

COMMISSIONE VIII

AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

I

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 GIUGNO 1990

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI, SENATORE GIOVANNI PRANDINI, IN ORDINE ALL'ATTUAZIONE DI PROVVEDIMENTI ED ATTI DI INDIRIZZO IN TEMA DI COLOMBIADI NONCHÈ IN ORDINE ALLO STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 2 MARZO 1990, N. 102: « DISPOSIZIONI PER LA RINASCITA DELLA VALTELLINA »

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione del ministro dei lavori pubblici, senatore Giovanni Prandini, in ordine all'attuazione di provvedimenti ed atti di indirizzo in tema di colombiadi nonché in ordine allo stato di attuazione della legge 2 marzo 1990, n. 102: « Disposizioni per la rinascita della Valtellina »:	
Botta Giuseppe, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 7, 13, 15, 16, 17, 18, 22
Bulleri Luigi (PCI)	13
Cerutti Giuseppe (PSDI)	7, 8, 10, 21, 22
Manfredi Manfredo (DC)	4, 5, 10, 12, 13
Mazza Dino (PSI)	15, 19
Prandini Giovanni, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	3, 4, 5, 8, 12 13, 15, 18, 19, 21, 22
Sapio Francesco (PCI)	21
Tarabini Eugenio (DC)	10, 16

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,15.

Audizione del ministro dei lavori pubblici, senatore Giovanni Prandini, in ordine all'attuazione di provvedimenti ed atti di indirizzo in tema di colombiadi nonché in ordine allo stato di attuazione della legge 2 marzo 1990, n. 102: « Disposizioni per la rinascita della Valtellina ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dei lavori pubblici, senatore Giovanni Prandini, in ordine all'attuazione di provvedimenti ed atti di indirizzo in tema di colombiadi nonché in ordine allo stato di attuazione della legge 2 marzo 1990, n. 102, concernente disposizioni per la rinascita della Valtellina.

Ricordo che il ministro, in data 26 gennaio 1990, ha trasmesso un primo programma di interventi urgenti con riguardo all'esposizione denominata « Colombo 1992 » — sottoposto il 25 gennaio 1990 al prescritto parere del consiglio di amministrazione dell'ANAS — riservandosi allo stesso tempo di inviare alla Commissione il decreto formale di ricognizione ai sensi degli articoli 1 e 5 della legge n. 205.

Do senz'altro la parola al ministro Prandini per la relazione.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio il presidente. È senz'altro da tenere presente, parlando di programmazione della viabilità per le manifestazioni di « Colombo 1992 » il riferimento alla discussione *in itinere* al Se-

nato. Ciò, senza dubbio, rappresenterà un condizionamento per l'esame finale del decreto legge da parte del Parlamento, poiché ci mette nella condizione di non poter disporre di quelle risorse che avevamo programmato di utilizzare. Qualora il Parlamento recepisca *in toto* quanto è stato proposto, dunque, ciò rappresenterà inevitabilmente un condizionamento oggettivo.

La legge 23 agosto 1988, n. 373, ha disposto che, in occasione del cinquecentesimo anniversario della scoperta dell'America, venga realizzata a Genova un'esposizione internazionale specializzata, denominata, appunto, « Colombo 1992 ». L'aggettivo esatto per riferirsi ad essa risulta essere « colombiane »; « colombiadi », infatti, è un termine che si riferisce a gare sportive che non mi pare siano programmate nell'ambito dell'esposizione.

Per realizzare l'esposizione e le opere connesse e funzionali ai suoi obiettivi, sono state adottate le particolari procedure accelerative previste dalla legge 29 maggio 1989, n. 205, emanata per le opere ricadenti nei programmi legati ai campionati mondiali di calcio 1990 ed adottabili anche per le manifestazioni colombiane.

La più significativa di tali procedure è la conferenza dei servizi che ci ha consentito e ci consente tuttora di esaminare velocemente i progetti con la collaborazione, allo stesso tempo, di tutti gli organi della pubblica amministrazione, in modo da pervenire in tempi ragionevoli alla fase di gara. Mi auguro che il Parlamento, quando lo riterrà opportuno, faccia tesoro di tale esperienza che può sicuramente essere ritoccata in alcuni aspetti, magari sfuggendo anche all'unanimità e

diversificando i pesi dei pareri con riferimento alle questioni che s'intende maggiormente tutelare e privilegiare, ma che, certamente, rappresenta uno strumento in grado di agire in termini di efficienza.

La legge n. 373 non indica quali debbano essere gli interventi da effettuare, ma pone per essi una sola condizione, vale a dire la realizzazione entro e non oltre il 27 febbraio 1992. Dobbiamo tener conto che da oggi ad allora trascorreranno due inverni, i quali, indubbiamente, peseranno in tema di viabilità, soprattutto in alcune aree di montagna. Anche la legge n. 205 si limita a specificare che la realizzazione può avvenire per lotti funzionali senza intralciare le manifestazioni di « Italia '90 » che, per la verità, risultano in buona parte già concluse.

Una prima direttiva si è avuta con la risoluzione informale dell'VIII Commissione della Camera del 5 luglio 1989, con la quale si invitava l'ANAS ad attuare « un programma di interventi in attuazione della legge sulle colombiadi ». A tale direttiva faceva seguito, il 12 ottobre 1989, una risoluzione formale che, richiamando il contenuto della precedente, individuava alcuni itinerari preferenziali con destinazione Genova, facenti capo « al sistema infrastrutturale della grande viabilità ligure-toscana-emiliana ed i connessi collegamenti del Piemonte e della Lombardia, compresi i raccordi internazionali ». Occorre peraltro precisare che prima della richiamata risoluzione dell'ottobre 1989...

PRESIDENTE. Bisogna vedere cosa si intenda per raccordi internazionali.

GIOVANNI PRANDINI, Ministro dei lavori pubblici. Sono infatti convinto che i raccordi internazionali siano più di uno.

PRESIDENTE. L'ANAS osserva che il raccordo non va oltre i venti chilometri. Negli altri casi si tratta di collegamenti.

MANFREDO MANFREDI. Collegamenti con raccordi, non attraverso i raccordi.

GIOVANNI PRANDINI, Ministro dei lavori pubblici. La risoluzione ha aiutato molto il ministro, anche se la stampa non sempre dà alle risoluzioni parlamentari il valore di indirizzo che il ministro dovrebbe seguire.

Come dicevo, prima della risoluzione del 12 ottobre 1989, il mio predecessore aveva già predisposto un elenco di una prima serie di opere relative a « Colombo 1992 » che si ricollegava al sistema infrastrutturale successivamente indicato e recepito dalla Commissione ambiente. Si trattava di progetti che — dopo la delibera approvativa della Conferenza dei servizi — hanno concluso l'intero iter prescritto con l'esame favorevole da parte del consiglio di amministrazione dell'ANAS e con il decreto ministeriale di autorizzazione ad eseguire l'opera, contenente tra l'altro anche l'indicazione del relativo finanziamento.

Tale prima serie di opere comprende (ad eccezione di un solo progetto ANAS) solo lavori affidati in concessione a società autostradali e per le quali è previsto l'intero autofinanziamento da parte delle società stesse ovvero un contributo dell'ANAS ai sensi del comma 5-bis dell'articolo 4 della legge n. 205.

Le opere sono quasi tutte in fase di realizzazione poiché per il loro affidamento si è potuto prescindere dalla normativa sugli appalti imposta dalla legge 8 agosto 1977, n. 584, riducendo notevolmente i tempi tecnici per la scelta dell'impresa esecutrice. Per alcune di esse, oggetto di ricorsi ai competenti tribunali amministrativi regionali da parte di privati espropriati ovvero di organizzazioni ambientaliste, è stata negata dai TAR la sospensiva e quindi i lavori proseguono regolarmente.

Mi riferisco ai seguenti interventi; collegamento Pisa aeroporto; Arma di Taggia-San Remo; da svincolo Ventimiglia alla strada statale 20, primo lotto, prima fase...

MANFREDO MANFREDI. Si tratta di opere tutte eseguite in autofinanziamento?

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono tutte eseguite in cosiddetto autofinanziamento o con parziale contributo ANAS.

MANFREDO MANFREDI. Non vi è esborso da parte dello Stato per queste opere.

PRESIDENTE. Non è questo il problema; l'autofinanziamento rappresenta una generosa adesione dello Stato, non un esborso.

MANFREDO MANFREDI. Se mi consentono di costruire un attico, le spese sono a mio carico; se vi è un contributo dello Stato si dà luogo ad una diversa fattispecie. Se ho una concessione, vuol dire che dispongo di un diritto e se tiro fuori il denaro non è lo Stato a fare il lavoro. Non confondiamo le acque per coprire qualche stanziamento a totale carico dello Stato. Non si possono effettuare confronti tra chi paga in prima persona e chi prende soldi dallo Stato.

PRESIDENTE. L'autofinanziamento rappresenta un'autorizzazione dello Stato a destinare i suoi fondi ad una determinata opera se questi non potevano essere trasferiti all'erario dello Stato.

MANFREDO MANFREDI. Vedremo anche a tale proposito come si è comportato lo Stato.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Dopo aver chiarito tale aspetto, riprendo la descrizione degli interventi: Complanari di Lucca; svincolo Fossamastra-Stagnoni; collegamento Stagnoni-strada statale 331, terzo lotto; area attrezzata di Luni; ristrutturazione della direzione di tronco di Genova; potenziamento della viabilità presso torrente Bisagno; svincolo Genova-Voltri; collegamento dalla strada statale 582 all'aeroporto di Villanova; collegamento porto di La Spezia con strada statale 331. Il lavoro di pertinenza dell'ANAS è quello della statale n. 1, primo lotto, da Seresa a Sprugola.

Esaurita tale fase, per la quale è stata prevista la spesa complessiva di 1.109 miliardi 716 milioni, di cui 164 miliardi a carico del bilancio dell'ANAS, è stato redatto un secondo elenco di interventi, suddivisi questa volta tra quelli propri dell'Azienda (progetti riguardanti strade statali) e quelli da affidare in concessione a società autostradali.

Tale secondo elenco, come ha già accennato il presidente Botta, è stato portato all'esame del consiglio di amministrazione dell'ANAS nella seduta del 25 gennaio 1990 (voto n. 13) ed approvato con il successivo decreto ministeriale del 2 febbraio 1990, che si articola sui seguenti punti: individuazione delle opere da realizzare con i fondi dello Stato nell'ambito delle Colombiane 1992; individuazione dei fondi sui quali far gravare la spesa attraverso il reperimento sui residui di stanziamento esistenti (secondo la dizione della legge n. 205), la cui disponibilità complessiva ammontava a 1.543 miliardi al 25 gennaio; individuazione delle opere da eseguirsi da parte delle società concessionarie in autofinanziamento per una disponibilità complessiva di 2.211 miliardi; riserva, infine, di ulteriori interventi rispondenti comunque alle finalità della celebrazione da finanziarsi con eventuali nuove risorse messe a disposizione da futuri provvedimenti legislativi. A tale proposito, tuttavia, occorre osservare che il decreto del ministro Cirino Pomicino non fa sperare in altre risorse ponendoci nella necessità di salvaguardare le poche di cui disponiamo.

I progetti inclusi nell'elenco trasmesso a suo tempo alla Commissione sono stati esaminati in due riunioni del 24 aprile e del 4 maggio 1990 dalla Conferenza dei servizi, mentre per alcuni di essi l'esame è ancora in corso. L'elenco delle opere è il seguente: completamento rampa svincolo Stagnoni con nuovo varco doganale Porto di La Spezia (in base ad un suggerimento proveniente da risoluzioni parlamentari, abbiamo infatti dato priorità all'intermodalità); completamento Susa-Rivoli; variante tra Mollere e Valzemola; variante Villanova-Alassio; tangenziale

Casteggio e Voghera; tangenziale di Crema; tangenziale di Soncino-Orzinuovi; riqualifica della Valassina; ammodernamento della strada statale 415; ampliamento dello svincolo Autocisa-SALT; terza corsia tra le autostrade 21 e 26; nuovo ponte sul Po; completamento dell'autostrada Torino-Savona; adeguamento dello svincolo Genova-Voltri; nodo di Gallarate; collegamento tra la A1 e la tangenziale est di Milano; terza corsia Fiorenza-Sesto San Giovanni; terza corsia Lodi-Piacenza; svincolo Genova est.

Gli altri progetti che riguardano società in concessione sono: ammodernamento tra Fornovo e Citerna; ammodernamento tra Selva e Grotone; rettifica rampe di svincolo in località Fontevivo; potenziamento centro manutenzione Berteto; ammodernamento da Ghiare a Bertorella; tangenziale di Piacenza; tangenziale di Fidenza; strada statale 63, varianti in tre tratti; interconnessione A1-A11; tangenziale di Livorno Salviano-Chioma; strada statale 1, ammodernamento tra Follonica e Cecina; strada statale 231, tangenziale di Fossano; tangenziale di Novara; strada statale 494, completamento della tangenziale Valenza; tangenziale La Spezia; collegamento tra la tangenziale est di Milano e la strada statale 36; terza corsia tra Milano e Binasco e tra Binasco e Po; primo lotto della variante di Lentate; collegamento via Rombon-Dogana di Segrate; svincolo tra la tangenziale est e la strada statale 11.

Rispetto all'elenco approvato con il decreto ministeriale del 2 febbraio 1990 risultano ancora da esaminare le seguenti opere: società autostrade, collegamento tra lo svincolo Genova-A10, sopraelevata della strada statale 35 con copertura del torrente Polcevera (si tratta di un'annosa questione); società Serravalle-Milano, tangenziale di Pavia (problema ventennale); società autostrada dei fiori, dal porto al casello di Vado (per un ammontare di 200 miliardi, rappresenta un progetto compreso tra i lavori dell'elenco di riserva con previsione di finanziamento ANAS); società autostrade, variante di Bolzaneto; strada statale 45, tangenziale

di Torriglia; strada statale 226, rettifica in località Isorelle; strada statale 29, rettifica in località Altare; strada statale 435, rettifica in località Vessalico Ranzo; bretella di Voghera.

I seguenti tre progetti, invece, non hanno ottenuto l'approvazione della Conferenza dei servizi. Si tratta del potenziamento della stazione di Aulla, del collegamento della tangenziale ovest di Milano alla strada provinciale Cerca e della variante del valico Firenze-Bologna, di cui i giornali si sono particolarmente interessati; il problema è ancora aperto e ci auguriamo che i necessari consensi maturino presto.

Devo sottolineare che quando si parla di autofinanziamento deve intendersi che le società concessionarie faranno fronte alle spese con proprie risorse finanziarie assicurando l'equilibrio economico dei rispettivi piani finanziari sia attraverso l'inserimento di tali oneri negli atti aggiuntivi, sia attraverso la proroga del termine di scadenza della concessione.

Non può tacersi, altresì, la preoccupazione in ordine alle effettive realizzazioni dei progetti menzionati, poiché il disegno di legge n. 2293, attualmente all'esame del Senato e recante misure di contenimento in materia di finanza pubblica, rimodula diversi finanziamenti con carattere pluriennale e, in particolare, riguardo all'ANAS, prevede lo slittamento di 460 miliardi già stanziati dalle leggi n. 526 del 1985 e n. 910 del 1986 per l'anno 1990 agli anni 1993 e successivi. Ciò rappresenta, senza dubbio, un condizionamento.

Delle Colombiane 1992 si è anche occupata l'VIII Commissione del Senato che, nella seduta del 16 maggio 1990, ha approvato una risoluzione che impegna il Governo ad appaltare sollecitamente, al fine di evitare ritardi nella realizzazione delle opere connesse alle Colombiane, i lavori relativi, utilizzando le procedure abbreviate, quali disciplinate dalla legge n. 205 del 1989, con ricorso ad indagini di mercato e, quindi, a trattativa privata.

La stessa risoluzione ha altresì impegnato il Governo, al fine di garantire la

realizzazione dei lavori, ad utilizzare i fondi relativi a tutti i residui, anche di stanziamento, di tutti i capitoli del bilancio dell'ANAS.

Per rendere concreta tale ultima parte della risoluzione parlamentare, gli uffici competenti hanno elaborato un'apposita norma — che cercheremo di inserire nella legge finanziaria 1991 — la quale, in deroga alle attuali norme di contabilità di Stato, ci consente di utilizzare i residui, anche di stanziamento, previsti in tutti i capitoli di bilancio dell'ANAS.

Proprio al fine di evitare ogni ritardo burocratico e procedimentale in relazione alle opere da realizzarsi in previsione delle Colombiane, ho individuato nel dirigente generale dell'ANAS, ingegner Antonio Crespo — che è qui presente — il responsabile di tutte le attività tecniche, compresa la Conferenza dei servizi. Ciò vale non solo per le Colombiane, ma anche per la Valtellina, perché nella risoluzione del Senato gli interventi sulla viabilità in Valtellina vengono equiparati a quelli riguardanti le Colombiane, come del resto risulta nell'ordine del giorno approvato sia dal Senato sia dalla Camera. Mi auguro, quindi, che dopo tre anni anche per la Valtellina sia finalmente possibile intervenire sollecitamente in base alle indicazioni della legge, nonché attraverso una verifica e alla luce dell'approvazione definitiva della legge sulla Valtellina, degli ordini del giorno e delle risoluzioni, in modo tale che, insieme con il governo locale, evidentemente seguendo tutto l'iter che la legge prescrive, gli interventi vengano posti in essere e siano finalizzati agli obiettivi che la legge stessa ha voluto salvaguardare.

Con questo accenno alla Valtellina intendo precisare anche che è impegno dell'ingegner Crespo (perché l'incarico attribuitogli è quello di coordinare gli interventi per le Colombiane e per la Valtellina) di provvedere quanto prima ad una verifica con le comunità montane, con l'amministrazione provinciale di Sondrio, con Novara — limitatamente all'ambito che riguarda questa città — e con le province limitrofe a Sondrio per i risvolti

che possono interessarle. In tal modo, effettuando una verifica anche in sede parlamentare, proporremo questo programma che dovrà essere esaminato dalla regione e dalla Presidenza del Consiglio, come previsto dalla legge.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Prandini e lo invito a consegnare il documento alla Commissione. Nel dare la parola ai colleghi che intendano rivolgere quesiti al ministro, faccio loro presente l'opportunità di ridurre i tempi degli interventi, in quanto sta per avere inizio la seduta dell'Assemblea.

GIUSEPPE CERUTTI. Signor presidente, precedentemente avevo chiesto di svolgere un unico intervento perché mi sembra che la problematica affrontata dal ministro debba essere vista nel suo quadro complessivo e che alcune considerazioni vadano inserite in una valutazione generale, non limitata ad ogni singolo problema.

Signor ministro, visti i risultati di « Italia '90 » possiamo dire che questa « Italianetta », che normalmente chi scrive sui giornali dipinge sempre come un paese da quattro soldi che spreca risorse finanziarie e che ha tutte le colpe, è riuscita a compiere un altro miracolo. Ci presentiamo al mondo nei tre settori interessati (prima di lei abbiamo ascoltato il ministro del turismo e dello spettacolo e quello dei trasporti) con una serie di realizzazioni altamente qualificate e valide; soprattutto, siamo riusciti a rispettare tempi tecnici in cui nessuno credeva, nemmeno questa Commissione — me compreso — tant'è che al momento del varo della legge e ad un anno circa dai campionati mondiali di calcio vi era ancora chi scommetteva su questo risultato. Penso che ciò sia fondamentale anche per dimostrare all'esterno che tutto sommato questo paese presenta aspetti validi e che la classe politica non è tutta da buttare.

Debbo aggiungere che grandi meriti vanno attribuiti alla struttura centrale dello Stato, e l'ANAS ancora una volta si è dimostrata all'altezza della situazione:

con grandi difficoltà, con personale limitato, è comunque riuscita ad effettuare tutto questo a fianco dell'imprenditorialità. Mi sia consentita una considerazione in proposito: mentre all'inizio l'ANAS sembrava prepararsi ad un'abbuffata di carattere generale, si è invece trovata a dover fare i conti con grande responsabilità, con una realtà difficile e diversa. Signor ministro, abbiamo l'impressione che per raggiungere questi obiettivi e mantenere certi risultati sia stato compiuto un notevole sforzo di ammodernamento e si sia richiesto ai lavoratori un grande impegno. Non penso che i lavori svolti per i campionati del mondo 1990 siano stati sufficienti ad « ammortizzare » questo sforzo; non vorremmo che questa grande capacità si esaurisse o producesse un effetto contrario e negativo, considerando un crollo di lavoro che è alle porte, e le condizioni economiche con le quali dobbiamo poi confrontarci.

Ho voluto fare questa premessa dovendo dare atto sia al Ministero, sia alla struttura ANAS, sia agli imprenditori di questa grande capacità e volontà realizzativa.

Veniamo ora alla questione concernente i campionati del mondo 1990, le Colombiadi, la Valtellina e — perché no — il piano decennale con gli stralci triennali. Signor ministro, lei non ha mai affrontato il discorso della realtà finanziaria, ma le notizie che ci giungono sono estremamente disastrose: 20-25 appalti in corso per opere del piano triennale ANAS (quindi il piano 1985-1987 in fase di appalto) sono stati bloccati, assieme ad una serie di lavori già appaltati. Tutto ciò è accaduto per mancanza di copertura finanziaria, perché la situazione dei residui...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non appaltati, ma semplicemente pubblicati.

GIUSEPPE CERUTTI. È un segnale della difficoltà economica...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Di mancanza di soldi!

GIUSEPPE CERUTTI. Questo significa che, tutto sommato, ci troviamo di fronte ad un problema di interpretazione dei residui, che, stante la legislazione attuale, riguarda un residuo formale e non sostanziale.

Non sto a piangere su ciò che può succedere adesso, o sulla necessità di operare tagli sui finanziamenti per le Colombiadi o su quelli per la Valtellina. Ritengo sia fondamentale — perciò considero importante la sua audizione, signor ministro, e le assicuro che questa Commissione e questo ramo del Parlamento non giocano in contrapposizione al Ministero dei lavori pubblici, bensì giocano a fianco di esso, avendone la medesima sensibilità, per raggiungere certi obiettivi — vedere che cosa fare, alla vigilia dell'esame di un nuovo disegno di legge finanziaria, relativamente a tutti quegli impegni che sono stati assunti, sia con leggi speciali, sia con il programma a suo tempo approvato dal Parlamento.

Desidero aggiungere, signor ministro, un'altra mia preoccupazione,

Scrivere nel testo di una legge che le disponibilità al 1° gennaio 1990 non formalmente impegnate vanno in economia, significa dover evidenziare, una volta per sempre, che anche le opere appaltate, che a termini di legge devono essere consegnate pur con le riserve specificamente previste, rischiano di non avere più neanche copertura finanziaria perché i tempi tecnici che, con tutta la buona volontà della struttura interna, devono essere seguiti, vanno dai 6 mesi all'anno, solo per perfezionare qualcosa che è già appaltato e che soltanto la Ragioneria generale dello Stato non ha scomputato formalmente dal capitolo.

Se ciò accade, significa che l'intera problematica dei residui e l'intero meccanismo circa l'ammontare delle reali disponibilità che il piano triennale non impegnato aveva fatto registrare e che il ministro dei lavori pubblici, sia nel predisporre il provvedimento per la Valtellina,

sia nel predisporre quello per le Colombiadi, aveva evidenziato (ritengo in buona fede, giacché ha fornito dei dati che gli sono stati consegnati dalla struttura ministeriale), riguardano residui puramente formali. Ed essendo io stato relatore per il bilancio consuntivo al momento dell'approvazione della legge finanziaria, nella quale si registravano quasi 11 mila miliardi, voglio precisare che, di tale ammontare, 6 mila miliardi costituiscono la spesa corrente dell'ANAS ed i restanti 5 mila sono parte di questa situazione intricata dei residui.

Dunque, signor ministro, il problema è quello di vedere in quale modo operare, in primo luogo, per assicurare la copertura finanziaria e, poi, per fare sì che tutta una serie di progetti in fase di approvazione finale, in fase di appalto, in fase di realizzazione, considerati come prioritari nell'indicazione che le è stata fornita dai due rami del Parlamento attraverso la legge n. 205, le varie risoluzioni e tutto quanto altro è accaduto, siano effettivamente realizzabili, pur considerando i tempi tecnici della loro realizzazione.

Vediamo per tempo che cosa è possibile fare per ottenere tale copertura finanziaria.

Le ho consegnato, signor ministro (ed ora le assicuro che si tratta di un altro contributo che questa Commissione intende fornire per quanto la riguarda) la nota che accompagna il progetto di legge n. 2228-*quater*, che era all'ordine del giorno di ieri ed il cui esame è slittato a causa dell'urgenza del provvedimento per Roma capitale. In tale nota sono state recepite le risposte ad alcune sollecitazioni da lei espresse stamane a proposito della progettazione e della conferenza dei servizi. È bene precisare che i tempi burocratici sono tali da sconvolgere qualsiasi forma di progettazione: sono termini che vengono confrontati con le decisioni ministeriali, sia per le tariffe, sia per l'ampliamento delle concessioni autostradali, proprio per evitare (e questo è un altro obiettivo) che risorse finanziarie dell'ANAS vengano impegnate per finanziare

sistemi autostradali a fronte di una grande necessità che il sistema ANAS ha nel proprio interno, sia per la realizzazione di tali nuove infrastrutture, sia per l'ordinaria e la straordinaria manutenzione (per le quali non dobbiamo dimenticare le grandi difficoltà oggi esistenti). E dal momento che, per l'ennesima volta, finiremo per aumentare il prezzo della benzina e per tassare sistemi che dovrebbero riconsegnare, per la sicurezza stradale o per il miglioramento della rete stradale, risorse adeguate, ci troveremo di nuovo, con ogni probabilità, di fronte ad una grande carenza economica nel tentativo di risolvere tale problema.

L'audizione di questa mattina serve a noi, signor ministro, per poter avere indicazioni di carattere finanziario e la conferma relativa alla progettazione, rispetto alla quale non crediamo — io, almeno, non lo credo — che le province siano in grado di dare una risposta, ma riteniamo che il ricorso debba essere ricercato al massimo livello, sia di strutture universitarie, sia di strutture private, e comunque in condizioni tali da rispondere con progettazioni serie per potere definire la questione dei servizi.

Mi avvio alla conclusione del mio intervento riprendendo la considerazione, da lei fatta al termine della sua esposizione, sul sistema degli appalti.

Siamo alla vigilia dell'applicazione della normativa comunitaria in materia di appalti. Di essa vi sarà, da parte nostra, un recepimento non solo formale, bensì anche arricchito della realtà del sistema di appalti esistente nel paese.

Ogni volta che si fa ricorso all'indagine di mercato, od alla trattativa, od a qualcosa del genere, sorge il dubbio che dietro tale sistema di appalti si nascondano altri interessi od altre questioni. Anche tale dubbio dev'essere dissolto.

Qualsiasi sistema di appalti può contenere in sé un sistema di corruzioni, se lo si vuole applicare. Non c'è un sistema che sia completamente asettico da tale punto di vista. È necessario, piuttosto, garantire la trasparenza e la correttezza nell'applicazione del sistema.

Or dunque, signor ministro, noi ricorriamo a questi sistemi in presenza di determinati stati di necessità. Ma se essi sono validi negli interventi per i campionati mondiali di calcio, per le Colombiadi, per la Valtellina e per altro, è segno che devono fare parte sostanziale di un sistema di lavoro che questa nazione deve darsi. Tale sistema deve corrispondere a quello di cui alla normativa comunitaria, che prevede sia la trattativa privata, sia le gare limitate, sia le concessioni, sia le concessioni con le gestioni...

EUGENIO TARABINI. Sia il funzionamento del codice penale.

