disegno di legge n. 1819-B apporta alcune modifiche alla vigente legislazione in tema di autostrade in concessione e contiene particolari disposizioni per il pronto avvio del piano decen-

nale della viabilità di grande comunicazione;

che l'intero provvedimento si pone come formalizzazione della volontà di integrare ed incentivare i contenuti qualificanti della legge n. 531 del 1982;

che il testo originario dell'articolo 5 di detto provvedimento è stato modificato dal Senato in quanto si è precisato che le opere e le infrastrutture debbono essere di carattere viario, in quanto si è deciso che le aree interessate devono essere quelle urbane e non solo quelle metropolitane, e che l'accesso ai mutui agevolati della Cassa depositi e prestiti, oltre che alle società concessionarie di autostrade, deve essere esteso anche ai comuni e si è, infine, soppresso il riferimento all'articolo 5 della legge n. 531 del 1982;

che si sono condivise le motivazioni che hanno suggerito le suddette modificazioni;

ritenuto:

per altro, che una interpretazione estensiva della norma in questione potrebbe, in sede di applicazione, comportare il rischio di una polverizzazione dell'intervento con conseguente vanificazione delle finalità perseguite con la norma stessa;

che la ripetuta norma dell'articolo 5 deve, pertanto, essere interpretata nel senso di ammettere al credito agevolato della Cassa depositi e prestiti i soggetti in essa individuati limitando però gli interventi nelle aree urbane direttamente interessate all'attuazione degli obiettivi del piano decennale della viabilità di grande comunicazione;

impegna il Governo

a fornire adeguate direttive alla Cassa stessa perché l'erogazione di mutui a tasso agevolato ai Comuni ed alle società concessionarie di autostrade sia effettuata con assoluta priorità per incentivare investimenti relativi ad opere di infrastrut-

ture viarie nelle aree urbane direttamente interessate all'attuazione degli obiettivi del piano decennale della viabilità di grande comunicazione.

0/1819/B/IX/1.

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

La IX Commissione lavori pubblici,

constatato che i piani finanziari già approvati dall'ANAS per le Concessionarie, tra le quali quello per l'Autocamionale della Cisa SpA possono risultare operanti e attendibili se ed in quanto siano applicate le tariffe di pedaggio previste nei piani stessi;

considerato che in particolare per l'Autocamionale della Cisa SpA il piano assicura l'autosufficienza della Concessionaria all'inizio del 1987 con conseguente inizio di rimborso degli interventi statali nel 1989, e ciò nonostante che le tariffe di tale autostrada siano state stabilite per convenzione in misura notevolmente minore nel quadriennio 1979-1983 rispetto a quelle vigenti in altre autostrade;

considerato che le tariffe di piano, approvate dall'ANAS, seguono il graduale decremento corrispondente alle quote decrescenti di inflazione previste nei programmi governativi;

considerato che gli ulteriori interventi per il triennio 1985-1987 del Fondo centrale di garanzia stabiliti nel quarto comma dell'articolo 1 del disegno di legge in esame, hanno luogo limitatamente al « pagamento di rate di mutuo rimaste insolute a seguito del minor introito conseguente dal ridotto livello tariffario applicato »;

considerato che le tariffe di equilibrio previste nel piano finanziario approvato per l'Autocamionale della Cisa — comunque ancora minori rispetto a quelle vigenti in altre autostrade — devono sopprimere anche al pagamento delle residue pendenze verso le imprese per spese di

costruzione, per il quale titolo il Fondo centrale di garanzia non potrebbe intervenire;

considerato, infine, che l'applicazione delle tariffe di equilibrio per l'autostrada Cisa avrebbe un'incidenza sui costi di trasporto, espressa in misura millesimale (pari a circa il 2 per cento)

impegna il Governo, e con esso l'ANAS, a tener conto della particolare situazione dell'Autocamionale della Cisa SpA, più sopra illustrata, dando sollecito corso agli opportuni provvedimenti in sede dell'imminente determinazione delle tariffe di pedaggio.

0/1819-B/IX/2.

Gli onorevoli Alborghetti, Bonetti Matinzoli, Boselli, Bulleri, Chella, Fabbri, Geremicca, Jovannitti, Palmi Lattanzi, Polesello, Sapio e Satanassi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La IX Commissione della Camera dei deputati,

considerata l'esigenza di ridurre per quanto possibile ogni forma di subappalto in materia di opere pubbliche, e specificamente di opere stradali;

considerata altresì l'opportunità di garantire — ferma restando la più rigorosa difesa delle regole della libera concorrenza tra imprese — un adeguato coinvolgimento di imprese locali nei grandi lavori pubblici,

impegna il Governo

ad impartire direttive all'ANAS affinché nell'affidamento dei lavori di competenza sia accordata preferenza — a parità di ogni altra condizione — ai consorzi od associazioni di imprese, anche cooperative, 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 lavori.

0/1819-B/IX/3.



FRANCO NICOLAZZI, *Ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro di accogliere i primi due ordini del giorno come raccomandazione. Quanto al terzo ordine del giorno, dichiaro di accoglierlo come raccomandazione nei limiti entro i quali gli strumenti legislativi a disposizione mi consentono di operare a favore delle imprese locali.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

ENRICO ERMELLI CUPELLI. Dichiaro che il gruppo repubblicano voterà a favore del disegno di legge, che contiene provvedimenti di grande importanza e di grande urgenza. Come gruppo repubblicano, abbiamo dovuto superare due ordini di preoccupazioni. Il primo di essi riguardava l'iter parlamentare del disegno di legge. Riteniamo che il Senato possa procedere, in tempi brevi o comunque ragionevoli, all'approvazione definitiva del provvedimento. Il secondo ordine di preoccupazioni riguardava la legittimità costituzionale del provvedimento in discussione, soprattutto relativamente agli articoli 9 e 10. Riteniamo che la soppressione dell'articolo 9 sia un fatto fondamentale per il rafforzamento della validità dell'intero disegno di legge.

ROMEO RICCIUTI. Signor presidente! Protesto vibratamente per l'inizio di operazioni di voto mentre è ancora in corso la discussione del disegno di legge! Si sta verificando un fatto di notevole scorrettezza!

PRESIDENTE. Onorevole Ricciuti, la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge nel suo complesso non è stata ancora indetta. Pertanto, qualunque atto eventualmente compiuto da singoli membri della Commissione sarebbe del tutto privo di valore.

Invito i segretari Fabbri e Caria a dare inizio alle operazioni di voto appena le avrò indette, ed a verificare con rigore la loro regolarità.

CARLO SENALDI. Desidero manifestare il mio dissenso dalle valutazioni espresse dal collega Ricciuti.

GIUSEPPE ALBORGHETTI. Non posso che deplorare tali valutazioni!

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

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge n. 1819-B, esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

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 » (*Approvato dalla IX Commissione permanente della Camera dei deputati e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1819-B).

|                            |    |
|----------------------------|----|
| Presenti e votanti . . . . | 23 |
| Maggioranza . . . . .      | 12 |
| Voti favorevoli . . . .    | 18 |
| Voti contrari . . . . .    | 5  |

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alborghetti, Astone, Balzardi, Bosco Bruno, Boetti Villanis Audifredi, Bonetti Mattinzoli, Botta, Caria, Chella, De Rose, Ermelli Cupelli, Fabbri, Fornasari, Guarra, Orsini Gianfranco, Palmi Latanzi, Piermartini, Rabino, Ricciuti, Rocelli, Sapio, Satanassi, Senaldi.

**La seduta termina alle 21.**

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA