SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

45° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 MAGGIO 1998

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3212) ***Disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico***

(404) ***ZANOLETTI ed altri: Contributo dello Stato alla società SATAP per la costruzione del collegamento con autostrada-superstrada tra Cuneo e Asti***

(2580) D'ALÍ e GIARETTA: Stanziamenti per interventi nei porti di Trapani e Marsala

Voto regionale n. 78 - Regione Piemonte

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2, 5, 14 e *passim*

BALDINI *(Forza Italia)* . . . . . *Pag.* 5

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . 5, 16, 17 e *passim*

BOSI *(CCD-CDL)* . . . . . 12, 24, 25 e *passim*

BRIGNONE *(Lega Nord-per la Padania indip.)* 10, 18, 21 e *passim*

CO' *(Rifond. Com. Progr.), relatore alla Commissione* . . . . . 5, 14, 15 e *passim*

FIRRARELLO *(per l'UDR: CDU-CDR-NI)* . . 10, 15, 20 e *passim*

LAURO *(Forza Italia)* 14

SARACCO *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 19

SARTO *(Verdi-l'Ulivo)* . . . . . 10, 15, 17 e *passim*

VEDOVATO *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 13

DL 0808

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3212) ***Disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico***

(404) ***ZANOLETTI ed altri. – Contributo dello Stato alla società SATAP per la costruzione del collegamento con autostrada-superstrada tra Cuneo e Asti***

(2580) ***D'ALÌ e GIARETTA. – Stanziamenti per interventi nei porti di Trapani e Marsala***

Voto regionale n. 78 – Regione Piemonte

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 3212, 404 e 2580 e del voto regionale n. 78.

Ricordo che nella seduta del 5 maggio scorso si è conclusa la discussione generale e sono state svolte le repliche da parte del relatore e del rappresentante del Governo.

Do lettura del parere espresso dalla 5ª Commissione permanente sui disegni di legge e sugli emendamenti presentati:

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il testo dei disegni di legge in titolo ed i relativi emendamenti, per quanto di propria competenza, esprime parere di nulla osta sul testo del disegno di legge n. 3212 a condizione che siano dichiarati assorbiti i disegni di legge n. 404 e n. 2580 e sugli emendamenti trasmessi ad eccezione che su quelli 1.2, 1.3, 1.4, 3.4 e 3.16, per i quali il parere è contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione».

Ricordo che l'approvazione di questi ultimi emendamenti da parte della Commissione comporterebbe automaticamente il trasferimento alla sede referente.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli:

Art. 1.

(Interventi per l'adeguamento degli edifici demaniali alle norme per la sicurezza degli impianti elettrici nonchè alle norme sulla sicurezza e salute dei lavoratori; per i porti di Trapani e Marsala e per l'Abbazia di Montecassino)

1. Per l'avvio degli interventi di adeguamento degli edifici demaniali, o in uso alle Amministrazioni dello Stato, alle disposizioni di cui alla legge 5 marzo 1990, n. 46, e al decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni, è autorizzata la spesa di lire 19,800 miliardi per il 1998, di lire 28,900 miliardi per il 1999 e di lire 61,600 miliardi per il 2000. A tal fine il Ministro dei lavori pubblici approva, sulla base delle esigenze delle Amministrazioni usuarie, un primo programma triennale di interventi aggiornabile annualmente.

2. Per la realizzazione degli interventi di riqualificazione funzionale delle banchine, manutenzione straordinaria delle infrastrutture portuali, escavazione dei fondali, nei porti di Trapani e Marsala, è autorizzata la complessiva spesa di lire 3,6 miliardi per il 1998, di lire 3,7 miliardi per il 1999 e di lire 4,6 miliardi per il 2000. Il Ministero dei lavori pubblici, sentita la regione interessata, provvede alla definizione e all'attuazione degli interventi.

3. Per i lavori di consolidamento e conservazione del complesso monumentale dell'Abbazia di Montecassino è autorizzata la spesa di lire 3 miliardi per l'anno 1998. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero per i beni culturali e ambientali definiscono il programma degli interventi per il complesso monumentale.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 26,4 miliardi per il 1998, a lire 32,6 miliardi per il 1999 e a lire 66,2 miliardi per il 2000, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998 utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

1. Per gli interventi da realizzare in favore delle popolazioni colpite dal recente disastro e dissesto idrogeologico verificatosi nel territorio campano è autorizzata la spesa di lire 26,4 miliardi per il 1998, di lire 32,6 miliardi per il 1999 e di lire 66,2 miliardi per il 2000.

2. Il Ministero dei lavori pubblici, sentita la regione Campania, provvede alla definizione e all'attuazione degli interventi.

3. Si fa obbligo al responsabile politico della protezione civile di riferire ogni 3 mesi al Parlamento sullo stato di attuazione degli interventi di cui al comma 1 e di rendicontare, negli stessi termini, sull'utilizzo degli stanziamenti autorizzati.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998 utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici».

1.1 LAURO

Al comma 2, sostituire le parole: «Trapani e Marsala» *con le seguenti*: «Trapani, Marsala e Napoli» *e le parole*: «3,6, 3,7 e 4,6» *rispettivamente con le altre*: «7,6, 7,7 e 8,6».

Conseguentemente sostituire al comma 4 le parole: «26,4, 32,6 e 66,2» *rispettivamente con le seguenti*: «30,4, 36,6 e 70,2».

1.2 LAURO

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-*bis*. Per combattere il fenomeno di erosione delle spiagge della costa compresa fra la foce del fiume Serchio e la foce del fiume Magra è autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1998, 1999 e 2000. Il Ministero dei lavori pubblici, sentita la regione interessata, provvede alla definizione e all'attuazione degli interventi».

Conseguentemente al comma 4, sostituire le parole: «26,4, 32,6 e 66,2» *rispettivamente con le seguenti*: «31,4, 37,6 e 74,2».

1.3 BALDINI

Al comma 3, primo periodo, sostituire la parola: «3» *con la parola*: «5».

Conseguentemente al comma 4 sostituire le parole: «26,4» *con le altre*: «28,4».

1.4 LAURO

BALDINI. Signor Presidente, faccio miei e do per illustrati gli emendamenti 1.1, 1.2 e 1.4. L'emendamento 1.3, da me presentato, si illustra da sè.

CO', *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario sull'emendamento 1.1, poichè prevede interventi già contemplati nel provvedimento di iniziativa governativa, e su tutti gli altri emendamenti presentati all'articolo 1.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dal senatore Lauro e fatto proprio dal senatore Baldini.

Non è approvato.

BALDINI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 1.2.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dal senatore Baldini.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.4, presentato dal senatore Lauro e fatto proprio dal senatore Baldini.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Art. 2.

(Disposizioni finanziarie per la città di Reggio Calabria)

1. Per la prosecuzione degli interventi di cui al decreto-legge 8 maggio 1989, n. 166, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 luglio 1989, n. 246, è concesso al comune di Reggio Calabria un contributo straordina-

rio quindicennale di lire 7 miliardi annui a decorrere dal 1999 per la contrazione di mutui o altre operazioni finanziarie.