GIUSEPPE CERUTTI. Certo, anche il rispetto del codice penale.

EUGENIO TARABINI. Non il rispetto del codice penale, bensì il suo funzionamento, che è cosa più difficile.

GIUSEPPE CERUTTI. Concludo il mio intervento esortandola, signor ministro, a sfatare la convinzione che questo ramo del Parlamento non funzioni e non aiuti il Ministero dei lavori pubblici.

Il nostro lavoro è stato intasato da leggi che registravano una serie di ritardi, pur essendo importanti. Molte volte, abbiamo avuto la stessa difficoltà economica da lei registrata nel proporre certi intendimenti legislativi. La sola preoccupazione che ci resta è quella della copertura finanziaria. Studiamo, dunque, un sistema che non deluda aspettative riguardanti leggi speciali e che permetta la continuazione del programma di rinnovamento proposto nel piano decennale.

MANFREDO MANFREDI. Signor ministro condivido in pieno l'intervento del collega Cerutti, che ritengo debba essere collocato in una fase che precede l'analisi di provvedimenti come quelli che sono alla nostra attenzione, cioè in un momento che attiene senz'altro al rapporto tra Governo e Parlamento ed alla disponibilità, sempre dimostrata dal Parlamento ed in particolare da questa Commissione, a

farsi carico dei problemi, soprattutto dell'ANAS, in relazione alle varie fasi di attuazione dei programmi approvati in passato, sia dal Governo, sia dal Parlamento. Sottolineo le approvazioni da parte del Parlamento, perché non dimentico che quasi tutte le leggi che sono alla nostra attenzione sono nate da iniziative parlamentari e non da iniziative governative. Quindi, sono pienamente d'accordo e credo che il ministro non possa non tener conto della disponibilità che è stata poc'anzi preannunciata e che anch'io desidero ancora sottolineare, soprattutto se, di fronte alle difficoltà che l'ANAS incontra per quanto riguarda le progettazioni, l'intento sia quello di individuare, di comune accordo, una soluzione praticabile, tale da non creare speranze che rischino di andare deluse. Avendo piena conoscenza della realtà delle autonomie locali, posso affermare che, in questo momento, esse non sono nelle condizioni di poter garantire questo tipo di affiancamento. Sono invece convinto che tramite il perfezionamento del sistema degli appalti, nonché attraverso una corretta ed opportuna applicazione delle convenzioni o delle concessioni sia possibile realizzare, almeno per le grandi opere, per i grandi itinerari, una buona parte delle coperture in ordine a queste esigenze tecniche, utilizzando anche le strutture ed i soggetti di cui l'ANAS può disporre (per esempio, le concessionarie).

Ripeto, rinnoviamo la nostra disponibilità affidando al tempo, oltre che alla buona volontà, la possibilità di risolvere questi problemi.

Entrando nel merito dell'audizione odierna, desidero svolgere qualche considerazione a proposito delle previsioni inerenti alle celebrazioni colombiane.

Signor ministro, la legge n. 373 del 23 agosto 1988 non è che non abbia indicato gli interventi da realizzare: essa ha previsto in modo preciso e specifico le opere da eseguire. Con la legge in questione si realizza il progetto, approvato dal *Bureau International*, che prevede la costruzione di un grande centro per la commemorazione della scoperta dell'America e della

nascita di Cristoforo Colombo: tale progetto si inserisce in un sistema mondiale di manifestazioni di cui è stato fissato l'inizio — il 1992 —, ma non la fine. Dunque, qualcosa di diverso dall'organizzazione dei campionati mondiali di calcio, limitata al solo 1990. In questo caso, si tratta di realizzare una struttura che, per scelta internazionale, assumerà un valore permanente, in quanto non limitata al periodo previsto per le manifestazioni prettamente destinate alla commemorazione di Cristoforo Colombo. Per un'opera di così grande portata, il Parlamento ha stanziato 295 miliardi, i quali sono in fase di avanzata realizzazione, nonostante i problemi che il loro reperimento sta comportando e sui quali, comunque, la Commissione avrà modo di soffermarsi in una sede appropriata.

Per consentire a questa grande opera una funzionalità, che non sia soltanto quella contenuta nel progetto approvato dal *Bureau International*, abbiamo chiesto, ripetutamente, che fosse presa in considerazione la realtà del territorio ligure e della città di Genova, in particolare, in quanto versano in una situazione precaria che desta preoccupazioni non soltanto funzionali, ma anche ambientali, circa il sistema delle vie di comunicazione e delle viabilità in genere.

La nostra attenzione si è concentrata sulla possibilità di rendere funzionali gli interventi relativi alla viabilità, soprattutto per ciò che concerne le finalità dei medesimi e le previsioni contenute nella legge n. 373, vale a dire quelle relative alle grandi infrastrutture permanenti che dovrebbero essere realizzate a Genova in occasione delle manifestazioni colombiane. La legge sui mondiali non teneva conto di questa esigenza, vale a dire dell'opportunità di prevedere, per la città di Genova, un legame tra le opere realizzate per lo svolgimento dei campionati mondiali di calcio e quelle programmate per le celebrazioni colombiane. Ciò è dimostrato dal fatto che esaminando l'elenco allegato alla legge, constatiamo che sono state realizzate soltanto le opere di ristrutturazione dello stadio di Marassi.

Quando abbiamo dovuto affrontare i problemi relativi alle opere per i mondiali di calcio, ci siamo trovati a ribadire la necessità di fare in modo che esse non costituissero ostacolo alla realizzazione di quelle previste per le colombiane, tant'è che introducemmo il concetto della funzionalità e della non sovrapposibilità dei due tipi di opere. Abbiamo altresì stabilito che fossero utilizzate le procedure previste dalla legge n. 205 del 1989, le quali, direttamente o indirettamente, si inserivano nella realizzazione dei progetti previsti dalla legge n. 373. Invece, trattandosi di un sistema di vie di comunicazione, quindi di infrastrutture, è sorta subito una preoccupazione sulle dimensioni delle medesime. Da qui nasce la risoluzione che il ministro ha citato e con la quale il Parlamento ha espresso una chiara interpretazione — e dunque una finalità — del provvedimento a cui oggi facciamo riferimento: tutto ciò che concorre sul piano della grande viabilità (le previsioni inserite all'interno delle norme vigenti e dei piani approvati), può essere compiuto utilizzando il comma 5 dell'articolo 1 del disegno di legge n. 121, che fissa i tempi di realizzazione al 27 febbraio 1992. Abbiamo recuperato tutti i principi delle leggi precedenti, facendo in modo che i raccordi internazionali, il sistema della grande viabilità, le opere previste nel piano decennale, le complanari e le varianti urbane potessero usufruire della disposizione prevista nel comma suddetto.

Su una tale interpretazione abbiamo assistito all'elaborazione di due piani. Il primo, attribuito al precedente ministro, ha modulato una spesa di circa 1.100 miliardi, di cui la maggior parte in autofinanziamento, in quanto ammontano soltanto a 164 miliardi i contributi che l'ANAS eroga direttamente ai soggetti beneficiari. Autofinanziamento vuol dire che circa mille miliardi sono stati reperiti dalle società concessionarie autostradali ricorrendo a piani finanziari nuovi e ad atti aggiuntivi alla concessione precedente; quest'ultima prevede l'utilizzo di mezzi ricavati dal proprio bilancio ed il

prolungamento della concessione oltre la normale scadenza, il che consente di utilizzare entrate in funzione di una capitalizzazione attuale. L'ANAS, e quindi il Ministero dei lavori pubblici, dopo aver approvato queste opere, gli atti finanziari ed i piani aggiuntivi, hanno riconosciuto indispensabile una dinamica finanziaria utile a far quadrare i piani finanziari stessi.

Mi rendo conto che quanto sto per aggiungere non attiene alla sua responsabilità, signor ministro, ma è accaduto che a concessioni fatte, ad opere avviate, il Governo non abbia mantenuto la parola. Infatti, i piani finanziari basati su una dinamica tariffaria, peraltro sempre contenuta all'interno delle dinamiche dell'inflazione, non sono stati approvati dal CIPE, per cui le società non sono state autorizzate ad applicare le tariffe, così come prevedeva il decreto di approvazione dei piani finanziari e degli atti aggiuntivi. Ciò ha fatto sì che le società concessionarie (che tramite questo sistema oggi hanno provveduto ad autofinanziarsi per mille miliardi), fra uno, due o tre anni rischieranno di trovarsi di fronte al pericolo di non veder considerati utili, sufficienti e garanti gli impegni che le società stesse hanno assunto per la realizzazione delle opere.

Mi rivolgo a lei, signor ministro, sottolineandole la necessità di affrontare il discorso tariffario legato ad atti di Governo regolarmente assunti e registrati. Le società in questione — che peraltro sono soggetti giuridici, in quanto costituite sotto forma di società per azioni — devono essere poste nelle condizioni di poter onorare gli impegni assunti; in caso contrario, esse saranno poste di fronte a procedure che la legge stessa prevede per quei casi in cui le società non riescano a far quadrare i loro bilanci in relazione agli impegni assunti.

Dico questo per sottolineare come la Liguria sia antesignana quanto al rispetto per tale tipo di impegni: il 90 per cento dei mille e più miliardi previsti in autofinanziamento dal primo piano è stato affi-

dato alle società concessionarie che gestiscono il sistema autostradale privato, nelle zone di levante e di ponente della Liguria. Perciò questa regione, direttamente interessata dal provvedimento di legge in questione (dato che Genova è il suo capoluogo), non è subito ricorsa ai finanziamenti statali: ha dimostrato di saper prima fare, per così dire, i conti in casa propria, e di compiere lo sforzo riguardante gli enti e i soggetti responsabili a livello locale, per poi rivolgersi allo Stato in ordine alle possibilità che lo Stato medesimo aveva ed ha.

La prima richiesta che rivolgo al ministro è quindi quella di garantire, tramite il rispetto dei piani finanziari e gli atti aggiuntivi, le coperture che questi stessi piani ed atti prevedono con riguardo ai piani che quelle società hanno elaborato: cioè la dinamica tariffaria così come è stata prevista ed approvata (perché, appunto, è stata approvata).

Per quanto concerne il secondo piano che è stato predisposto, era poi opportuno ed anzi necessario che il Governo fosse in qualche modo confortato, nell'interpretazione della norma, dalla possibilità che l'intervento riguardasse, oltre alle esigenze della Liguria in quanto tale, pure il sistema che concorre — certo, anche e soprattutto attraverso l'intermodalità — a realizzare nel più ampio bacino il perfezionamento della viabilità. Perciò qui responsabilmente abbiamo discusso una risoluzione, che ha posto il Ministero dei lavori pubblici in condizione di poter elaborare un programma.

Questo programma, che il Ministero ha formulato e ci ha illustrato, reca una previsione, in ordine all'utilizzazione dei residui, che noi ritenevamo potesse essere molto più ampia.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. I residui non ci sono più: si è speso tutto prima.

MANFREDO MANFREDI. Abbiamo invece scoperto che tale previsione è molto limitata, in quanto riduce l'utilizzo a 1.500 miliardi.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. La cifra è anche inferiore.

MANFREDO MANFREDI. Si tratta di 1.543 miliardi.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Direi che questa somma non c'è più: c'era, a gennaio.

MANFREDO MANFREDI. Non so cosa dire: il piano parla di questo; se poi tale somma non sarà più disponibile, ne prenderemo atto, e faremo dei sacrifici (spero che si facciano in ugual misura da parte di tutti). Il Ministero ha tuttavia predisposto un piano di interventi per 1.543 miliardi sui residui, prevedendo invece interventi per 2.211 miliardi in autofinanziamento, da fare con riguardo ad altri soggetti.

Desidero ora porre in rilievo, signor ministro, con estrema chiarezza e sincerità, che la Liguria è non soltanto la cerniera, ma anche il punto di arrivo del sistema, in ordine all'applicazione del provvedimento di legge in questione. Non si può non tener conto, nel programma, del fatto che, esaurito lo sforzo di autofinanziamento con il programma precedente, i soggetti concessionari liguri non sono più in condizione di prevedere una sola lira di autofinanziamento. Inoltre, le opere previste nell'elenco non possono non collegarsi alla disponibilità dei residui dell'ANAS; se ciò avvenisse, assisteremmo al singolare fenomeno per cui tutte le opere relative alla Liguria (che, come dicevo, è non soltanto la cerniera, ma il punto di arrivo del sistema) sono previste in autofinanziamento, mentre per quelle da eseguirsi fuori di questa regione il finanziamento è posto a carico dello Stato.

Se questo avvenisse, signor ministro, devo dire con molta sincerità ed onestà che dovrei tornare sui miei passi, ed anche rivedere la stessa risoluzione che ho firmato e che qui è stata discussa, per dichiararmi certamente non soddisfatto (ma non si tratta solo di questo) di come le previsioni contenute nella legge n. 373

siano state realizzate o si preveda possano essere realizzate.

PRESIDENTE. Mi sembra che l'onorevole Manfredi ogni tanto confonda la situazione delle strade statali con quella delle autostrade...

MANFREDO MANFREDI. No, signor presidente, non la confondo: la legge parla chiaro, quando prevede che l'ANAS possa affidare anche le opere riguardanti le strade statali alle società concessionarie, e così è stato fatto.

PRESIDENTE. Non intendo soffermarmi su questo argomento, dato che io stesso svolgerò tra poco un intervento. Certo, quando si tratta di viabilità, vi è sempre molto da discutere, come sta avvenendo oggi già da un paio d'ore; desidero tuttavia ricordare che ho assunto l'impegno, con la Presidente della Camera — cui ho dovuto chiedere la deroga alla norma regolamentare che vieta di tenere nella mattinata sedute di Commissione —, di concludere questa seduta prima dell'inizio del dibattito in Assemblea: è una circostanza che lascio ai colleghi Bulleri, Mazza e Tarabini, ancora iscritti a parlare, di prendere in considerazione.

LUIGI BULLERI. Sarò senz'altro rispettoso della sua raccomandazione, signor presidente.

In primo luogo, desidero chiedere al ministro che, nel rispondere alle domande, precisi se l'elenco delle opere di cui ha dato conto nella sua relazione differisca, formalmente o di fatto, da quello contenuto nel decreto comunicato a questa Commissione in data 22 febbraio scorso; non ho infatti compreso bene quale sia la situazione al riguardo.

La considerazione principale che voglio tuttavia svolgere attiene al fatto che il comma 1-bis dell'articolo 5 della legge n. 205 del 1989 non può essere considerato un « grimaldello » — mi si passi questo termine, ma non riesco a trovarne al momento uno più adeguato — per far saltare la programmazione legata al piano decen-

nale della viabilità e le priorità in esso contenute, valutate e concordate dalle regioni, dal Parlamento e dal Governo.

Ritengo che la volontà espressa dal Parlamento nell'introdurre quella norma — che poi ha originato provvedimenti successivi — sia ben chiara. Ci siamo trovati in una situazione in cui non vi erano né si prevedevano stanziamenti di bilancio relativi ad investimenti per la viabilità; abbiamo quindi valutato l'esistenza di forti disponibilità di residui passivi (sulle quali, una volta per tutte, bisognerà fare maggior chiarezza); abbiamo stabilito il principio e la norma in base ai quali queste somme possono essere utilizzate, ma con criteri ben precisi che non possono essere distorti né da risoluzioni né da raccomandazioni né da interventi « a pioggia » che nei fatti cancellino le intenzioni del Parlamento. Nel caso specifico, gli interventi che beneficeranno di procedure straordinarie e di disponibilità di finanziamenti devono corrispondere all'obiettivo delle Colombiane, ma in rapporto anche alle priorità del piano decennale.

Posso affermare che, una volta visto il decreto che è stato inviato alla Commissione e sentito il ministro, anche tenendo conto di modifiche che con questi successivi provvedimenti si apportano al decreto del 22 luglio 1989 (lei, signor ministro, non ha risposto alla questione che avevo sollevato prima, ma qui vi sono modifiche sostanziali ed io ho citato il caso dell'Aurelia), ci troviamo in presenza di un provvedimento che prevede in gran parte opere che hanno attinenza con le autostrade, che comportano un contributo da parte dello Stato; si eliminano opere che sono prioritarie sia per quanto riguarda il piano decennale sia per ciò che concerne i criteri per il decreto sulle Colombiane — mi riferisco all'Aurelia — e se ne introducono altre. Leggo, per esempio, che vi è una strada provinciale della Lombardia in procinto di divenire strada statale, e questa opera viene finanziata.

Se a ciò si aggiungono le osservazioni dell'onorevole Cerutti in merito, per esempio, alla situazione degli appalti del piano triennale, allora la situazione di-

venta preoccupante. Si tratta pertanto di ristabilire un giusto rapporto fra Parlamento ed esecutivo nel rispetto della programmazione.

Desidero porre, allora, alcune questioni, la prima delle quali, cui ha già accennato l'onorevole Cerutti, riguarda la situazione reale del capitolo 790 del bilancio dell'ANAS, le disponibilità, le manovre esistenti attorno a questo capitolo nei rapporti tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero del tesoro e tutta l'influenza della manovra finanziaria; infatti, fra le disponibilità dichiarate di residui non impegnati (6 mila miliardi), quelli impegnati successivamente e le rimanenti disponibilità i conti non tornano. Dobbiamo pertanto approfondire questo elemento per comprendere meglio quale possibilità di orientamento e di intervento il Parlamento debba avere.

Per quanto riguarda poi il provvedimento da adottare, mi sembra che ci troviamo comunque in presenza di provvedimenti che al momento attuale non hanno la necessaria copertura finanziaria. Si tratta, allora, di procedere ad un ridimensionamento e di adottare criteri; mi permetto di aggiungere che i criteri che riteniamo validi sono opposti a quelli delineati dall'onorevole Manfredi, il quale, se ho ben compreso, ha ipotizzato la possibilità di un ulteriore intervento pubblico di finanziamento nei confronti dei concessionari che sono impegnati in programmi. A nostro avviso, questa non è una linea accettabile; occorre invece rafforzare l'indicazione del criterio del Parlamento nei confronti del Governo in ordine alle modifiche da apportare in direzione delle opere di completamento, di funzionalità della grande viabilità nazionale. Ricordo ancora l'esigenza di rivedere questo provvedimento che porta da 150 a 45 miliardi l'intervento per la variante Aurelia a Livorno, che renderebbe inefficace questo strumento.

Noi siamo disponibili a lavorare per una forma di indicazione che possa venire dalla Commissione, in assenza della quale ci renderemo promotori di un'iniziativa che provochi questo orientamento.

Credo che possiamo ripartire dall'ordine del giorno che già il ministro richiamava, approvato all'unanimità in occasione dell'esame del bilancio dello Stato, per apportare le correzioni a provvedimenti che stanno « debordando » da tali orientamenti.

DINO MAZZA. Credo che gli interventi che hanno preceduto il mio mi consentano di accogliere l'invito del presidente ad essere particolarmente breve, perché ritengo che sia interessante ascoltare la risposta del ministro più che diffondersi sul modo di portare avanti la realizzazione delle strade nazionali in Italia.

Su questo tema desidero soltanto fare una battuta, affermando che il tempo si perde nell'approvazione dei progetti più che nella fase degli appalti; risolvere il problema della progettazione significa guadagnare il 90 per cento del tempo perso. La Conferenza dei servizi rappresenta certamente uno strumento che ha dimostrato di funzionare bene e che va affinato; credo che dobbiamo percorrere questa strada.

Per quanto riguarda gli appalti, mi dichiaro — senza motivare la mia opinione per ragioni di tempo — contrario alla generalizzazione, invocata da alcune parti, dell'istituto della concessione.

Per entrare nel vivo dei problemi, svolgerò un intervento limitato alla questione dell'applicazione delle previsioni della legge n. 102 del 1990 sulla Valtellina. Il ministro ha trattato questo aspetto in termini molto marginali (mentre in realtà esso rappresentava una parte consistente dell'odierna audizione) e comunque ha cominciato col fornirci una notizia che da un certo punto di vista ci tranquillizza: mi riferisco al fatto che la ripartizione dei fondi all'interno delle diverse previsioni dell'articolo 5 della legge n. 102 verrà gestita — per incarico affidato all'ingegner Crespo — in sintonia con gli enti locali interessati; non ci troveremo, quindi, di fronte a conclusioni prima di averne discusso a livello degli enti locali. Questa è una prima risposta che ci aspettavamo oggi; il ministro l'ha

anticipata e di ciò prendo atto con soddisfazione.

Non prendo atto con altrettanta soddisfazione dell'ipotesi che i fondi previsti dalla legge n. 102 siano in discussione, perché la previsione dei 600 miliardi di cui all'articolo 5 di detta legge è valsa per otto mesi, nel corso della discussione della medesima da parte della nostra Commissione. Durante tale periodo, il ministro dei lavori pubblici (od un suo rappresentante) non hanno mai sollevato obiezioni circa l'esistenza di tale finanziamento; anzi, sono intervenuti per precisare che esso poteva essere inserito nel testo della legge entro il limite dei 600 miliardi.

PRESIDENTE. L'ho limitato io, per la verità. Voi non ponevate limiti.

DINO MAZZA. Forse lo ha limitato il presidente Botta, ma certamente con l'assenso del ministro dei lavori pubblici.

Il Governo ha approvato tale stanziamento. Al Senato, ha dichiarato che la copertura finanziaria c'era. Successivamente...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Di solito, la copertura finanziaria è garantita dal Ministero del tesoro.

DINO MAZZA. Credo che un ministro debba parlare a nome di tutto il Governo.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Voglio essere chiaro su questo punto.

DINO MAZZA. Credo nella collegialità del Governo e nell'espressione usata da un ministro trovo anche il consenso del Ministero del tesoro. Se così non fosse, dovremmo cambiare le regole istituzionali.

Successivamente, al Senato, è stata presentata una risoluzione che attribuisce a questo finanziamento le procedure previste dalla normativa sui campionati

mondiali di calcio. Io, che vedo da qui accadere ciò, ipotizzo che tale tipo di risoluzione sia una conferma a posteriori che il finanziamento c'è.

Dunque, desidero chiedere, molto concretamente, al ministro Prandini quanti dei 1.143 miliardi di residui passivi ANAS (la cui esistenza il ministro stesso aveva affermato, il 25 gennaio 1990, di avere constatato) vengano ripartiti, ed in quale maniera, tra le esigenze delle Colombiadi e quelle poste dalla legge n. 102.

Da tale groviglio dobbiamo uscire con chiarezza; non possiamo continuamente ipotizzare dei « forse ».

Certo, signor ministro, non vogliamo scatenare una guerra tra poveri. Personalmente, spero che essa non scoppi, perché le esigenze sono sicuramente confermate ed evidenti, sia quanto alla legge n. 102, che, per intenderci, riguarda soprattutto la Valtellina (voglio sottolinearlo, a proposito dell'ipotesi di una redistribuzione), sia quanto alle Colombiadi. Però, se qui si deve decidere di risolvere, attraverso un capitolo di bilancio intitolato « Residui passivi ANAS », condizioni sostanzialmente di emergenza, non si dimentichi che diverso è il livello qualitativo delle emergenze invocate: in un caso, una giusta volontà di fare bene per un'importante manifestazione; nell'altro caso, una situazione che può rendere un'intera provincia non percorribile.

EUGENIO TARABINI. Sono capitato in quest'aula quasi per caso. Pur tuttavia, ritengo di dovere cogliere questa occasione per fare il punto sulla spesa per l'ANAS.

Due anni fa, quando il disegno di legge finanziaria venne esaminato in prima lettura da questo ramo del Parlamento, la decisione - prima a livello governativo e poi, almeno in parte, anche a livello parlamentare - fu quella di operare i tagli là dove i residui passivi fossero stati abbondanti. E poiché i due ministeri i cui residui passivi apparivano più abbondanti erano quello dei lavori

pubblici e quello per i beni culturali, su di essi furono operati i tagli più selvaggi.

PRESIDENTE. No; su un solo ministero.

EUGENIO TARABINI. La prego di ascoltare; capirà il perché.

Il ministro titolare per i beni culturali e ambientali, senatrice Bono Parrino, reagì in maniera estremamente energica e fece ripristinare nel disegno di legge finanziaria, in pratica, tutti i soldi che erano stati tolti al suo ministero, mentre l'allora ministro dei lavori pubblici non reagì. Per questo motivo l'ANAS, oggi, è nella situazione che tutti conosciamo.

Ciò che ho detto non serve tanto per recriminare o, più semplicemente, per richiamare elementi storici che io ritenga utili, quanto per fare capire, cogliendo questa occasione, che cosa siano i residui passivi. Questi non costituiscono un'indicazione di sovrabbondanza di finanziamenti; rappresentano bensì soltanto l'indicazione del divario di tempo tra l'ideazione ed i tempi effettivi di spesa, sia in termini di impegno, sia in termini di erogazione.

Qual è, dunque, la conseguenza che la Commissione dovrebbe trarne? È quella di riconoscere come un obbligo la ricostituzione, nel corso del prossimo esame del disegno di legge finanziaria (trattandosi di stanziamenti che erano stati tagliati esclusivamente con riferimento a sovrabbondanza di residui passivi, ma senza che si volesse in alcun modo interferire nella sostanza dei programmi contenuti nel piano decennale ed in quello triennale, ai quali nel frattempo si sono aggiunte altre indicazioni, non si sa bene se in maniera del tutto corretta, e stante un patrimonio vastissimo di progettazione avviata, sancita dal Parlamento), di quell'equilibrio che fu sovvertito con la legge finanziaria di due anni fa.

Dicendo ciò, mi rivolgo a tutti i gruppi politici qui presenti, perché questa occasione deve servire per fare capire se

tutti i gruppi politici siano d'accordo o meno su questa proposta.

In secondo luogo, è necessario operare una ricognizione del quadro finanziario.

L'amico Cerutti ha detto che quando non si procede al loro impegno, i residui vanno in economia. Non è così. I residui non vanno in economia; le somme che vanno in economia sono gli stanziamenti di competenza in quanto non impegnati. Qui si opera in tutt'altro campo: quello dei residui di parte capitale (i cosiddetti residui impropri) che, se non impegnati a seguito di contratti, divengono perenti; tuttavia una parte di essi può essere reiscritta utilizzando il capitolo 9003, cioè quello relativo all'assegnazione dei residui perenti, mentre un'altra parte può essere utilizzata in base alle normative di questi ultimi anni.

In terzo luogo, prendo atto della dichiarazione del ministro Prandini secondo cui bisogna provvedere, durante l'esame del disegno di legge finanziaria, anche per tutte quelle indicazioni che siano oggetto di un'espressione di volontà, di una risoluzione parlamentare, e che purtroppo non trovino capienza nell'ambito dei residui, che, nel frattempo, sono stati notevolmente smaltiti (infatti, a smentita delle valutazioni fatte in precedenza, si è riscontrato che in altri periodi di tempo lo smaltimento dei residui è stato molto più veloce di quanto non si pensasse). Ma vi è un punto che, a mio avviso, merita di essere considerato, quello relativo ai lavori da attuare sul tratto Sondalo-Bormio della statale 38. Questo tratto è indicato come prioritario, però anche in presenza di un piccolo segnale di allarme la comunicazione tra queste due comunità verrebbe interrotta, salvo ricorrere ad una strada di fortuna. Poiché vi è ancora un qualche margine nei residui, ritengo che ciò che attiene a questa parte, almeno con riferimento all'attivazione della progettazione e delle procedure debba essere portata avanti con sollecitudine.

PRESIDENTE. Signor ministro, senz'altro faremo ricorso a tutta la sua conoscenza del settore, per attuare una con-

creta collaborazione che ci consenta di far sì che quanto non è stato accolto nel disegno di legge finanziaria degli anni precedenti, possa essere recepito quest'anno.

