

5

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 GIUGNO 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 8,15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Audizione del ministro dei lavori pubblici, senatore Giovanni Prandini.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato di attuazione degli interventi per il campionato mondiale di calcio del 1990, l'audizione del ministro dei lavori pubblici, senatore Giovanni Prandini.

Nel ringraziare il ministro Prandini per aver accettato di partecipare a quest'audizione, fissata ad un'ora piuttosto insolita, desidero ricordargli che ieri la Commissione ha approvato, in sede referente, il provvedimento di legge recante interventi per Roma capitale della Repubblica, nonché il piano triennale per la salvaguardia ambientale. Inoltre, ha espresso – sia pure con una serie di condizioni – il parere richiesto dalla Commissione bilancio sui provvedimenti di legge relativi all'edilizia abitativa.

Desidero anche informare che l'onorevole Sapio, il quale avrebbe desiderato partecipare all'odierna audizione, essendo uno dei relatori di questa indagine conoscitiva, ci ha comunicato che non potrà essere puntuale, in quanto è in ritardo il treno su cui viaggia.

Dalla relazione che il ministro Prandini aveva fatto pervenire in Commissione il 29 maggio scorso, risulta – se non vado errato – che la spesa complessiva per consentire lo svolgimento della manifestazione suddetta ammonta a 3.815 miliardi, dei quali, per quanto riguarda l'ANAS, 1.593 sono stati utilizzati per le

strade statali, 969 per contributo alle opere autostradali...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo scusa, signor presidente: se intende riassumere i dati contenuti nella relazione che feci pervenire alla Commissione (a causa della sconvo- cazione della seduta, non potei parteci- pare alla prevista audizione del 24 maggio scorso), non intendo certo impe- dirglielo, ma mi vedrò costretto a ripe- terli durante il mio intervento, non po- tendo aggiungere molto di più a quanto riportato nella relazione stessa. Infatti, trattandosi di una documento riassun- tivo dell'attività sviluppata dall'ANAS soprattutto in quest'ultimo anno, è certo che i dati riportati non possono aver subito modifiche nell'arco di pochi giorni.

PRESIDENTE. Nel ringraziarla per la sua puntualizzazione, signor ministro, le do senz'altro la parola.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei la- vori pubblici*. Signor presidente, con il suo permesso, chiedo che resti agli atti della Commissione la relazione che ho inviato in data 29 maggio scorso – cui lei prima si riferiva – e che fa il punto sugli inter- venti viari previsti ed attuati in applica- zione della legge 29 maggio 1989, n. 205, riguardante il campionato mondiale di calcio del 1990.

PRESIDENTE. Sta bene, signor mini- stro.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei la- vori pubblici*. Pertanto, senza dare lettura integrale della relazione, mi limiterò a

ricordare che la legge n. 205, relativa ad interventi infrastrutturali nelle aree interessate dal campionato mondiale di calcio del 1990, ha previsto, tra l'altro, la realizzazione di opere stradali ed autostradali, di competenza dell'ANAS, finalizzate ad esigenze di sicurezza e di fluidità del traffico su itinerari di collegamento e servizio nelle aree suddette.

Per quanto riguarda gli interventi elencati nell'allegato alla legge succitata, 48 hanno riguardato lavori sulla rete viaria-ordinaria; di questi, 36 risultano già terminati, mentre 12 sono in via di ultimazione (11 nel tratto Pisa-Livorno); 49 interventi hanno interessato le autostrade, dei quali 37 sono terminati, mentre 12 sono in via di ultimazione.

Per ciò che attiene alle aree interessate alla viabilità ordinaria, ricordo, senza elencare tutti i segmenti, che esse risultano essere quelle di Milano, Verona, Udine, Firenze, Roma e Bari. Altri interventi hanno riguardato la viabilità di adduzione per la fluidità del traffico e la sicurezza delle città sedi del campionato di calcio.

L'articolo 5, comma 1-bis, della legge n. 205 dispone, altresì, che l'ANAS sia tenuta a dare assoluta priorità per lotti funzionali alle ultimazioni relative agli interventi già programmati sugli itinerari di afflusso e di servizio alle sedi di svolgimento del campionato mondiale, realizzabili nei limiti dei residui di stanziamento esistenti alla data di entrata in vigore della legge medesima, dedotta la quota prevista per gli interventi già elencati.

Prima di procedere nella sintesi della relazione, mi sia consentito evidenziare che tutte le decisioni relative al campionato mondiale di calcio del 1990 sono state assunte prima del mio arrivo al dicastero dei lavori pubblici. Credo che valga la pena sottolineare questo punto, anche per fornire una risposta alle polemiche che, nelle ultime settimane, hanno avuto luogo in qualche Commissione parlamentare.

Ciò premesso, ricordo che con il decreto ministeriale n. 2936 del 22 luglio

1989 è stata autorizzata la realizzazione dei lavori nelle aree di Torino, di Venezia, di Genova, di Firenze, di Bologna e di Bari.

Per quanto riguarda gli interventi che interessano il settore autostradale, l'articolo 4, comma 5, della legge n. 205 ha previsto che essi possano essere affidati dall'ANAS, in regime di concessione, agli enti ed alle società concessionarie sulla base di piani finanziari ed appositi atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti, nei quali l'equilibrio economico è assicurato anche attraverso la proroga del termine di scadenza delle attuali concessioni.

Con il successivo comma 5-bis, aggiunto all'articolo 4, si è previsto che gli interventi di competenza dell'ANAS su viabilità interconnessa con gli itinerari autostradali di collegamento delle aree di svolgimento del campionato mondiale possano essere affidati alle stesse concessionarie autostradali con obbligo, a loro carico, della manutenzione, per un periodo non inferiore a cinque anni.

È stata pertanto proposta la realizzazione di ulteriori interventi, comunicati alle Commissioni parlamentari competenti in materia di lavori pubblici della Camera e del Senato in data 15 giugno 1989, che per i campionati Italia 90 hanno riguardato: l'area di Genova-Firenze, tramite la società SALT, l'area di Verona, con la società autostrada Venezia-Padova, l'area di Milano con la società autostrada Serravalle-Milano e la società autostrade SpA, l'area di Milano-Verona, tramite la società autostrada Brescia-Verona -Vicenza-Padova, l'area di Verona con la società autostrada Brennero, l'area di Torino con le società ATIVA, SITAF e SATAP.

Nell'area di Torino-Milano, gli interventi hanno riguardato i raccordi autostradali ad est di Chivasso e di Chivasso ovest. Altri interventi sono stati effettuati nell'area di Roma, con la società autostrade SpA ed in quella di Napoli-Bari, sempre ad opera della medesima società; ulteriori collegamenti, poi, hanno riguardato l'intermodalità, soprattutto con riferimento agli aeroporti, prevalentemente nell'Italia settentrionale.

Infine, è stata di recente proposta, da parte delle società petrolifere, la realizzazione in concessione di dieci aree di servizio, lungo il grande raccordo anulare e l'autostrada Roma-Fiumicino, con finanziamento a carico delle società stesse. Tale intervento è stato assentito, in quanto compreso tra quelli previsti per la fluidità e la sicurezza della circolazione, ed anche tra le opere necessarie per garantire la fornitura di servizi pubblici essenziali.

Per quanto riguarda la copertura finanziaria di tutti questi interventi riferiti alla legge n. 205 del 1989, l'articolo 5 della medesima ha disposto che per gli esercizi 1989-1991 il contributo ordinario all'ANAS sia aumentato di 697 miliardi di lire. Una quota di 60 miliardi è stata destinata alla realizzazione degli interventi da individuare, con decreto ministeriale, per le finalità indicate dall'articolo 1 della legge: a tale scopo è stato istituito il capitolo 789 del bilancio ANAS. Una quota di 237 miliardi è stata poi riservata ad interventi urgenti di manutenzione ordinaria e straordinaria migliorativa, finalizzata ad esigenze di sicurezza e di fluidità del traffico, limitatamente agli itinerari di collegamento a servizio delle aree interessate: a questo fine è stato istituito il capitolo 790 del bilancio ANAS.

Lo stesso articolo 5, comma 1, ha altresì disposto l'utilizzo di una quota dei residui passivi relativi al capitolo 751 del bilancio dell'azienda, per la realizzazione dei lavori di completamento per la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno (tratto Gello-Pisa), per un ammontare di 240 miliardi di lire.

Il comma 1-bis dello stesso articolo 5 stabilisce che, in relazione alle maggiori esigenze della circolazione, della sicurezza e delle emergenze in atto, l'ANAS è tenuta a dare assoluta priorità per lotti funzionali alle ultimazioni relative alle sedi di svolgimento dei campionati mondiali. La realizzazione degli altri interventi, già programmati in attuazione delle disposizioni vigenti, nonché degli eventuali completamenti sui predetti iti-

nerari, avviene secondo le disponibilità ordinarie del bilancio ANAS.

In relazione a ciò, con il ricordato decreto ministeriale 22 luglio 1989, si è disposta l'utilizzazione di 1450 miliardi di lire, sul capitolo di bilancio 729, per la realizzazione degli interventi previsti dallo stesso decreto, ivi compreso il completamento della predetta strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

È da precisare che, nelle opere da realizzare a carico dell'ANAS e indicate in allegato alla legge n. 205, sono state compresi anche taluni interventi per i quali, con il piano triennale 1985-1987, era stata autorizzata la somma di lire 175 miliardi di lire. Complessivamente, quindi, l'ANAS è stata autorizzata a disporre di finanziamenti per complessivi 2.562 miliardi di lire.

A tale interventi, da eseguirsi con finanziamento a carico diretto dell'amministrazione, sono da aggiungere le opere proposte dalle società concessionarie precedentemente citate e quella relativa alla realizzazione delle dieci aree di servizio lungo il grande raccordo anulare e l'autostrada Roma-Fiumicino. Tali opere in concessione comporteranno una spesa complessiva di 2.222 miliardi di lire, dei quali 1.204 miliardi in autofinanziamento, 969 miliardi quale contributo ANAS gravante sulla suddetta assegnazione complessiva di 2.562 miliardi e 49 miliardi già stanziati con il piano triennale 1985-1987, quale contributo ANAS a favore delle società concessionarie ATIVA, per l'area di Torino, e Torino-Milano per l'esecuzione dei lavori nella stessa area.

Complessivamente, quindi, il programma di interventi per i campionati mondiali di calcio Italia 90 ha comportato una previsione di spesa di 3.815 miliardi di lire.

A fronte della disponibilità di 2.562 miliardi di lire, sono state ultimate opere per circa 2.333 miliardi; vanno quindi completati interventi per 228 miliardi.

Per quanto attiene agli interventi a carico delle società concessionarie, a fronte delle proposte di interventi prece-

dentemente illustrate, sono state realizzate opere per complessivi 1.623 miliardi di lire, dei quali 732 miliardi in autofinanziamento e 891 miliardi con contributo ANAS.

Il mancato completamento nel termine del 15 maggio 1990 riguarda una serie di opere. Nell'area di Verona, per la società autostrada Venezia-Padova e relativamente all'autostrada Mestre-Padova; il completamento della terza corsia, primo lotto; il raccordo tra la stazione di Barbariga e la strada statale 11; il raccordo tra la stazione di Dolo e la strada statale 11; con riferimento alla società autostrade SpA: l'ampliamento a tre corsie della A4, nel tratto Fiorenza-Sesto S. Giovanni e lo svincolo di Fiorenza (fase 1 parcheggio interscambio svincolo Fiorenza, fasi 2 e 3), il nuovo assetto dell'autostrada del sole a Milano San Donato e l'interconnessione con le tangenziali di Milano, la ristrutturazione e il potenziamento del nodo di Gallarate nell'autostrada Milano-laghi.

Nell'area di Udine restano da eseguire, con riferimento alla A27, i lavori riguardanti il tratto Mestre-Vittorio Veneto-Pian di Vedoia, il collegamento tra la strada statale 50, la variante di Belluno ed il casello autostradale di Cadola.

Nell'area di Verona, tramite la società autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, sono da eseguire la tangenziale nord di Padova, primo lotto, la tangenziale sud di Vicenza, secondo lotto, l'autostrada Rovigo-Vicenza-Trento (A31) e le nuove aree di servizio di Vicenza nord e sud.

Per quanto riguarda l'area di Roma, e a cura della società autostrade SpA, occorre realizzare la penetrazione urbana dallo svincolo di Torrenova a Viale Palmiro Togliatti (primo stralcio funzionale), con riferimento all'autostrada A2 Roma-Napoli.

Infine, nell'area Napoli-Bari, tramite la medesima società autostrade SpA, va eseguito l'ampliamento a tre corsie del tratto Afragola-Pomigliano d'Arco (prima fase realizzativa).

Complessivamente sono stati dunque appaltati 96 lavori, dei quali 47 di competenza ANAS, per un importo complessivo di 1.223 miliardi di lire, e 49 a carico delle società concessionarie, per un importo di 1.706 miliardi di lire.

Oltre a questi interventi principali, l'ANAS ha eseguito 359 interventi minori per un importo di 237 miliardi di lire, nonché ulteriori 13 interventi, per un importo di 32 miliardi di lire.

La necessità di potenziare il sistema viario nazionale ha posto in risalto, in questa occasione, anche l'opportunità di migliorare la sicurezza e l'informazione dell'utenza; sono stati pertanto previsti nelle arterie a più alta concentrazione di traffico numerosi pannelli informativi a messaggio variabile, colonnine SOS, impianti di illuminazione, schermi antiabbagliamento e barriere spartitraffico, oltre ad aree di parcheggio ed a moderne cabine per l'esazione dei pedaggi. Si è ritenuto inoltre opportuno prevedere il potenziamento di opere in verde e ridurre l'inquinamento acustico mediante la posa in opera di apposite barriere antirumore, poiché il prevedibile aumento di traffico, dovuto anche alla maggiore capacità portante delle strade oggetto degli interventi, potrà elevare il livello di inquinamento acustico ed atmosferico nelle zone limitrofe alle nuove opere.

Complessivamente, l'intero programma di interventi per i campionati mondiali di calcio Italia '90 ha richiesto un impegno di spesa di 3.198 miliardi di lire; l'importo dei lavori non ancora ultimati ammonta a 616 miliardi di lire, dei quali 389 miliardi in autofinanziamento e 227 miliardi a carico dell'ANAS.

Con riguardo alla situazione dei lavori e alle previsioni di ultimazione, ricordo che, dopo le gare di appalto, l'affidamento dei lavori e l'acquisizione dei decreti di indifferibilità ed urgenza, si è intrapreso il lungo *iter* di esproprio dei terreni (questo è uno dei motivi dei ritardi), che ha portato il vero e proprio inizio dei lavori all'autunno 1989. Di norma, opere di questa mole richiedono tempi di lavorazione che, dal luglio dell'anno

scorso, risultano di circa tre anni. Al riguardo, quindi, va segnalato il notevole impegno dell'azienda ANAS e delle società autostradali nel realizzare, in poco più di sei-sette mesi, interventi di questa dimensione.

Anche la maggior parte delle imprese appaltatrici e delle maestranze hanno risposto con impegno, e spesso con turni di lavoro molto gravosi, alle pressanti richieste di un'eccezionale prestazione.

Gran parte dei lavori sono stati portati a termine alla data del 15 maggio 1990, altri sono stati completati a giugno, altri sono stati resi comunque funzionali, se non del tutto ultimati, entro lo stesso mese.

Non risultano ultimati i lavori di costruzione della Firenze-Pisa-Livorno per effetto di imprevisti impedimenti di carattere geologico e dell'eccessiva concentrazione dei lavori sul territorio; al riguardo, si può osservare che anche la progettazione può non essere stata tra le più puntuali. Tali circostanze hanno portato ad ostacoli talvolta insuperabili nei tempi brevi (reperimento materiali da rilevato e calcestruzzo, per penuria di cave in zona, nonché difficoltà per la fornitura di materiali).

I lavori di costruzione della terza corsia dell'autostrada Mestre-Padova e del collegamento con l'aeroporto Marco Polo (autostrada Venezia-Padova) non sono stati completati nei tempi previsti a causa di gravi difficoltà sopraggiunte nell'approvvigionamento di materiale da rilevato e di acciaio corten, nonché per lo spostamento di servizi e per gli espropri. Si prevede che tali lavori possano essere terminati entro l'ottobre prossimo. Invece, per quanto riguarda l'autostrada Pisa-Livorno-Firenze, il completamento dei lavori richiederà ancora un anno di tempo. Alcuni lavori della società Brescia-Padova hanno anch'essi subito ritardi per motivi vari (sospensiva TAR, difficoltà nell'uso delle mine, interferenze, eccetera).

Si evidenzia altresì che, nonostante la ristrettezza dei tempi, non si è trascurata ogni predisposizione ed accorgimento per la sicurezza della manodopera. Si è pur-

troppo avuto notizia di un incidente mortale verificatosi nei cantieri di lavoro della Torino-Bardonecchia.

Credo di aver delineato, grosso modo, il quadro della situazione attuale. Mi auguro che esso sia sufficiente a fornire elementi che consentano di svolgere un approfondito dibattito su un programma che è stato particolarmente impegnativo e che ha coinvolto, in modo pressoché totale, tutta la struttura dell'ANAS. Oggi, ci troviamo alla vigilia di nuovi impegni ma, alla luce dell'esperienza fin qui acquisita — che considero unica, anche per quanto riguarda la nostra amministrazione —, credo che saremo in grado di affinare gli strumenti e le direttive che il Parlamento ha elaborato e che, sicuramente, concorrerà a perfezionare. Il fattore tempo dovrà essere tenuto nel debito conto, ed esso dovrà coniugarsi non solo con le esigenze di efficienza, di garanzia e di serietà che simili lavori; richiedono, ma anche con il necessario coinvolgimento di tutta la realtà imprenditoriale del paese. Dobbiamo infatti considerare che siamo ormai alla vigilia del recepimento della direttiva comunitaria in materia, la quale ci indurrà a seguire procedure estremamente precise ed omogenee a quelle adottate nel resto d'Europa.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor ministro, e do la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

LUIGI BULLERI. Gradirei dal ministro ulteriori chiarimenti in merito all'attuazione delle opere previste dalla legge n. 205, il cui elenco è stato lungamente esaminato anche dal punto di vista della sua corrispondenza sia alle esigenze derivanti dallo svolgimento del campionato mondiale di calcio, sia alle priorità previste dal piano decennale della viabilità e dai relativi provvedimenti di attuazione.

Per le opere che risultano completate, quante sono le situazioni simili a quelle che si stanno verificando a Pisa, signor ministro? A Pisa è stato aperto un tratto della superstrada che collega questa città con Firenze, nei lotti compresi fra Ca-

scina e via Fagiana. L'apertura di quest'autostrada, avvenuta nonostante fossero ancora in corso i lavori di realizzazione dei cavalcavia, senza la necessaria recinzione e protezione, ha dato luogo a situazioni incredibili, in quanto, per esempio, i contadini della zona si sono visti separare le abitazioni dai campi; dunque, a me pare che si sia voluto dichiarare completo un lavoro che tale non era.

Ho posto questa questione per capire in che modo si intenda procedere. Premesso che i lotti a cui mi sono riferito, signor ministro, sono stati progettati dagli enti locali in sostituzione dell'ANAS, giunti a questo punto, credo che si debba cercare, almeno, di non introdurre artificiose urgenze nel completamento dei lavori - la cui data di scadenza era stata prevista al 15 maggio scorso -, al fine di evitare pericoli per la stessa sicurezza delle persone.

La seconda questione che desidero evidenziare è relativa al decreto del 22 luglio 1989, inteso quale integrazione dell'elenco previsto nella legge n. 205. Intanto, desidero subito far rilevare la differenza esistente fra l'elenco delle opere contenute nella legge suddetta e quello che figura nel decreto in questione, il quale introduce elementi e criteri non rispondenti all'impostazione che il Parlamento aveva dato.

Vorrei capire, a proposito delle opere indicate nel decreto del 22 luglio 1989, quali siano state realizzate o risultino in corso di realizzazione e quali, invece, debbano considerarsi decadute. Per esempio, i 150 miliardi previsti per la variante da realizzare sull'Aurelia nel tratto Chioma-Livorno, sono scomparsi. Vorrei allora sapere quante delle opere previste in questo decreto abbiano fatto la stessa fine. Tutto ciò si collega, infatti, all'audizione successiva del ministro Prandini, sullo stato di attuazione degli interventi previsti per le celebrazioni colombiane, per vedere le modifiche apportate ed i criteri che le hanno ispirate.

PRESIDENTE. Ricordo al collega Bulteri che nella documentazione presentata

sono elencate, in dettaglio, le opere ultimate entro il 15 maggio scorso, quelle che lo sono state entro il 5 giugno scorso e quelle che verranno completate oltre tale data, con la relativa previsione di ultimazione; sono anche citati gli interventi relativi al tratto Gello-Pisa.

GIOVANNI PRANDINI, Ministro dei lavori pubblici. È sicuramente il tratto a proposito del quale si sono registrate le maggiori sorprese.

GUIDO D'ANGELO. Signor presidente, nel richiamare sempre il ritardo dei lavori in questione, non dobbiamo dimenticare quello registrato nell'approvazione dei relativi provvedimenti legislativi...

PRESIDENTE. Non si è trattato di un ritardo del Parlamento nell'approvarli, ma del Governo nel presentarli.

GIOVANNI PRANDINI, Ministro dei lavori pubblici. Questa Commissione, ed anche il Parlamento, è normalmente in ritardo!

GUIDO D'ANGELO. D'accordo, signor presidente, ma io non ho detto di quali provvedimenti legislativi si tratti: si sono avute varie vicende, relativamente a decreti-legge decaduti e non riproposti, e così via; insomma, la formazione dei testi legislativi ha prodotto poi un'accelerazione dei lavori in una misura non sempre sopportabile.

Complessivamente, quindi, dobbiamo constatare che gli italiani hanno fatto miracoli: non tutti si aspettavano, ad esempio, che gli stadi fossero oggi nelle condizioni in cui invece si sono trovati. Tutto sommato, si è dimostrato che, quando lo si vuole, si riesce a fare presto; vorrei anzi dire al ministro dei lavori pubblici che mi auguro che i lavori eseguiti per lo svolgimento del campionato mondiale di calcio 1990 servano da esperienza per il futuro, nel senso che anche altre opere vengano realizzate con la sollecitudine che si è adoperata in questa circostanza.

Dalla relazione svolta dal ministro mi è sembrato di capire che una delle ragioni che ha determinato, in qualche caso, dei ritardi (lo rilevo poiché ritengo più utile pensare all'avvenire, che non al passato) è stata il lungo *iter* delle procedure di esproprio dei terreni interessati dai lavori. Vorrei perciò richiamare l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici su tale questione, poiché non vorrei che il Senato, nel licenziare il provvedimento di legge sugli espropri, creasse le condizioni per il verificarsi, in futuro, di ritardi maggiori di quelli che si sono avuti fino ad oggi, approvando norme che ritardino e intralcino ancor più le procedure di esproprio.

Da quanto ho potuto rilevare, esaminando il testo per ora licenziato dalla competente Commissione del Senato, la normativa sugli espropri è stata appesantita e complicata, mentre dovremmo con essa rispondere a una diversa esigenza, cioè quella di snellire le procedure, da una parte riducendo il garantismo a tutela dei proprietari privati, ma dall'altra garantendo a costoro la celere corresponsione dell'indennità: infatti, in passato abbiamo registrato procedure di esproprio interminabili, ma anche attese di decenni, da parte dei proprietari, per ottenere la prevista indennità.

Devo infine fare una considerazione come deputato napoletano. Ho seguito con attenzione l'elenco di tutte le aree interessate dagli interventi, ed ho sentito citare, nel Mezzogiorno, solo quella di Napoli-Bari; dei moltissimi tratti di cui si è parlato, l'unico riguardante il Mezzogiorno è quello Afragola-Pomigliano d'Arco. Non intendo lamentarmi di questo, ma chiedere (poiché le opere in questione servono non solo allo svolgimento del campionato mondiale di calcio 1990, ma anche alla normale utilizzazione nelle varie aree) che nei futuri programmi di intervento si tenga conto di questa penalizzazione che a me pare si registri con riguardo al Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Nel corso dell'odierna audizione, l'attenzione si è focalizzata sul

problema degli espropri, che abbiamo discusso anche ieri, esaminando i provvedimenti legislativi recanti ulteriori interventi per Roma capitale d'Italia, e sull'articolo 5 della legge n. 205 del 1989, richiamato dal ministro. A quest'ultimo proposito, ritengo che nella formazione del bilancio 1991 occorra prendere in considerazione il fatto che, in base a tale articolo, il contributo ordinario all'ANAS è aumentato di 697 miliardi di lire: perciò, questo contributo non potrà mai essere inferiore a quello che prima aveva l'azienda con l'aggiunta di questa ulteriore somma.

Anch'io interverrò successivamente sull'articolo 5, comma 1-bis, della legge n. 219, con riguardo alla politica di completamento dei lavori per lotti funzionali, da realizzarsi in base alla disponibilità dei residui, che hanno poi formato lo stanziamento iniziale per le celebrazioni colombiane 1992. Mi auguro che il ministro possa fornire ulteriori chiarimenti sull'argomento. Forse, una puntualizzazione da fare, signor ministro, è relativa ai 2.562 miliardi messi a disposizione, nel senso che vi è stata una minore spesa, di 229 miliardi, per i lavori riguardanti la Belluno-Cadola e la circonvallazione di Livorno, a proposito della quale tutti riconosciamo quanto sia pressante la necessità di un intervento. Ecco, vorremmo conoscere quali siano i motivi che hanno impedito di realizzare due opere così importanti. Personalmente, potrei pensare che ciò sia dipeso dai tempi di attuazione, ma ognuno di noi potrebbe interpretare a modo suo il concetto di avvio dei lavori. Per esempio, quando si fa riferimento alle difficoltà incontrate per attuare l'esproprio o a impedimenti di altra natura, in pratica ci si riferisce a condizioni che già si conoscevano prima di procedere all'affidamento di questi lavori: prova ne sia l'aver concesso l'autorizzazione alla trattativa privata condizionandola, però, ai tempi di realizzazione e al fatto che, qualora essi non fossero stati rispettati, si sarebbe dovuto pagare una penale del dieci per cento. Dunque, nessuno era obbligato a realizzare le opere

in questione, a meno che non fosse stato posto in condizione di conoscere tutte le situazioni che hanno poi determinato il ritardo.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Inizierò col rispondere all'onorevole Bulleri, il quale ha toccato, seppur di sfuggita, un tema centrale, cioè quello della progettazione.

Ha ragione chi, facendosi portavoce delle esigenze della viabilità nel sud, lamenta un ritardo negli investimenti, ma dovrebbe aggiungere che il motivo di ciò va ricercato nell'assoluta mancanza d'iniziativa dimostrata, nel campo della progettazione, dagli enti locali del sud. Mentre le province, i comuni, le camere di commercio e a volte anche gli istituti bancari del nord si attivano promuovendo le progettazioni, altrettanto, purtroppo, non avviene al sud. Non solo: in queste aree del paese accade, spesso, che una certa litigiosità tra organismi diversi di autogoverno contribuisca a ritardare ulteriormente l'esame dei progetti elaborati.

Ho voluto fare questa breve premessa per dire che l'ANAS non si trova in condizioni tali che le consentano di svolgere il lavoro della progettazione. Dunque, o il Parlamento si fa carico di dotare l'ANAS di una strumentazione che non ha — sia dal punto di vista del personale, sia come finalizzazione, sia come disponibilità — oppure correremo il rischio di fare come il serpente che si morde continuamente la coda.

Ribadisco quanto già ebbi modo di dire in questa Commissione: ritengo indispensabile nella programmazione un maggiore coinvolgimento degli organi di governo locale (a cominciare dalle amministrazioni provinciali) nella fase della progettazione. Credo sia necessario coinvolgerli nello sforzo finanziario, ma soprattutto a livello di autogoverno) il quale va ad assumere, anche nella nuova legge sulle autonomie locali, una funzione più esplicita nella politica del territorio), in modo da avere una compartecipazione reale alle priorità che la programmazione triennale definirà nell'ambito del piano decennale.

Essendo in carenza di giunte locali, è mio intendimento proporre un piano triennale ANAS che tenga conto dei pronunciamenti delle amministrazioni provinciali e delle indicazioni delle regioni. Non so se mi sarà possibile realizzare quanto mi ero ripromesso, cioè presentare in Parlamento, entro la fine del prossimo luglio, la bozza del piano triennale, in modo che, da allora a fine anno, possa esservi il tempo necessario per discuterla, anche in vista delle esigenze imposte dal disegno di legge finanziaria. Suppongo che tutti siamo a conoscenza della fortissima domanda di interventi sostanziali sulla viabilità, riferiti sia alla manutenzione, sia alla modernizzazione della rete esistente, secondo le priorità indicate dal Parlamento allorquando ha votato all'unanimità, in occasione della discussione del disegno di legge finanziaria, un ordine del giorno che resta un punto di riferimento anche nell'elaborazione del nuovo piano triennale.

Ripeto che il tema della progettazione è centrale, anche perché ad esso sono rapportabili le disfunzioni sottolineate nella stessa gestione dei lavori. Se assegnamo gli appalti sulla base di progetti di massima, non potremmo prendercela più di tanto se dovesse accadere che le perizie suppletive vadano ad alterare di molto le previsioni di spesa iniziali. Per esempio, chi si chiedesse dove siano andati a finire i soldi per l'autostrada Pisa-Livorno-Firenze, troverebbe una risposta a questo suo interrogativo esaminando la consistenza delle perizie suppletive già presentate!

LUIGI BULLERI. Signor ministro, io le chiedo per quali ragioni si intendesse opportuno considerare completa un'opera che tale non è. Le faccio un esempio che può sembrarle paradossale, ma è reale. L'apertura del tratto Cascina-Pisa ha separato dai pascoli un ovile di 700 pecore; il progetto originario prevedeva che per raggiungere i pascoli le pecore attraversassero un cavalcavia; è accaduto però che esso non sia stato realizzato a causa di una frana del terreno. A questo

punto si è dovuto ricorrere all'intervento dei vigili urbani che, alle 7 di mattina, bloccavano il traffico per consentire il passaggio delle pecore; la stessa operazione veniva ripetuta la sera, quando gli animali dovevano tornare all'ovile! Le ho raccontato questo episodio, signor ministro, per dire che se l'apertura di un tratto di strada avviene un mese dopo la data prevista non succede il finimondo, e comunque le conseguenze che ciò comporta non credo siano peggiori di quella che le ho descritto adesso.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. La ringrazio, onorevole Bulleri, per questa notizia di cui non ero a conoscenza. Sono anch'io del suo parere, e cioè che a volte sia bene non affrettare l'apertura di un tratto di strada se i lavori non sono del tutto terminati; però voglio anche aggiungere che spesso vi sono pressioni di ogni genere a che ciò si faccia. Dal canto mio, proprio per non perdere tempo, avrete osservato come eviti tutte le cerimonie d'inaugurazione, preferendo limitarmi alla semplice emanazione di un comunicato-stampa.

Senz'altro, i maggiori problemi li abbiamo avuti sulla Pisa-Livorno-Firenze. Aggiungo di essermi trovato anch'io particolarmente a disagio di fronte alle perizie suppletive che si sono succedute a valanga e che hanno alterato i costi in modo a mio avviso inaccettabile. Comunque, le motivazioni tecniche sono state tutte approfondite, dal momento che ho incaricato chi di dovere di compilare, in merito, una relazione specifica. Ovviamente, le perizie suppletive hanno pure sfasato i tempi di realizzazione. Ci atterremo, anche per ciò che riguarda le penali, a quanto previsto al momento dell'assegnazione dei lavori, ovviamente valutando le situazioni in cui l'imprevisto abbia realmente prevalso rispetto al capitolato iniziale.

Vorrei poi rilevare che non è un caso che il bilancio dell'ANAS sia già esaurito, e quindi non esistano più residui: vorrei anzi che questa Commissione annotasse bene che il bilancio dell'ANAS non offre

più mezzi. Se vi sono alcune disponibilità, esse esistono solo sui capitoli riguardanti la viabilità nel Mezzogiorno, ma solo perché non vengono avanzate proposte. Ora si sta attivando il compartimento di Bari e della Puglia, e qualcosa si sta facendo anche in Calabria, con riguardo alla strada statale 106 (il prossimo consiglio di amministrazione dell'ANAS dovrebbe esaminare le progettazioni di due-tre lotti). Agli amici della Sicilia, che continuamente presentano interrogazioni parlamentari, sollecitando di conoscere i motivi per cui non si fa nulla nel settore della viabilità dell'isola, devo dire che, per quanto ci risulta, il consiglio di amministrazione dell'ANAS non ha progettazioni da prendere in esame al riguardo; non possiamo quindi pensare di porre in essere degli interventi se non vengono inoltrate, tramite il compartimento di Palermo, le relative progettazioni.

Esistono dunque obiettive distorsioni, che il Parlamento - a mio avviso - deve rimuovere facendosi carico di puntualizzare un indirizzo riguardante la progettazione; se ciò facessimo, risolveremmo anche il problema delle perizie suppletive, che costituisce uno degli aspetti che maggiormente mettono a disagio chi ha la responsabilità di svolgere una funzione di controllo sui lavori pubblici.

DINO MAZZA. Se non ricordo male, con l'articolo 9 della legge n. 526 del 1985 l'ANAS veniva autorizzata a conferire le progettazioni.

GIUSEPPE CERUTTI. questa facoltà è scaduta il 30 ottobre 1988.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Parlamento, quando troverà il tempo di affrontare tale questione (e mi auguro che lo trovi al più presto), prenderà le decisioni che riterrà più opportune. Voglio tuttavia esprimere la mia personale opinione: a me non interessa che si attribuisca all'ANAS la facoltà di affidare incarichi esterni, poiché non è questo il sistema per risolvere i problemi che riscontriamo; dobbiamo incentrare la

progettazione dove possa esservi anche una corresponsabilità politica nella verifica della progettazione stessa.

PRESIDENTE. Desidero dire, signor ministro, per puntualizzare ancora una volta, che il Parlamento può avere alcuni ritardi, però altrettanti può averne – mi consenta – il Governo: nulla vieta al Governo di proporre norme al riguardo ed altre, nel presentare il provvedimento di legge sull'aumento delle tariffe, che mi pare sia all'esame del Senato...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. L'ho presentato al Senato perché qui non viene preso in esame!

PRESIDENTE. Va bene, signor ministro, noi siamo perfettamente d'accordo: così riusciremo a far procedere i provvedimenti di legge concernenti i settori dell'ambiente, delle aree urbane ed altri.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Quelli relativi alle abitazioni e agli acquedotti, invece no!

PRESIDENTE. Anch'essi stanno per essere presi in considerazione.

GIANCARLO GALLI. Questi sono fermi per colpa del Governo.

PRESIDENTE. Appunto: il Governo ha stabilito una tassa finalizzata all'erario, anziché a questi problemi, e logicamente la nostra Commissione ha dovuto correggere una situazione del genere.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il « Governo » costituisce un termine molto vago!

PRESIDENTE. Se l'ANAS ha individuato alcune esigenze, come quelle relative alla progettazione (e ricordo che a suo tempo questa Commissione elaborò l'articolo 9 di cui prima si parlava, la cui validità è ora scaduta), non c'è che da inserirle nel provvedimento di legge attualmente all'esame del Senato, che si

occupa tra l'altro di tariffe. La legge di accompagnamento alla legge finanziaria fa riferimento, con riguardo all'ANAS, a tre capitoli di spesa da utilizzare anche nell'anno successivo, per il 50 per cento. Insomma vi sono delle competenze del Governo ed altre della Commissione, per integrare, verificare, correggere o cancellare.

All'esame del Senato è anche il disegno di legge n. 2293, concernente misure di contenimento in materia di finanza pubblica. Allora, se questo è un problema di contenimento, mi domando perché siano stati fatti slittare alcuni interventi riguardanti la viabilità ordinaria di grande comunicazione, sottraendo 310 miliardi di lire al 1990 e portandoli al 1993 e agli anni successivi, il che fa riflettere su questa serie di capitoli.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Se ci mettiamo a giocare a ping pong, lei è bravissimo!

PRESIDENTE. Lei mi ha insegnato a giocare a ping pong, e io devo farlo.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Lei conosce anche i nomi e i cognomi di queste operazioni.

PRESIDENTE. No, non conosco queste operazioni. Voglio solo far presente, signor ministro, che l'articolo 3 di questo disegno di legge, approvato dal Consiglio dei ministri...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il disegno di legge sarà esaminato anche dalla Camera.

PRESIDENTE. Se giungerà al nostro esame, cercheremo di correggerlo: ma intanto il provvedimento di legge si trova in prima lettura al Senato. Esso dispone: « Con lo stesso disegno di legge di assetto del bilancio o con separato provvedimento, da presentare al Parlamento contestualmente al documento di cui all'articolo 3, possono essere apportate alla legge finanziaria per l'anno in

corso modifiche che comportino esclusivamente riduzione di spese o aumento di entrate ».

In base a ciò, dopo che sia stata approvata una legge finanziaria, il 31 dicembre, e data a tutti la sensazione che vi sia la disponibilità finanziaria, il Governo un mese dopo, con proprio decreto, può togliere tale disponibilità che pure esiste. Allora, se vogliamo creare le condizioni per risolvere i molti problemi, mi sembra che dobbiamo riflettere su questo provvedimento di legge.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. La ringrazio, signor presi-

dente, lei sta svolgendo una funzione benemerita!

PRESIDENTE. Sono io a ringraziarla di questa benemerita che mi attribuisce: mi dia allora una medaglia, almeno di latta, per farmi proseguire!

Abbiamo così concluso l'audizione del ministro dei lavori pubblici, senatore Giovanni Prandini – che ringrazio sentitamente – nell'ambito dell'indagine conoscitiva all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 9,15.