2. Per le finalità previste dall'articolo 3 della legge 11 gennaio 1996, n. 23, e successive modificazioni, ad integrazione delle risorse attribuite ai sensi della medesima legge, è concesso alla provincia di Reggio Calabria un contributo straordinario quindicennale di lire 2.300 milioni annui a decorrere dal 1999 per la contrazione di mutui o altre operazioni finanziarie.

3. All'onere derivante dall'attuazione dei commi 1 e 2, pari a lire 9.300 milioni per gli anni 1999 e 2000, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, al fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 3.

(Interventi per l'adeguamento del sistema autostradale italiano e per la salvaguardia di Venezia)

1. Per gli interventi da realizzare in favore del sistema autostradale, ed in particolare delle tratte Asti-Cuneo e Siracusa-Gela, è istituito un apposito fondo nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici da ripartire con provvedimento del Ministro dei lavori pubblici sulla base delle esigenze di adeguamento della rete autostradale e delle risultanze della revisione delle concessioni operata ai sensi della delibera CIPE del 20 dicembre 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 305 del 31 dicembre 1996. A tal fine sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 53,800 miliardi per il 1999 e di lire 61,600 miliardi per il 2000.

2. Per la prosecuzione dei programmi di intervento per la salvaguardia di Venezia e il suo recupero architettonico, urbanistico, ambientale e socio-economico, sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 10 miliardi con decorrenza dall'anno 1999 e di lire 10 miliardi dall'anno 2000, che affluiscono ad apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, da ripartire, sulla base dello stato di attuazione degli interventi risultante da motivate relazioni da parte dei soggetti attuatori, su proposta del Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, con decreto del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 63,800 miliardi per il 1999 e a lire 135,400 miliardi per il 2000, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni per i medesimi anni dello stanzia-

mento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione dei Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998 utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici.

4. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni del bilancio per l'attuazione della presente legge.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. Per gli interventi da realizzare sulle tratte autostradali Asti-Cuneo e Siracusa-Gela, è istituito un apposito fondo nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici da ripartire con provvedimento del Ministro dei lavori pubblici sulla base delle esigenze delle suddette tratte e delle risultanze della revisione delle concessioni operata ai sensi della delibera CIPE del 20 dicembre 1996, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 305 del 31 dicembre 1996. A tal fine per la tratta Asti-Cuneo sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 49,800 miliardi per il 1999 e 57,600 miliardi per il 2000, mentre per la tratta Siracusa-Gela sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 4 miliardi per il 1999 e di lire 4 miliardi per il 2000».

Conseguentemente sostituire la rubrica dell'articolo nel seguente modo:

«(Interventi per la realizzazione delle tratte autostradali Asti-Cuneo e Siracusa-Gela e per la salvaguardia di Venezia)».

3.1 BRIGNONE, CASTELLI

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. Per gli interventi da realizzare sulle tratte autostradali Asti-Cuneo e Siracusa-Gela, è istituito un apposito fondo nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici da ripartire con provvedimento del Ministro dei lavori pubblici sulla base delle esigenze delle suddette tratte e delle risultanze della revisione delle concessioni operata ai sensi della delibera CIPE del 20 dicembre 1996, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 305 del 31 dicembre 1996. A tal fine per la tratta Asti-Cuneo sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 48,800 miliardi per il 1999 e 56,600 miliardi per il 2000, mentre per la tratta Siracusa-Gela sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 5 miliardi per il 1999 e di lire 5 miliardi per il 2000».

Conseguentemente sostituire la rubrica dell'articolo nel seguente modo:

«(Interventi per la realizzazione delle tratte autostradali Asti-Cuneo e Siracusa-Gela e per la salvaguardia di Venezia)».

3.2 BRIGNONE, CASTELLI

Al comma 1, sopprimere il periodo: «ed in particolare delle tratte Asti-Cuneo e Siracusa-Gela».

3.3 SARTO

Al comma 1, sostituire le parole: «Asti-Cuneo e Siracusa-Gela» *con le seguenti*: «Avola-Gela» *e sostituire le parole*: «lire 53.800 miliardi per il 1999 e di lire 61.600 miliardi per il 2000» *con le seguenti*: «lire 1000 miliardi per il 1999 e di lire 1000 miliardi per il 2000».

3.4 FIRRARELLO

Al comma 1, sostituire le parole: «Asti-Cuneo e Siracusa-Gela» *con le seguenti:* «localizzate nelle aree del Sud».

3.5 FIRRARELLO

Al comma 1, sostituire le parole: «Asti-Cuneo» *con le altre*: «Asti-Marene».

3.6 CÒ

Al comma 1, sostituire le parole: «Asti-Cuneo» *con le parole*: «Asti-Marene».

3.7 SARTO

Al comma 1, sostituire le parole: «delle tratte Asti-Cuneo» *con le parole*: «della tratta».

3.8 SARTO

Al comma 1, dopo le parole: «delle esigenze di adeguamento della rete autostradale» *aggiungere le seguenti*: «, delle prescritte valutazioni di impatto ambientale».

3.9 SARTO

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole da: «sono autorizzati» *fino a*: «2000» *con le seguenti*: «per la tratta Asti-Cuneo sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 48,800 miliardi per il 1999 e 56,600 miliardi per il 2000, mentre per gli altri interventi sul sistema autostradale e per la tratta Siracusa-Gela sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 5 miliardi per il 1999 e di lire 5 miliardi per il 2000».

3.10 BRIGNONE, CASTELLI

Al comma 1, aggiungere in fine le seguenti parole: «Tali interventi possono realizzarsi previo espletamento della procedura di valutazione di impatto ambientale».

3.11 CÒ

Alla fine del comma 1 aggiungere il seguente periodo: «L'erogazione dei contributi diretti o tramite proroghe di concessione è subordinata all'accertamento sulla regolarità amministrativa ed affidabilità societaria della concessionaria. I lavori finanziati con le modalità di cui sopra dovranno essere interamente appaltati mediante licitazione privata».

3.12 BOSI, BORNACIN

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-*bis*. Gli enti concessionari di autostrade la cui concessione è regolata dalla legge 24 aprile 1971, n. 287 assegnano i lavori pubblici oggetto della convenzione di cui al comma 1 mediante pubblico incanto o licitazione privata.

3.13 FIRRARELLO

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-*bis*. I nuovi piani finanziari allegati alle convenzioni delle concessioni di cui al comma 1 relative ad enti autostradali che hanno goduto di interventi del Fondo Centrale di garanzie per le Autostrade e della garanzia dello Stato sui mutui ed obbligazioni emesse, prevedono che l'eventuale utile di bilancio sia versato ad incremento del fondo di cui al comma 1».

3.14 FIRRARELLO

Al comma 2, sostituire le parole: «sulla base dello stato di attuazione degli interventi risultante da motivate relazioni da parte dei soggetti attuatori, su proposta del Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novem-

bre 1984, n. 798», *con le seguenti parole*: «a seguito dell'espletamento di gare pubbliche».

3.15 BRIGNONE, CASTELLI

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-*bis*. Per il completamento dei lavori di collegamento stradale Novara-Malpensa, l'ENAS è autorizzato a contrarre mutui con la Cassa Depositi e Prestiti, a totale carico dello Stato, per un importo fino a lire 40 miliardi. I limiti di impegno quindicennali conseguenti sono fissati in lire 2 miliardi per il 1999 e in lire 4,5 miliardi a partire dal 2000».

Conseguentemente, al comma 3, sostituire le parole: «lire 63,800 milioni» *e* «lire 135,400 milioni» *rispettivamente con*: «lire 65,800 milioni» *e* «lire 139,900 milioni».

3.16 VEDOVATO

Alla fine del comma 3 aggiungere le seguenti parole: «di intesa con il responsabile gestionale dell'Abbazia».

3.17 LAURO

BRIGNONE. Gli emendamenti 3.1, 3.2, 3.10 e 3.15, tra loro simili, intendono quantificare l'impegno di spesa per gli interventi da realizzare sulle tratte autostradali Asti-Cuneo e Siracusa-Gela. Tali interventi, fra l'altro, nella relazione che accompagna il provvedimento sono indicati come prioritari tra quelli da effettuare nella rete autostradale italiana. Pertanto, ritengo che occorra definire meglio l'articolato indicando espressamente l'impegno di spesa.

SARTO. Signor Presidente, con l'emendamento 3.3 intendo proporre di non citare specificamente le tratte Siracusa-Gela e Asti-Cuneo. Sarebbe più opportuno, infatti, fissare lo stanziamento complessivo e lasciare al Governo il compito di provvedere alla sua ripartizione, così come avviene per tutti gli altri interventi che non sono ricordati nel provvedimento in esame, omettendo esempi specifici. Non vedo perché bisognerebbe citare due tratte autostradali in particolare se i finanziamenti non riguardano solo queste: allora sarebbe necessario indicarle tutte.

Gli altri emendamenti sono variazioni di questo concetto.

FIRRARELLO. Signor Presidente, innanzitutto vorrei dichiarare la mia insoddisfazione per l'audizione del presidente dell'ANAS, che abbiamo invitato ad intervenire proprio per ricevere notizie sui disegni di legge in esame, dal momento che egli aveva dichiarato in più occasioni che occorreva fare dei rilievi a proposito della SATAP.

In secondo luogo, vorrei invitare i colleghi a riflettere su alcuni aspetti. Fermo restando che sono convinto della necessità di realizzare il tratto autostradale Asti-Cuneo, vorrei che si intervenisse nello stesso modo anche per quello tra Siracusa e Gela; invece, nel disegno di legge n. 3212, così come è concepito, si fa tutto meno che affrontare tale questione.

Inoltre, non mi piacciono assolutamente le modalità con le quali si sta finanziando la realizzazione di questa autostrada. La SATAP ha una serie di utili non reimpiegati per fini propri (quali potrebbero essere la manutenzione e la realizzazione di questa tratta autostradale): ha così tanti soldi che può decidere anche di concorrere – almeno è ciò che si dice – per la licenza di terzo gestore dei telefonini, partecipando alla gara con 225 miliardi di lire. Allora, perché dovremmo finanziare la realizzazione delle tratte autostradali citate se questa società sceglie di utilizzare gli utili di cui dispone per concorrere in altri settori diversi da quello autostradale?

Con gli emendamenti 3.4 e 3.5, propongo di indirizzare l'operatività del nuovo fondo, di cui è prevista l'istituzione, alle regioni del Mezzogiorno, rispondendo così all'esigenza di attuare una sana politica economica, ispirata ad una corretta ed appropriata distribuzione delle risorse in ragione delle necessità.

C'è una legge che determina il finanziamento nel settore autostradale al 40 per cento per il Sud e ci ritroviamo invece a vedere finanziata un'autostrada probabilmente nella zona più ricca d'Italia. C'è una disparità di trattamento, che viene sancita anche nella valutazione diversa che viene fatta tra i consorzi del resto d'Italia e i consorzi autostradali della Sicilia. La Sicilia deve giustamente seguire le leggi dello Stato, mentre noi signor Presidente, stiamo autorizzando una trattativa privata. Vogliamo realizzare che 38.000 miliardi devono essere dati in trattativa privata? Lo potete fare, chiaramente ognuno è libero di fare quello che ritiene; però in altre occasioni credo che questa maggioranza avrebbe tenuto un comportamento molto diverso.

Ci sono, a mio avviso, diverse incongruenze in questo provvedimento. In primo luogo, ripeto, non viene rispettata una legge dello Stato che prevede il 40 per cento dei finanziamenti al Sud. In secondo luogo, c'è una disparità di trattamento tra i consorzi autostradali del Nord e quelli della Sicilia. In terzo luogo, non si tiene conto che nei fatti stiamo dando la possibilità di realizzare con i soldi dello Stato un'autostrada che sarà gestita per conto degli stessi azionisti di quella autostrada a trattativa privata; è una operazione solare.

La rivista «Il mondo» è ritornata ripetutamente su questo problema; il presidente dell'ANAS – che nell'audizione non ci ha parlato di questo ma lo ha dichiarato in tante occasioni – praticamente dice come stanno le cose quanto a questa società autostradale. Andiamo avanti in sede deliberante, ma vogliamo modificare almeno le condizioni per la realizzazione di questa autostrada? Diversamente, signor Presidente, diventa un gioco poco trasparente, quantomeno.

BOSI. La questione che viene introdotta con l'emendamento 3.12 in qualche misura è una risposta al alcune delle osservazioni che faceva poc'anzi il collega Firrarello. Noi prevediamo che, a fronte dell'erogazione di contributi pubblici diretti, o anche in termini di proroghe delle concessioni, come abbiamo visto in varie occasioni, si procede all'accertamento sulla regolarità amministrativa e sull'affidabilità societaria della concessionaria; che, inoltre, i lavori finanziati con queste modalità devono essere interamente appaltati mediante licitazione privata.

Lo spirito dell'emendamento va proprio nella direzione di fare ordine in un settore nel quale ci sono molte cose da dire. Come sia stato possibile che le numerose società che si sono create per la costruzione di questo o di quell'altro tratto autostradale – mi riferisco in particolare alle concessionarie con capitale privato e non alla Società autostrade che, sorta con capitali pubblici, ha seguito un altro percorso e si è sobbarcata di altri tipi di esigenze – hanno poi in molti casi finito per utilizzare il contributo pubblico dello Stato e per il resto provveduto attraverso mutui, dopodichè, una volta finito di pagare i mutui con i proventi derivanti della gestione hanno accumulato risorse, anche ingenti – questo è il caso, ad esempio, della SATAP – che poi sono andate a finire in tutt'altre direzioni.

Nel caso della SATAP è stato fatto un piano di prolungamento della tratta Asti-Cuneo da Piacenza a Torino, il costo dei lavori doveva essere coperto pressochè con l'autofinanziamento derivante dai proventi, ma questo finanziamento è «scomparso» e adesso interviene la mano pubblica. C'è il rischio – non mi riferisco alla SATAP ma in generale a questa fattispecie – che si possano inserire speculatori con il prevalente interesse di costruire a prezzi sicuramente superiori a quelli derivanti dalle gare che vengono indette dal sistema pubblico. Con questo *business* possono non solo incamerare il contributo dello Stato, eseguire i lavori e rientrare delle quote societarie che hanno versato per la costituzione iniziale del capitale sociale, ma con l'utile fare investimenti e, successivamente, invocare la proroga della concessione oppure ricorrere nuovamente al finanziamento pubblico.

Questa è una materia – mi rivolgo al rappresentante del Governo – che non può essere trattata occasionalmente, di volta in volta, con il finanziamento del tratto A alla società X o del tratto B alla società Y, fuori da un contesto generale, da un piano autostradale, nel quale giustamente si devono anche rispettare equilibri territoriali; non può essere questa l'occasione per la quale passano migliaia di miliardi per opere che vengono eseguite senza nessuna procedura di appalto, mentre poi magari ci soffermiamo per regolamentare, come abbiamo fatto con la Merloni-*ter,* piccolissimi appalti con procedure lunghissime, garantiste e defatiganti. Questo vale tanto più quando non c'è la certezza – ecco il riferimento all'emendamento – della regolarità amministrativa s come vengano utilizzati i fondi per l'allungamento del tracciato o per ulteriori opere, che derivano dalla gestione. Questo emendamento ha la precisa funzione di scoraggiare interventi speculativi, e riportare ordine e trasparenza in un settore nel quale deve esserci trasparenza assoluta.

Noi attribuiamo grande importanza a questa proposta. Voglio anche dire, poichè stiamo esaminando un disegno di legge in sede deliberante, che le molte considerazioni che qui sono state fatte, in parte ridondanti della saggistica e delle cronache, potrebbero opportunamente essere oggetto di un dibattito parlamentare e quindi sottrarsi alla sede più riservata della Commissione. Pur tuttavia, poichè è assolutamente importante ed urgente che venga realizzata questa autostrada della quale c'è molto bisogno – ne fa fede l'insistenza delle popolazioni, degli enti locali, della regione – non vogliamo assolutamente frapporre ostacoli, nemmeno nella tempistica, all'approvazione, mentre un dibattito parlamentare in Aula fatalmente provocherebbe questo allungamento.

Allora, è mia opinione – ma credo sia condivisa anche da altri colleghi – che si può proseguire l'esame dei disegni di legge in sede deliberante nella misura in cui però la Commissione assuma l'impegno (formuleremo una richiesta in proposito prima che si arrivi alla votazione finale) di procedere ad un'indagine conoscitiva su queste tematiche per la quale vi è una diretta competenza di questa Commissione. In sostanza, occorre valutare come è organizzato in questo paese il sistema autostradale privato, anche in considerazione delle norme *antitrust,* e come è stato regolato fino ad oggi. Infatti, è necessario individuare dei princìpi e dei criteri certi, perchè non sarebbe giusto che solo alcuni tratti autostradali venissero realizzati con l'intervento diretto dello Stato.

Mi è stato fatto vedere il piano finanziario della società (approvato dal consiglio di amministrazione) ed ho potuto verificare che, se non fossero state compiute alcune operazioni finanziarie abbastanza spericolate, questa società avrebbe avuto i mezzi per realizzare il tratto autostradale Asti-Cuneo con un semplice contributo di 73 miliardi. Quindi, se ora lo Stato interviene così pesantemente, evidentemente si offre la possibilità di compiere operazioni finanziarie al di fuori della destinazione originaria degli stanziamenti.

Vorrei ricordare ai colleghi che queste società concessionarie non sono semplici società private, ma esercitano una funzione pubblica ad esse demandata da parte dello Stato e per questo le loro risorse hanno una finalità vincolata. Quando ciò non accade, non si capisce più se vi è o meno una remunerazione per la gestione dell'esercizio dell'autostrada, se la società è in grado di far fronte agli oneri con i propri mezzi o se necessita di un contributo pubblico.

Dobbiamo fare chiarezza in questo settore, altrimenti si invoca inutilmente, come pura giaculatoria, la trasparenza nella gestione delle opere pubbliche, e poi nella pratica si consente l'esistenza di una zona franca nella quale può accadere di tutto.

VEDOVATO. Signor Presidente, con l'emendamento 3.16 si vuole evidenziare – non per la prima volta, per la verità – il problema del collegamento tra l'area del novarese e l'aeroporto della Malpensa, a cui si decise di ovviare con la realizzazione di una tratta autostradale affidata in concessione alla società Torino-Milano, in base ad un progetto di mas-

sima approvato dall'ANAS. I lavori per la costruzione del primo tronco sono in fase di completamento, mentre la realizzazione del secondo è stata opportunamente abbandonata – a mio parere – perchè presentava problemi insuperabili di impatto ambientale.

L'emendamento 3.16 propone di realizzare questo secondo tratto del collegamento in modo diverso, cioè attraverso un adeguamento della viabilità ordinaria e non mediante un tratto autostradale.

LAURO. Signor Presidente, sono costretto a ritirare l'emendamento 3.17, dal momento che era collegato ad un'altra proposta di modifica presentata all'articolo 1, sempre attinente alla questione dell'abbazia di Montecassino (si chiedeva un aumento dei fondi per i lavori di consolidamento e conservazione di questo complesso monumentale, data la sua fama di livello mondiale), che purtroppo è stata respinta.

Comunque, colgo l'occasione per ricordare al Sottosegretario che è stato approvato un ordine del giorno che impegnava il Governo ad occuparsi della questione dell'escavazione dei porti di Ischia, Capri e Procida. Dal momento che tale impegno non è ancora stato mantenuto, sollecito il rappresentante del Governo aprendere iniziative in merito a questo problema, nell'ambito degli interventi previsti a favore dell'attività portuale.

PRESIDENTE. Senatore Co', ho notato che ha presentato degli emendamenti all'articolo 3 sottoscrivendoli con il suo nome, secondo me impropriamente, dato che lei è anche il relatore.

CO' *relatore alla Commissione.* Non l'ho fatto a caso, signor Presidente. Comunque li do per illustrati.

Sull'emendamento 3.1 esprimo parere contrario, perché si cerca di indirizzare il finanziamento esclusivamente sulle tratte Asti-Cuneo e Siracusa-Gela, mentre il testo del provvedimento prevede il potenziamento della rete autostradale nel suo insieme. Per le stesse ragioni, esprimo parere contrario sull'emendamento 3.2 (cambiano solo le somme).

Per quanto concerne gli emendamenti 3.3, 3.6, 3.7 e 3.8, ritengo che potrebbero considerarsi assorbiti ove venisse approvato l'emendamento 3.6 nel testo da me riformulato, di cui adesso darò lettura. In sostanza, propongo di sostituire il comma 1 dall'inizio sino alle parole: «Siracusa-Gela», con le seguenti parole: «Per gli interventi da realizzare a favore del sistema autostradale, ed in particolare delle tratte Siracusa-Gela e Asti-Marene, nonché della tratta dalla A6 a Cuneo secondo un tracciato da sottoporre a valutazione di impatto ambientale e in grado di svolgere anche servizio al traffico locale,». Quindi, sono d'accordo sulla realizzazione di tutto il tracciato, però chiedo che il tratto dalla A6 a Cuneo venga sottoposto a valutazione di impatto ambientale, dal momento che presenta particolari problemi.

Esprimo inoltre parere contrario sugli emendamenti 3.4 e 3.5.

FIRRARELLO. Vorrei conoscere il motivo per cui ha espresso un parere contrario sugli emendamenti da me presentati.

CO', *relatore alla Commissione*. Sono contrario perché è evidente che c'è un trasferimento complessivo di risorse che sarebbero tutte localizzate nell'area del Sud. Quindi, mi sembra che ci sia un disequilibrio.

FIRRARELLO. È esattamente il contrario.

CO', *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 3.9, che peraltro potrebbe essere assorbito dall'eventuale approvazione dell'emendamento 3.11, da me presentato.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 3.10, 3.12 (perché sostanzialmente introduce una serie di norme che sono oggetto di regolamentazione in altre leggi, in particolare la Merloni-*ter*), 3.13, 3.14 e 3.15.

Invito il senatore Vedovato a ritirare l'emendamento 3.16.

PRESIDENTE. Prima di passare al parere del rappresentante del Governo, chiedo al senatore Sarto quale sia la sua posizione in merito alla proposta del relatore.

SARTO. Sono d'accordo con la riformulazione proposta dal relatore, perché accoglie la sostanza dei miei emendamenti che tenevano conto di una questione precisa che riguarda la tratta Asti-Cuneo. Mentre il tratto Asti-Marene in seguito all'alluvione del 1994 è stato corretto, il tratto Massimini-Cuneo ha dei grossi problemi, che sono gli stessi a suo tempo evidenziati in un parere negativo nel 1994 da parte della commissione preposta alla verifica di impatto ambientale.

Si tratta di questioni attinenti appunto all'impatto ambientale. Questa tratta attraversa un ambito collinare, uno fluviale, tracce di centuriazione romana, un tratto con rischi alluvionali (mi riferisco all'alluvione del 1996). Ma questa è solo una parte del problema. L'altra questione riguarda l'utilità della tratta. Questo segmento, essendo totalmente staccato da qualsiasi centro abitato, da qualsiasi viabilità esistente, è stato discusso, tant'è che nella stessa valutazione di impatto ambientale del 1994 era stata avanzata una proposta di cambiamento del tracciato per renderlo più utile anche al traffico locale.

Esistendo tutti questi problemi, è chiaro che li si evidenzia, in quanto la specifica tratta è posta alla nostra attenzione, altrimenti sarebbero problemi da delegare al Governo o a chi di competenza. Essendo però alla nostra attenzione, credo non si debbano ignorare e credo che sia perfettamente praticabile una valutazione del tracciato in modo che sia effettivamente utile. Segnalo che esiste un aeroporto, uno scalo ferroviario, un centro abitato, Fossano, che questa tratta potrebbe servire e che invece, per come è stata concepita all'origine, non serve.

Non si entra nel merito di un altro tracciato specifico, ma si enuncia solo una regola, una condizione generale, cioè che il tracciato sia anche

utile ai problemi di traffico locale e sia normalmente sottoposto alla valutazione di impatto ambientale, che la legge prevede.

Credo che enunciare queste due regole in generale in una questione del genere sia quanto mai opportuno e non implichi nessuna prevaricazione del Parlamento rispetto a chi dovrà attuare queste valutazioni. Semplicemente richiama, da una parte, un concetto di buona amministrazione, di utilità dell'opera anche rispetto al traffico locale e, dall'altra, una valutazione che qualsiasi progetto deve avere rispetto all'impatto ambientale. Quindi, sono d'accordo con la riformulazione.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Vorrei ricordare alla Commissione che questo disegno di legge è conseguenza di un impegno che ha assunto il Governo in Parlamento nel corso dell'*iter* di approvazione della legge finanziaria nei confronti di quasi tutti i Gruppi di maggioranza e di opposizione. Lo vorrei ricordare in particolare al senatore Bosi, perchè il suo Gruppo alla Camera è stato tra i più pressanti per ottenere un provvedimento come questo.

Questo impegno è stato assunto in maniera solenne da parte del Governo anche perchè lo si era posto come condizione per consentire l'approvazione della legge finanziaria nei tempi previsti. Peraltro, questo era un impegno che il Governo aveva già assunto precedentemente, poi ulteriormente formalizzato in sede di finanziaria, perchè la questione della tratta Asti-Cuneo – come sapete – era stata frutto di decreti e provvedimenti legislativi successivi. Questo disegno di legge è conseguenza di quell'impegno.

Tra l'altro per quanto riguarda l'Asti-Cuneo in particolare, ci sono decisioni già assunte sul territorio dalle istituzioni e con il consenso delle popolazioni, sulle quali evidentemente noi non possiamo tornare; in caso contrario porremmo in essere un atto di prevaricazione da parte del Parlamento nei confronti delle decisioni assunte da parte dei soggetti che sul territorio agiscono. Mi riferisco sia al tracciato sia ai processi di formazione delle decisioni ai fini della sua realizzazione.

Pertanto, non posso esprimere parere favorevole su questi emendamenti, poichè si rimetterebbero in discussione – e credo che non possiamo farlo – le decisioni recentemente assunte da regioni, comuni, province a proposito della realizzazione di quest'opera. Su questo non credo si possa deflettere, anche perchè verremmo meno ad un impegno preso davanti al Parlamento. Sembra paradossale che lo dica davanti ad una Commissione parlamentare, ma ritengo sia proprio così.

La questione sollevata dal senatore Bosi è in sè giusta, ma la materia è già stata disciplinata. L'emendamento 3.12 propone di inserire la previsione secondo cui l'erogazione dei contributi diretti o tramite proroghe di concessione sia subordinata all'accertamento sulla regolarità amministrativa e sull'affidabilità societaria della concessionaria. In realtà, questo già avviene attraverso la convenzione-tipo approvata dal CIPE e con l'approvazione da parte della Corte dei conti dei piani finanziari. Chi dovrebbe occuparsi di accertare l'affidabilità societaria se non gli organismi

che nel nostro ordinamento sono già deputati a farlo? Vorrei ricordarvi che sulle concessionarie (che sono 26 e dunque mi sembra che ci sia un'eccessiva concentrazione di attenzione sulla SATAP) e sulla Autostrade SpA vengono effettuati controlli molto penetranti e puntuali da parte dell'Unione europea, della Corte dei conti e del Consiglio di Stato. Infatti, le convenzioni da rinnovare e i piani finanziari da approvare sono posti sotto i riflettori da parte del consiglio di amministrazione dell'ANAS, del Ministero (quindi da parte del Governo), della Corte dei conti e del Consiglio di Stato.

Per quanto riguarda la seconda parte dell'emendamento 3.12, in cui si stabilisce che i lavori finanziati dovranno essere interamente appaltati mediante licitazione privata, vorrei ricordare ai senatori di questa Commissione che hanno già trattato questo argomento, ora all'attenzione della Camera, in occasione dell'esame delle modifiche della legge n. 109 del 1994. Non possiamo agire schizofrenicamente, disciplinando tutto il settore autostradale in un modo e apportando successive modifiche a partire dalla tratta Asti-Cuneo. Questa materia è già regolata dalla legge n. 109, nei limiti posti dalle direttive comunitarie, e dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 158 (che riguarda i settori speciali), approvato dal Governo proprio in applicazione delle direttive sopra citate; tra poco, inoltre, entreranno in vigore le modifiche della legge n. 109. È anche prevista una disciplina molto articolata e puntuale sulle modalità con cui devono essere appaltati i lavori, che non vengono affatto assegnati mediante trattativa privata.

Pertanto, la seconda frase dell'emendamento 3.12 si sovrappone ad una norma già in vigore e ad un'altra che la Commissione ha già esaminato e che adesso è in corso di approvazione nell'altro ramo del Parlamento. Ciò creerebbe una situazione di contraddizione che francamente in questo momento sarebbe opportuno evitare, anche perchè non si tratta – ripeto – di un atto amministrativo del Governo che sfugge in qualche modo al controllo del Parlamento. Anzi, ci troviamo nella fase della discussione parlamentare, quindi proprio nella sede in cui questa materia deve essere disciplinata.

Per questi motivi, il parere del Governo è contrario su tutti gli emendamenti; ritengo, infatti, che questo provvedimento, così atteso, debba essere approvato al più presto, perchè si giunga all'esecuzione dei lavori.

SARTO. Richiamo l'attenzione del rappresentante del Governo sull'emendamento 3.9, perchè vorrei conoscere le motivazioni del suo parere contrario.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Confermo il mio parere contrario.

Posso soltanto invitare i senatori interessati a sottoporre all'attenzione del Parlamento le questioni sollevate in questa sede a presentare un ordine del giorno, che però dovrebbe avere carattere generale e non riguardare l'aspetto del tracciato e della sua esecuzione, che non è di nostra compe-

tenza ma del territorio (non possiamo decidere da Roma come si deve realizzare la tratta Asti-Cuneo).

SARTO. Vorrei far notare al Sottosegretario che l'emendamento 3.9 riguarda l'applicazione di una regola, non gli specifici tratti autostradali.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* A maggior ragione, senatore Sarto, non possiamo stabilire una regola generale in un provvedimento di tabella B!

PRESIDENTE. Senatore Sarto, potrà precisare ulteriormente il suo punto di vista in sede di dichiarazione di voto.

CO', *relatore alla Commissione.* Signor Sottosegretario, sostanzialmente lei ci invita a ritirare tutti gli emendamenti?

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Prima ho solo espresso un parere contrario, comunque posso formulare adesso un invito a ritirare tutti gli emendamenti presentati.

CO', *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, vorrei chiarire che non intendo ritirare i miei emendamenti, né la riformulazione che ho proposto poco fa.

Mi sembra di capire che questo testo non è emendabile; se il tracciato è già stato stabilito altrove, francamente non comprendo che cosa sia chiamato a decidere il Parlamento. Non mi assumo la responsabilità di approvare un testo normativo che prevede un tracciato sul quale è stata effettuata una valutazione di impatto ambientale con esito negativo. Si vuole proseguire a tutti i costi, e non sarò certo io ad impedirlo, poiché non voglio creare situazioni spiacevoli. Pertanto, dal momento che non penso che il relatore possa esprimere un parere contrario sul testo normativo, chiedo con molta tranquillità di essere esonerato da tale funzione, perché intendo votare come ritengo più opportuno.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Senatore Co', prendo atto della sua intenzione di recedere dalla funzione di relatore, che da questo momento in poi svolgerò io stesso.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.1.

BRIGNONE. Approfitto dell'occasione offertami con questa dichiarazione di voto per esprimere meraviglia e sconcerto per alcune argomentazioni addotte dai senatori Firrarello e Sarto.

L'intervento dello Stato in un'opera di così grande importanza (le cui motivazioni sono peraltro specificate dettagliatamente nella relazione che accompagna il provvedimento) è giustificato anche dal fatto che riguarda un territorio a bassissima densità abitativa, comprendente l'1 per cento della popolazione italiana, che tuttavia concorre per il 2,8 per cento alla

formazione del prodotto interno lordo, che è collegato alla Francia con una galleria risalente al secolo scorso e dotato di una ferrovia verso Savona a binario unico e di un'autostrada ancora in parte a carreggiata unica (con un limite di velocità di 70 chilometri orari). Questo sta a significare che finora lo Stato ha speso pochissimo per la provincia di Cuneo, tuttora penalizzata dalle condizioni climatiche e orografiche, che ciononostante conta ben 2.000 imprese sul suo territorio, le quali però si stanno progressivamente trasferendo verso altre aree contigue (per esempio in territorio francese), che offrono loro migliori condizioni.

Al senatore Sarto, che conosce bene la questione e anche i risvolti della situazione, per esempio i resti di centuriazione, debbo dire che conosce pochissimo il tessuto economico, perché se ritiene che la tratta A6-Cuneo sia solo di interesse di traffico locale, gli faccio osservare che serve fabbriche, per esempio la Michelin, che hanno migliaia di dipendenti, un traffico pesante estremamente intenso. Visto che la tratta Asti-Cuneo è accomunata alla Siracusa-Gela, faccio notare che il traffico, soprattutto commerciale, è incomparabilmente superiore; è un traffico locale che però è attraversato da vie cantonabili verso il Colle della Maddalena, verso la zona di Marsiglia e verso il Sud della Francia e della Spagna.

Detto questo, dichiaro il mio voto favorevole sull'emendamento 3.1.

SARACCO. È vero che nella tratta Massimini-Cuneo esiste qualche problema. Si tratta però di qualche problema puntuale, cioè relazionato alla piena del 1994, a cui gli enti locali hanno dato risposta in modo adeguato, ancorché formalizzato non secondo una forma canonica, per cui nel passaggio dal progetto preliminare a quello definitivo queste ulteriori precisazioni possono essere fatte efficacemente, sia dal punto di vista ambientale, sia anche dal punto di vista tecnico-architettonico dei manufatti e del loro migliore inserimento nell'ambiente. Per cui, da questo punto di vista, c'è ancora una fase durante la quale gli enti locali interessati si fanno carico di questa ulteriore attenzione.

Per quanto mi concerne, ho parlato ancora in questi giorni con colleghi amministratori che curano questi aspetti e da questo punto di vista mi hanno garantito la correttezza di un siffatto modo di operare. Per cui, a mio parere, il tracciato non va toccato per le ragioni già dette da più di un collega e, in particolare, le eventuali correzioni nella tratta Massimini-Cuneo possono essere apportate nel passaggio dal progetto preliminare al progetto esecutivo, e c'è un provvedimento in quel senso da parte degli amministratori locali, delle province e dei comuni interessati, nonché della regione a cui compete in definitiva la scelta del tracciato e delle caratteristiche.

SARTO. Dichiaro il mio voto contrario all'emendamento, perchè specifica ciò che non può essere specificato in quel modo, essendo impostato il disegno di legge su uno stanziamento complessivo per il sistema autostradale.

Rispetto a quanto detto dal senatore Brignone, non si mette in discussione che ci siano dei seri problemi di traffico tra la Asti-Cuneo e in particolare tra la A6 e Cuneo, ma semmai l'utilità di alcune modifiche di tracciato appunto perchè l'arteria sia maggiormente in grado di rispondere, vuoi al traffico di lunga-media percorrenza, vuoi al traffico locale.

Quanto ha detto il senatore Saracco mi conforta e mi rafforza nella bontà degli emendamenti e anche della nuova formulazione proposta dal senatore Co' degli stessi rispetto alle verifiche. Il senatore Saracco ha detto che quel progetto preliminare, a suo tempo valutato negativamente in sede di VIA – perchè allora si valutavano progetti preliminari e non progetti definitivi – è attualmente in una fase di modifica ed è suscettibile di ulteriori modifiche. Proprio per questo non capisco perchè non debba essere enunciata la regola che appunto queste modifiche portino ad una maggiore utilità, anche rispetto alle domande di traffico locale e anche ad una valutazione di impatto, come oggi la legge richiede per qualsiasi progetto modificato, e che quindi rientra nelle regole fissate oggi e non nel 1994 dal Governo Berlusconi.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Metto ai voti l'emendamento 3.1, presentato dai senatori Brignone e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.2, presentato dai senatori Brignone e Castelli.

Non è approvato.

SARTO. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 3.3.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Ricordo che sull'emendamento 3.4 la 5ª Commissione ha espresso parere contrario. Chiedo al senatore Firrarello se intende ritirarlo, o se lo mantiene.

FIRRARELLO. Lo mantengo, signor Presidente.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.4.

FIRRARELLO. Signor Presidente, gli emendamenti 3.4 e 3.5 propongono di destinare l'operatività del nuovo fondo alle due regioni, rispondendo così all'esigenza di una sana politica economica che vede una corretta e appropriata distribuzione delle risorse in ragione delle necessità reali, nonchè delle condizioni socio-economiche del territori interessati.

Non vi è dubbio che si vuole superare nel nostro paese il blocco delle costruzioni autostradali imposto dal famoso articolo 18-*bis* del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376; ciò però non può avvenire in violazione

alle norme e ai princìpi consacrati nel tempo. Infatti con il disegno di legge del Governo che stiamo discutendo si introduce nel nostro sistema un nuovo strumento, il fondo di cui al primo comma dell'articolo 3, senza che si sia pervenuti a quel riordino del settore, come previsto dall'articolo 15 della legge 13 agosto 1982, n. 531, riordino in più occasioni richiamato come esigenza importante e improcrastinabile.

Si trascura, come si evince chiaramente dalla relazione del disegno di legge in esame, quanto previsto dall'articolo 2 della legge n. 531 del 1982 in materia di ripartizione territoriale delle risorse nazionali e si assegna in modo quasi esclusivo ad uno dei territori più ricchi del nostro paese un consistente finanziamento.

Si contravviene clamorosamente a quanto più volte dichiarato dal Governo in materia di razionalizzazione della spesa pubblica, destinando ingenti somme ad un settore che potrebbe trovare nell'autofinanziamento le risorse di cui ha necessità.

Quindi, nostra opinione è che qualunque finanziamento o nuova norma parziale debba essere accantonata per riportare il tutto all'interno della legge sul riordino del sistema autostradale. Tuttavia, volendo procedere ad un ulteriore stralcio, ciò non può che essere fatto nell'ambito dei territori più carenti di infrastrutture. È ciò che propongo con gli emendamenti 3.4 e 3.5, dei quali chiedo l'approvazione.

BRIGNONE. Vorrei chiedere al senatore Firrarello di esplicitare meglio l'emendamento 3.5, perchè il termine «Sud» significa qualcosa che sta a Sud di qualcos'altro.

FIRRARELLO. A Sud di Cuneo!

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Senatore Brignone, non si dilunghi su questo punto perchè è in sede di dichiarazione di voto. Se aveva necessità di chiedere chiarimenti su questo emendamento doveva farlo prima.

BRIGNONE. Dichiaro il mio voto contrario sull'emendamento 3.5 perchè così come è formulato mi sembra strumentale.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Metto ai voti l'emendamento 3.4, presentato dal senatore Firrarello.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.5, presentato dal senatore Firrarello.

Non è approvato.

Passiamo ora alla votazione dell'emendamento 3.6, nel testo riformulato dal senatore Co'.

CO'. Signor Presidente, voterò a favore di questo emendamento perchè ritengo che la valutazione di impatto ambientale sia assolutamente necessaria, soprattutto perchè tale procedura era già stata espletata con esito negativo.

SARTO. Sono ovviamente a favore di questo emendamento per i motivi già accennati . Trovo inaudito che i I Governo abbia espresso parere contrario rispetto ad un'enunciazione che semplicemente riproduce una regola di carattere generale rispetto all'utilità dei tracciati e all'impatto ambientale.

Si consente al collegamento autostradale e lo Stato con questo provvedimento fornisce finanziamenti che – secondo quanto ci è stato detto dai rappresentanti dell'ANAS – dovevano essere garantiti da altri (cioè dalla società autostradale concessionaria).

Tutto ciò è molto grave anche perché la programmazione continua ad essere condizionata, come nel passato, da alcune società autostradali, coinvolte in vicende poco limpide di cui non conosciamo l'esito. Secondo me, a questo punto non si può continuare a concedere proroghe per lo svolgimento di certe opere, né è possibile recuperare determinati rapporti che è invece opportuno recidere, dal momento che i patti non sono onorati, ma occorre finalmente aprire alla concorrenza il sistema autostradale. Del resto, mi sembra che ciò sia stato affermato molto di recente anche a livello europeo, con la chiara minaccia di apertura di procedure di infrazione nei confronti dell'Italia.

BRIGNONE. Signor Presidente, dichiaro un voto contrario su questo emendamento, semplicemente perché temo che possa preludere ad un accantonamento se non ad una cancellazione di fatto della tratta dalla A6 a Cuneo.

FIRRARELLO. Signor Presidente, voterò a favore della riformulazione dell'emendamento 3.6, perché registro un'assoluta chiusura da parte del Governo a discutere di qualsiasi proposta di modifica – anche migliorativa – del tracciato. Praticamente siamo al sistema di sempre: pur di realizzare qualche chilometro in più, fingendo che serva ad una parte della popolazione, ci si trincera dietro alla scusa dei ritardi che ci potrebbero essere nella realizzazione della strada.

PRESIDENTE. *relatore alla Commissione.* Poiché sono stato officiato della funzione di relatore, mi avvalgo della mia facoltà per chiedere ai presentatori se accettano di votare l'emendamento per parti separate. In tal modo, quindi, dichiaro anche la mia intenzione di voto: in sostanza, il mio voto sarebbe favorevole se fosse soppresso il riferimento alla sottoponibilità del tracciato alla valutazione di impatto ambientale, già disciplinata dalla legge.

Inoltre, la frase: «e in grado di svolgere anche servizio al traffico locale» costituisce una affermazione generica, poiché possono servire per il

traffico locale anche le autostrade, oppure si tratta di un intervento lesivo del potere di decisione sulle opere pubbliche a livello locale.

Se i presentatori non sono disponibili ad accettare la votazione per parti separate, allora voterò contro questo emendamento.

CO'. Signor Presidente, non sono d'accordo che si proceda ad una votazione per parti separate del nuovo testo dell'emendamento 3.6.

SARTO. Neanch'io.

FIRRARELLO. Signor Presidente, vorrei aggiungere la mia firma all'emendamento presentato dal senatore Co'.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'emendamento 3.6, presentato dai senatori Co', e Firrarello, nel testo riformulato.

Non è approvato.

Pertanto sono assorbiti da questa votazione gli emendamenti 3.7 e 3.8.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.9.

SARTO. Signor Presidente, ovviamente dichiaro il mio voto favorevole.

Così come il Governo motiva lo stanziamento con esigenze di adeguamento della rete autostradale così mi sembrava molto coerente aggiungere un'altra motivazione generale, che è una condizione, cioè quella delle prescritte valutazioni di impatto ambientale.

È per me incomprensibile e gravissimo questo parere negativo del Governo, che oltretutto avviene rispetto alla mia forza di maggioranza nonché a quella di Rifondazione Comunista; e questa impenetrabilità a considerazioni di buon senso, ma – aggiungo io – di regole elementari e di legge, lascia un segno pesante in questo voto.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La valutazione di impatto ambientale è già prevista dalla legge, inserirla anche in questa norma è strumentale. Quindi, ritengo che non sia grave l'atteggiamento del Governo, ma sia grave che una forza di maggioranza voglia in modo strumentale inserire una norma che è già prevista dalla legge, per cui quel tracciato è già stato sottoposto alle verifiche...

SARTO. Per fatto personale, signor Presidente!

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Senatore Sarto, non c'è nulla di personale, è un fatto politico. Sto dicendo semplicemente che l'emendamento tende a rimettere in discussione decisioni già

assunte. Le norme per la valutazione di impatto ambientale sono già previste dalla legge.

SARTO. Questo è un processo alle intenzioni. Non si è accorto di dove è inserito l'emendamento. L'emendamento non è inserito nella parte che riguarda la tratta Asti-Cuneo.

Signor Presidente, chiedo che si metta a verbale tutto, non vorrei che ci fossero problemi «familiari».

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Senatore Sarto, è evidente che tutto quello che viene detto in questa sede rimane a verbale.

Lei pone il problema di dove è inserito l'emendamento 3.9. Questo emendamento, come risulta dagli atti, è inserito al comma 1, dopo le parole: «delle esigenze di adeguamento della rete autostradale» e tende ad aggiungere le parole: «, delle prescritte valutazioni di impatto ambientale». Di ciò ne danno atto gli atti e naturalmente questo mio richiamo.

CO'. Signor Presidente, voterò a favore di questo emendamento. Ne approfitto anche per dichiarare il mio voto favorevole all'emendamento 3.11, per le ragioni che credo di aver già esplicitato a sufficienza.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Metto ai voti l'emendamento 3.9, presentato dal senatore Sarto.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.10, presentato dai senatori Brignone e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.11, presentato dal senatore Co'.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.12.

BOSI. Signor Presidente, intervengo in dichiarazione di voto non per ripetere cose già dette, ma per replicare ad alcune inesattezze del Sottosegretario, il quale nel motivare il parere contrario ha affermato cose solo parzialmente vere.

Parzialmente vero è il fatto che, ad esempio, sulla regolarità amministrativa, in coincidenza con l'erogazione di contributi alle società concessionarie, interviene la Corte dei conti. Non ha la Corte dei conti un ruolo di immediato intervento, ma è un'esigenza di tutela dell'ente erogatore, del Governo. Quindi il Governo che si appella alla Corte dei conti, che è chiamata ad accertamenti sulla regolarità contabile, o incidentalmente

a fronte di esposti, o a fronte di esami delle situazioni che si vengono a verificare in determinate condizioni, non ha niente a che fare...

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* C'è una sezione staccata della Corte dei conti che si occupa solo di questo a tempo pieno. Non sono io a dire cose inesatte.

BOSI. Sì, ma ci sono diverse tempistiche. Al momento dell'erogazione di contributi a società di cui si deve accertare l'affidabilità e la regolarità amministrativa, non vedo come si possa considerare pleonastico che una norma garantisca la possibilità di verifica e di esame da parte del Governo.

La dimostrazione di quanto affermo – visto che il Sottosegretario parla del ruolo specifico della sezione della Corte dei conti – sta nel fatto che molti di questi accertamenti sono stati compiuti non solo e soltanto su questa società che riguarda la tratta Asti-Cuneo (peraltro la norma che cercavo di introdurre insieme al collega Bornacin ha un carattere di assoluta generalità, non è riferita solo alla tratta Asti-Cuneo); e che in molte situazioni è emerso con chiara evidenza che c'erano da fare dei controlli efficaci, effettivi e nei tempi debiti. Mi chiedo come possa, ripeto, il Governo trovare pleonastica una norma che gli garantisce un accertamento; mi sembra francamente singolare. Voglio anche ricordare al sottosegretario Bargone, il quale si rivolgeva a me in quanto il Gruppo del Centro Cristiano Democratico alla Camera ha insistito su quest'opera, che io ho detto – forse ella era distratto – che sono fortemente convinto sulla necessità e urgenza di procedere per questo tipo di opera.

Riguardo l'altra osservazione fatta dal Sottosegretario per motivare il parere contrario, voglio sottolineare che non è vero che per i lavori affidati alle società concessionarie – e questo il Sottosegretario lo sa bene, perchè persona esperta – viene sempre utilizzata la gara di appalto.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Si seguono le norme di legge.

BOSI. C'è una riserva...

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Data dalla legge.

BOSI. Ed io è questo che voglio modificare. Con questa norma si punta ad eliminare quella riserva di trattativa privata che rimane per legge.

Certo che è per legge, non è scritto sulla Bibbia: c'è una legge che prevede una riserva in percentuale di opere da svolgere a trattativa privata. Con l'emendamento si intende eliminarla.

Inoltre, è vero che alla Camera si sta discutendo sulle modifiche della legge Merloni, ma il fatto che si ritenga di normare con un criterio più garantista e di maggior trasparenza su una questione emergente come que-

sta dovrebbe essere salutato da tutti, compreso il Governo, come un'ottima opportunità e non come una sovrapposizione di qualcosa che peraltro non esiste, perchè le modifiche della legge Merloni non entreranno in vigore finchè non verranno definitivamente approvate da Camera e Senato.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ma c'è già una legge in vigore!

BOSI. Allora si dica chiaramente che non si vuole eliminare la quota di trattativa privata che c'è a favore delle società concessionarie, perchè questo serve. È su tale questione che non ci troviamo d'accordo.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Metto ai voti l'emendamento 3.12, presentato dai senatori Bosi e Bornacin.

Non è approvato.

Dal momento che sono iniziati i lavori dell'Aula, rinvio il seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
DOTT. VINCENZO FONTI