Ricordo che ieri dovevamo iniziare o riavviare l'esame del disegno di legge n. 4228-*quater*, che riguarda l'ANAS e che contiene una notevole integrazione di ciò che evidenziava la legge di accompagnamento in merito all'utilizzo dei fondi non impegnati. Opportunamente, poc'anzi il collega Tarabini ha ricordato a tutti noi quali e quanti fossero i residui non utilizzati. Aggiungo che essi possono essere oggetto di un'ulteriore distinzione allorché siano già destinati ad altre opere, evidentemente già considerate prioritarie e a loro volta accantonate in virtù di altre priorità, sia riferite ai campionati di calcio, sia alle celebrazioni colombiane.

Personalmente, cercherò di proporre ai colleghi un'integrazione alla precedente risoluzione, soprattutto per conoscere quanto il consiglio d'amministrazione del 25 gennaio 1990 ha destinato al settore delle autostrade. Mi riferisco anche agli autofinanziamenti, poiché è stato deciso di ricorrervi per alcune opere, mentre altre dovrebbero avvenire tramite proroga di concessione.

Per le opere da realizzare tramite autofinanziamento sono stati previsti 710 miliardi, per le autostrade da realizzare tramite proroga di concessione 1.501 miliardi, mentre per altri finanziamenti sono stati previsti, per il settore delle autostrade, contributi per 2.936 miliardi. Infine, per le strade statali sono previsti 1.568 miliardi, comprese le riserve. Se così è, mi chiedo quali motivazioni si adducano ai ritardi che hanno caratterizzato, fino ad oggi, la deliberazione del 25 gennaio. In pratica, i residui esistono ancora o no? Inoltre, dovremmo chiarire il momento in cui si sono formati, perché se fosse avvenuto al momento dell'emanazione della legge n. 205, dovrei richiamare quanto essa stabilisce al comma 1-*bis* dell'articolo 5, il quale fa riferimento, anzitutto, all'ultimazione, per lotti funzionali, delle opere scelte. Pertanto, nel me-

desimo comma, risultano essere successive le previsioni delle opere per le celebrazioni colombiane e per la Valtellina. Per quest'ultima, il ministro ha sottolineato il suo impegno a realizzare lo stanziamento di 600 miliardi, di cui ai sensi del comma sopracitato.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Comunque, anche per la Valtellina non procederemo in modo diverso...

PRESIDENTE. A me interessa conoscere i motivi per cui fino ad oggi non risultano avviate le delibere del gennaio 1990. Se i residui vi sono, mi chiedo se un'eventuale, nuova risoluzione debba individuare le linee prioritarie da realizzare, proprio per dare un senso al piano decennale. A me pare di aver capito che l'ANAS non consideri più i residui come tali quando è avvenuto l'appalto, anche se il contratto risale a più di un anno fa; dal canto suo, la Ragioneria, oltre a non poter più impegnare ciò che già lo era, a volte ritarda anche di due mesi a registrare quanto gli viene comunicato dall'ANAS. Dunque, si verificano scompensi notevoli, per cui gli 11 mila miliardi di cui parlava l'onorevole Ceruti, sostanzialmente finiscono col divenire, spesso, metà della metà.

Inoltre, ho letto che una parte delle disponibilità deve intendersi ancora accantonata, in ossequio all'articolo 9 della legge n. 526, cioè a quelle opere affidate a professionisti esterni, le quali, pertanto, debbono trovare la loro rispondenza al momento della presentazione dei progetti.

L'onorevole Ceruti, sottolineando l'opportunità di un'integrazione della risoluzione, per meglio precisare le linee prioritarie relative alle celebrazioni colombiane, invitava a recepire, nel corso dell'esame della legge n. 4228^{quater}, tutte le situazioni che sono state qui illustrate.

Concludendo, confermo al ministro la piena disponibilità della Commissione al fine di poter risolvere, con un consenso che mi auguro generale, problemi così

importanti per lo sviluppo del nostro paese.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Credo che sia quanto mai necessario far maturare prima i problemi e disporre poi di progettazioni sulle quali si sia manifestato il consenso necessario, in modo da non perdere tempo e correre il rischio di accumulare residui passivi.

Ritengo di avere alle spalle pronunciamenti inequivoci del Parlamento, i quali mi pongono nella condizione di ottemperare a quanto il Parlamento stesso ha stabilito, tenendo conto delle integrazioni intervenute rispetto ai precedenti orientamenti, integrazioni che io pongo sullo stesso piano di diritto, ed in relazione alle quali avverto lo stesso impegno di direzione e gestione.

Ciò premesso, ed approssimandosi luglio, non mi preoccupa più di tanto di avere tutti i soldi pronti subito perché sia realizzato questo piano, che comunque riguarderà il 1990, il 1991 ed il 1992, visto che gli interventi in questione dovranno essere ultimati — la legge in ciò è esplicita — entro il febbraio 1992. Prevedendo che i collaudi, e quindi i pagamenti, possano riguardare tutto il 1992, mi oriento di fatto a considerare un programma triennale, e quindi con le risorse disponibili e dando forza di legge — in occasione dell'approvazione della legge finanziaria 1991 (sperando nella collaborazione del Parlamento) — alle risoluzioni parlamentari che mi danno un'autorizzazione, ma che, pur esprimendo una volontà politica, non hanno forza di legge, sarò sicuramente in condizione di assolvere gli impegni che ci siamo politicamente assunti in Parlamento.

Desidero dire al collega Mazza che io non faccio distinzioni, ma che quando si parla di Governo bisogna pensare sempre alla collegialità del Governo medesimo, senza mai affermare, personalizzando, che il ministro ha detto o non ha detto, che il ministro deve rispondere: io rispondo nell'ambito della collegialità di Governo. Indubbiamente, il disegno di legge in discussione al Senato, che fa slittare 500

miliardi al 1993 non mi trova consenziente, anche se io sono corresponsabile collegialmente con l'iniziativa di Governo.

Certo, mi auguro che poi il Parlamento interloquisca e che, valutando sue precedenti prese di posizione e indicazioni fornite al ministro, se ne ricordi e soprattutto agisca coerentemente: anche perché esso ha forse meno vincoli di quelli che può avere un ministro *pro tempore* di un'amministrazione. Tra l'altro, pur senza volere eccessivamente personalizzare il dibattito, devo ricordare che io mi trovo a gestire le disponibilità che ho trovato; se quindi nelle leggi finanziarie precedenti si sono operati i tagli già ricordati, ed altri tagli corposi sono stati fatti anche recentemente, è indubbio (voglio dirlo in particolare all'onorevole Bulleri) che la programmazione che avevamo formulato, le ipotesi che erano state intuite hanno dovuto in qualche modo fare i conti con questa situazione finanziaria.

Vorrei tuttavia che non venisse sottovalutata l'appostazione che abbiamo cercato di stabilire in questo programma. Quando mi si parlò di un programma per le Colombiane, e mi si disse che avrei potuto utilizzare i residui passivi al 31 dicembre 1989, tempestivamente preparai quello di fine gennaio 1990; quindi, a distanza di nemmeno un mese, si pensava di poter disporre di ben altre risorse. Perciò, tale programma certamente non avrebbe avuto talune sottolineature negative se avessimo potuto disporre delle risorse allora prevedibili, ma non riscontrate poi, quando si è andati a controllarle.

Certamente, l'erosione delle risorse avviene anche per le numerose perizie suppletive. Non intendo dare lezioni di finanza a nessuno (del resto, c'è qui l'onorevole Tarabini che ne sa più di tutti noi, in materia), però rilevo che indubbiamente dobbiamo tener conto del fatto che un bilancio risponde secondo le sollecitazioni che riceve. Perciò se si prevede che un'opera costi 100, e poi il costo è invece 200, i 100 di differenza andranno a prendersi su quel certo capitolo, e quindi le previsioni circa la disponibilità di risorse

per altri interventi rimangono evidentemente tali, poiché prioritariamente (anche il Parlamento è unanime, su questo) occorre cercare di completare le opere già iniziate. Io stesso mi sono impegnato in modo particolare, costituendo un'apposita commissione ...

DINO MAZZA. Tutto questo, alla fine, diventa un grimaldello per raddoppiare i finanziamenti!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. No, i finanziamenti sono stati tagliati e dimezzati, rispetto alle necessità! Mi sto divertendo, a differenza del mio predecessore — consentitemi ora il passaggio un po' polemico —, ad andare in tutte le province dovendo dire di no a tutti, mentre gli altri si sono recati in tutte le province a dire di sì ed a promettere: i dieci miliardi non si negavano a nessuno. Ora, non è facile gestire una forte domanda con risorse quanto mai diminuite. Bisogna che di ciò teniamo conto: abbiamo tutti responsabilità ben precise, chi nell'ambito del Governo e chi in Parlamento, ed allora non dobbiamo mai promettere ciò che poi non saremo in condizione di mantenere.

Non ho comunque preoccupazioni circa la realizzazione del programma che abbiamo già elaborato e del quale è stato informato il Parlamento. Rispetto ad esso non vi sono modifiche sostanziali, anche se potranno risultare alcune correzioni: infatti, laddove la conferenza dei servizi ha espresso, ad esempio, un giudizio negativo, le opere in questione vengono stralciate dal piano; inoltre, erano previste delle riserve che, se riceveranno il consenso della conferenza medesima (alla quale saranno sottoposti, se non erro, il 3 luglio prossimo), andranno ad integrare il programma.

Ci sarà comunque, poi, un atto formale del consiglio di amministrazione dell'ANAS; ed è vero che questo esprime solo dei pareri, ma io lo ascolto tenendo presente che si tratta appunto di un consiglio di amministrazione, e quindi mi

sento in qualche misura vincolato dal parere che esprime: certamente anche verificando poi in Parlamento la rispondenza tra la decisione del consiglio di amministrazione dell'ANAS, che il ministro si accinge ad attuare, e l'orientamento espresso dal Parlamento medesimo.

Voglio quindi assicurare che, nell'arco temporale che prevediamo per la realizzazione del programma in questione, troveranno logica continuità e realizzazione anche alcuni interventi, come quelli riguardanti la via Aurelia, tanto per far cenno ad un problema la cui soluzione è ormai supermatura. Non a caso abbiamo finanziato il secondo lotto di opere, in base all'indirizzo che il Parlamento ci ha dato di completare gli interventi secondo una logica successione, non ponendo in essere interventi a pioggia e quindi iniziando diecimila opere, ma cercando di ottimizzare gli investimenti, e perciò di portare a termine le opere già avviate.

Non mi sento di mettere la mano sul fuoco circa l'affermazione che i residui passivi ammontano a 1.535 miliardi e non a 1.600 o a 1.300: infatti, non essendo io il ragioniere generale dell'ANAS, sto alle indicazioni che mi pervengono mensilmente o settimanalmente dagli uffici; devo dire che, essendo diversa la lettura fatta dall'amministrazione dei lavori pubblici (di cui l'ANAS è parte integrante ed integrata, pur nella sua autonomia di azienda) e quella del Tesoro, queste cifre a volte sono alquanto ballerine.

Mi chiedo perciò perché io dovrei essere così chiuso nel recepire le indicazioni che mi vengono dall'ANAS, quando queste mi impediscano di muovermi, non utilizzando invece quelle del Tesoro, quando queste mi consentano maggiore disponibilità. Perciò, come il Tesoro, a seconda delle convenienze politiche di quell'amministrazione, dà una certa lettura della situazione finanziaria dell'ANAS, così io, per quanto riguarda la programmazione degli interventi, faccio una lettura dal punto di vista del Tesoro con riferimento ai residui dell'ANAS.

Non so se il « lenzuolo » sia sufficientemente ampio, ma ho l'impressione che

esso ci consenta — trovando poi momenti di verifica e di integrazione della legge finanziaria, ed attuando anche una politica di sollecitazione, in modo che le risorse sottratte possano tornare disponibili — di avere, nell'arco temporale prevedibile del triennio, le risorse per realizzare un programma che non rappresenta certo uno « sfizio » per qualcuno.

Queste opere che andiamo a programmare sono di assoluta priorità; tra l'altro, faccio presente all'onorevole Bulleri che esse rientrano tutte in quelle priorità che il Parlamento ha indicato nel documento approvato all'unanimità. Non a caso nella mia relazione ho parlato di variante e di tangenziale; credo che in ordine all'indicazione prioritaria, al completamento delle opere avviate ed alla penetrazione nei centri urbani, oltre che all'intermodalità, vi sia una verifica di una volontà politica già in essere ancora prima che sia elaborato da parte nostra il piano triennale.

Ringrazio l'onorevole Cerutti per l'integrazione, in quanto ha messo in risalto alcuni aspetti che evidentemente costituiscono la premessa di tutta la discussione riguardante le risorse per la viabilità nei prossimi anni. Spero tuttavia che l'eco del ministro a queste sollecitazioni ci trovi poi impegnati, ciascuno secondo le proprie responsabilità, nel comune obiettivo di risolvere i problemi e di definire una proposta politico-finanziaria in occasione dell'esame della legge finanziaria che quest'anno avrà luogo in prima lettura in questo ramo del Parlamento, così da disporre delle risorse necessarie per realizzare gli obiettivi che ci accomunano.

Non credo che occorra un'altra risoluzione parlamentare in merito alle risorse; esse sono quelle che sono, con quella duplice lettura cui ho fatto riferimento dal punto di vista dell'ANAS e del Ministero del tesoro; tutto sommato anche a me può convenire questa duplice lettura. Quello che invece mi mette a disagio — e vorrei rimarcarlo nuovamente in Parlamento — è la discussione continua sugli istituti contrattuali: qualcuno sollecita la

concessione, altri la avversano radicalmente. La trattativa privata è vista con sospetto; altri sostengono (ed io sono tra essi, alla luce dell'esperienza di questi pochi mesi) che la trattativa privata, laddove sussistano le condizioni previste dalla legge, consenta all'amministrazione una velocizzazione degli interventi — e ciò ha un effetto economico e sociale — ma anche, con i criteri oggettivi che abbiamo introdotto nel consiglio di amministrazione dell'ANAS, un risparmio di risorse perché, essendo la trattativa privata non un diritto ma una facoltà, noi poniamo come tassa di accesso il 15 per cento di ribasso per tutti come minimo e andiamo a maturare dei ribassi sul costo dell'opera.

Certamente questo può essere illusorio nel momento in cui non esiste controllo sulla perizia suppletiva e non esiste contraddittorio. Al riguardo, io non sono qui a guardare che le ciliegie maturino: per il recepimento della direttiva comunitaria, il Governo nella sua collegialità ha presentato un disegno di legge che è all'esame del Parlamento e che dovrebbe trovare la sua definizione in questi giorni; ma come Ministero dei lavori pubblici abbiamo elaborato un disegno di legge organico, che ho inviato al concerto la settimana scorsa, in riferimento sia al recepimento della direttiva comunitaria sia alla riorganizzazione di tutti gli aspetti contrattuali.

Se di conforto ho bisogno, esso mi è necessario soprattutto per quanto riguarda le procedure, perché non mi piace sentirmi « tirare la giacca ». Se ricorriamo alla licitazione privata, concorrono 400 aziende e trascorrono sei mesi di tempo. Né posso accogliere sollecitazioni diverse tra di loro, perché occorre definire una regola comune per porre tutti nelle stesse condizioni. Per tale ragione, il Senato ha ritenuto che si invitino almeno 15 aziende, che si svolga un'indagine di mercato per appurare che esse siano veramente tali e non semplicemente 15 sigle, che ci si faccia carico delle esigenze della piccola e media impresa e non solo

di quella grande e che si individuino una serie di criteri che garantiscano trasparenza e leggibilità (poi io non metto la mano sul fuoco su nessuna di queste procedure). Evidentemente questa è una strada; vorrei che il Parlamento mi confortasse su questo indirizzo.

FRANCESCO SAPIO. In quale atto il Senato ha affermato che occorre operare in questa direzione? Nella risoluzione?

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nella risoluzione approvata il 16 maggio scorso, nella quale per la verità noi recepiamo anche l'indirizzo della direttiva comunitaria, perché quando stabiliamo che le aziende non debbano essere meno di 15 di fatto ci muoviamo in quella logica.

Vorrei far presente che dopo il 19 luglio ci troveremo nella condizione di dover ottemperare alla direttiva comunitaria; infatti, noi potremo recepirla formalmente oppure no, ma in entrambi i casi il 19 luglio scatterà automaticamente...

GIUSEPPE CERUTTI. Non ne sono convinto.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Lei non ne è convinto, ma è così. Nella risoluzione approvata dal Senato ho voluto vincolare l'intervento in Valtellina al 27 febbraio 1992; siamo quindi in ritardo magari di un paio di mesi, ma, considerato il mese di agosto, non cadrà il mondo se saremo pronti a settembre. Tuttavia dobbiamo tener presente che in Valtellina, ma anche altrove, due inverni pesano, quindi le procedure anche nell'assegnazione dei lavori sono particolarmente importanti.

Non intendo sposare l'una o l'altra causa. Dico solo che su questa strada ci stiamo muovendo in coerenza con la direttiva comunitaria, ci facciamo carico di esigenze complessive del mondo imprenditoriale, dando mandato ai capi compartimento a ciò preposti; va chiarito, infatti, che il ministro non gestisce gli appalti: la legge stabilisce chi debba gestirli

e individua il soggetto che ne risponde e che è direttamente responsabile.

Ciò premesso, ci muoviamo per condurre in porto tutto il programma, con la lettura del Ministero del tesoro.

GIUSEPPE CERUTTI. E gli appalti sospesi ?

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Gli appalti non sono sospesi. Non sempre nei collaboratori e nei funzionari si trova quella elasticità che consente di muovere l'acceleratore e il freno. Tuttavia, adottando una politica di *pressing*, il lasso di tempo di un paio di mesi che intercorre tra la pubblicazione e la gara non rappresenta la sospensione di un appalto; non posso accettare l'idea, per esempio, di sospendere l'appalto del traforo del monte Barro che è indispensabile per un'area importantissima del nord della Lombardia solo perché riceverò i finanziamenti fra sei mesi; vorrà dire che quest'anno prevederò uno stanziamento di 5 milioni e per il 1991-92 la somma residua.

GIUSEPPE CERUTTI. Mi interessava questa sua risposta, cioè che si tratta non di un blocco ma di un aggiustamento temporale.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. È per arrivare ad ottobre con una serie di impegni, in modo che si prenda atto che occorre risolvere i problemi.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Prandini per essere intervenuto nella audizione odierna.

La seduta termina alle 11,5.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 22 giugno 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO