SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

42º Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 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***

Voto regionale n. 78 - Regione Piemonte

(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, congiunzione con i disegni di legge nn. 404 e 2580 e rinvio. Discussione congiunta dei disegni di legge nn. 404 e 2580, congiunzione con il disegno di legge n. 3212 e il voto regionale n. 78 e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2, 7, 9 e *passim*
BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 14
BORNACIN *(AN)* 6, 7
BOSI *(CCD-CDL)* 8, 9
CO' *(Rifond. Com.-Progr.), relatore alla Commissione* 2, 13
D'ALÌ *(Forza Italia)* 7
FIRRARELLO *(per l'UDR: CDU-CDR-NI)* . . . 5
SARACCO *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 2
SARTO *(Verdi-l'Ulivo)* 10
TERRACINI *(Forza Italia)* 12
ZANOLETTI *(CCD-CDL)* 5

DL 0775

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

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

(404) ***ZANOLETTI. – 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, congiunzione con i disegni di legge nn. 404 e 2580 e rinvio. Discussione congiunta dei disegni di legge nn. 404 e 2580, congiunzione con il disegno di legge n. 3212 e il voto regionale n. 78 e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta del disegno di legge n. 2312 e del voto regionale n. 78, sospesa nella seduta del 29 aprile scorso. Ricordo che il relatore, senatore Co', ha già svolto la relazione e che è iniziata la discussione generale.

In quanto connessi per materia sono iscritti all'ordine del giorno anche i disegni di legge: «Contributo dello Stato alla società SATAP per la costruzione del collegamento con autostrada-superstrada tra Cuneo e Asti», presentato dai senatori Zanoletti, Brignone, Fumagalli Carulli e Manfredi; «Stanziamenti per interventi nei porti di Trapani e Marsala», presentato dai senatori D'Alì e Giaretta.

Prego il senatore Co' di riferire alla Commissione su tali disegni di legge.

CO', *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, i disegni di legge nn. 404 e 2580 si illustrano da sè. Essendoci ora stati assegnati in sede deliberante, propongo che la discussione prosegua congiuntamente con il disegno di legge n. 3212 e il voto regionale n. 78.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

SARACCO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, circa la realizzazione dell'asse autostradale Asti-Cuneo di cui tratta, insieme ad altri argomenti, il disegno di legge n. 3212, consentitemi di poter affermare che non ci devono più essere dubbi sulla sua necessità e sull'indilazionabile esigenza di porvi mano in tempi rela-

tivamente brevi, connessi con le procedure e gli adempimenti ancora necessari.

Ci sono, infatti, conferme di ordine pratico-pragmatico, poichè gli attuali collegamenti tra Asti e Cuneo sono assolutamente inadeguati anche in relazione al prodursi di frequenti incidenti e rallentamenti, dell'inquinamento atmosferico e di quant'altro connesso all'improprio utilizzo degli assi viari medesimi; inoltre, si rilevano sezioni e caratteristiche inadeguate degli assi stessi dal punto di vista di una velocità commerciale anche soltanto accettabile. L'asse viario previsto serve a collegare per un verso il cuneese con la Francia e per altro verso la Liguria, la Lombardia con il Sud del paese.

Ma la costruzione di questo asse viario non deve portare a trascurare il necessario miglioramento e potenziamento del trasporto su rotaia, e lo dimostra il provvedimento che pure è all'ordine del giorno. Ricordo, a questo riguardo, che Asti sta costruendo il nuovo ponte, che prevede viabilità veicolare e ferroviaria.

Nel merito delle caratteristiche che dovrà avere questo nuovo asse viario e delle modalità con cui esso può essere realizzato si discute in modo serrato e costruttivo da parecchi anni, coinvolgendo realtà istituzionali, forze politiche, categorie sociali, associazioni ambientaliste, operatori economici, esperti tecnici e quant'altri hanno ritenuto di fornire contributi che hanno integrato il progetto medesimo.

Il prodotto finale di sintesi dal punto di vista delle risorse di tutto questo lavoro è quello che abbiamo sotto gli occhi. Si tratta – faccio solo un brevissimo accenno, peraltro contenuto nella relazione di accompagnamento al provvedimento – di un asse viario di 96 chilometri formato da due tronchi, più quello preesistente: il primo porta da Asti-Est fino a Marene, poi si devono percorrere 19 chilometri dell'autostrada esistente Torino-Savona ed infine vi è il secondo tratto, che va da Massimini fino a Cuneo.

Sintetizzando, vorrei dare lettura di alcune parti di una nota che mi sembra significativa e riassuntiva dello stato di avanzamento del «ragionamento» su quest'opera. «Si sono svolte a Cuneo il giorno 23 e ad Asti il giorno 25 del mese di febbraio le assemblee di tutti i sindaci interessati, i quali hanno espresso le proprie valutazioni ed osservazioni sul progetto preliminare. Successivamente queste valutazioni ed osservazioni sono state trasmesse alle regione Piemonte, la quale le ha sottoposte alla verifica di compatibilità idraulica del tracciato con il piano stralcio 45 e con i progetti di arginatura del Tanaro, conseguenti all'alluvione del novembre 1994, in riunioni tecniche presso l'Autorità di bacino ed il magistrato per il Po, alla presenza della SATAP e della direzione generale dell'ANAS» (Ricordo, al riguardo, che il presidente, con altra sede, ci ha informato che giovedì prossimo sarà audito l'amministratore dell'ANAS) «A conclusione di tutte queste riunioni, la regione ha predisposto, con il pieno consenso degli enti locali interessati, un parere sull'istruttoria tecnica condotta sul progetto preliminare del collegamento Asti-Cuneo trasmesso all'ANAS, parere che è stato approvato dalla Giunta regionale nella sua

adunanza del 24 marzo 1998. Tale parere conclude *omissis* di poter esprimere parere favorevole sul progetto preliminare del collegamento autostradale Asti-Cuneo, redatto dalla SATAP spa, concessionaria ANAS, trasmesso alla regione ed agli enti territoriali interessati dalla Direzione generale dell'ANAS; che la SATAP possa procedere alla realizzazione del progetto definitivo dell'intero collegamento autostradale Asti-Cuneo (di tutti i 96 chilometri); che nella predisposizione del progetto definitvo debbano essere rispettate le indicazioni previste nel parere allegato alla Delibera regionale; che ulteriori valutazioni potranno, comunque, essere espresse in sede di Conferenza dei servizi per l'approvazione dei progetti definitivi. Tale delibera della regione è stata presentata nella riunione tecnica del 30 marzo 1998 presso la DICOTER, al Ministero dei lavori pubblici a Roma, riunione alla quale erano presenti tutti i comuni interessati, le amministrazioni provinciali di Cuneo e Asti, i comuni capoluogo delle due province, la regione Piemonte, il magistrato del Po, l'Autorità di bacino, il Ministero dei beni culturali, il Ministero dell'ambiente, il Ministero della difesa e gli enti interessati» dalle interferenze che quest'opera determina. Tutti questi enti hanno concordato con il documento predisposto della regione Piemonte.

Il piano finanziario è stato predisposto dalla concessionaria SATAP e «il Ministro ha dato tutte le assicurazioni che sarà esaminato, entro il giugno 1998, insieme a quelli di tutte le altre società concessionarie, in sede di revisione dei piani finanziari, da parte del Ministero e dell'ANAS, tenendo anche conto di alcune misure adottate, come richiesto dal Ministero e dall'ANAS, da parte della concessionaria SATAP».

Come valutazione conclusiva, in sostanza, i Ministeri interessati e la regione Piemonte hanno fornito un parere istruttorio in linea tecnica, condiviso dalle direzioni del coordinamento territoriale, dal magistrato del Po e dall'Autorità di bacino «svliluppandosi il tracciato, di questo tronco A6 Massimini di Carrù-Cuneo» e cioè la prima tratta prima di arrivare all'autostrada «quasi interamente all'esterno delle pertinenze fluviali» e cioè delle fasce *a* e *b* (ricordo che la fascia *a* è quella propria dell'alveo fluviale, mentre la *b* è quella interessata da eventuali esorbitazioni) «non sollevando obiezioni, nè dando specifiche prescrizioni per questo tronco».

Così stando le cose, ritengo che si tratti soltanto di applicare il buon senso. Certo che si può far meglio: è possibile recuperare ancora contributi e migliorare i progetti, tenendo però conto che tutto questo dovrebbe indurci a mantenere i tempi che sono stati fissati, che sono il frutto di una vastissima concertazione.

Con questo vorrei dire che a mio avviso non bisogna prendere il progetto a «scatola chiusa», perchè il «prendere o lasciare» è sbagliato. È possibile, infatti, che la Commissione individui concreti miglioramenti da apportare, che potranno essere recuperati in una più avanzata fase di definizione progettuale (siamo al progetto preliminare e quello esecutivo deve ancora essere predisposto) utlizzando lo strumento regolamentare più idoneo; suggerisco però di interpretare l'esigenza diffusa degli enti cui ho fatto cenno, rispettando i tempi previsti per gli ulteriori e definitivi

adempimenti progettuali e procedurali, cosicchè l'opera, in tal modo migliorata, non subisca ritadi. Ritengo infatti che il tempo utilizzato finora non abbia soltanto fatto esaurire tutti i contributi possibili da inserire e da recuperare nel progetto ma che si sia giunti ad un punto tale da avere tutte le condizioni per procedere alla realizzazione dell'opera.

FIRRARELLO. Signor Presidente, condivido il disegno di legge n. 3212 in quanto affronta e risolve alcuni importanti problemi, primi fra tutti quelli riguardanti alcuni porti presenti in Sicilia.

Vorrei inoltre soffermarmi sul problema relativo al tratto autostradale Siracusa-Gela, di cui sono stati costruiti 12 chilometri e ne rimangono da realizzare ancora 61: si tratta di una zona particolarmente accidentata anche se bellissima, ricca di storia e di cultura, assolutamente inaccessibile, considerato che le attuali vie di comunicazioni risalgono ai tempi dei Borboni.

Per il completamento della rete autostradale, che costituisce comunque un ulteriore passo avanti nel completamento nel circuito autostradale della Sicilia, la regione – utilizzando la legge n. 433 del 1990, relativa alla ricostruzione dopo il terremoto per i territori delle province di Catania, Siracusa e Ragusa – ritenne opportunamente di inserire una somma pari a 340 miliardi come contributo a quello che lo Stato avrebbe stanziato con ulteriori leggi nonchè all'utilizzo delle risorse dell'Unione europea, proprio al fine di completare la tratta autostradale in esame.

Vorrei, però, soffermarmi sui problemi sollevati dai miei colleghi, in occasione della presentazione di una interpellanza, il cui primo firmatario è l'onorevole Storace, a proposito dei rapporti tra l'ANAS e la SATAP, nella quale si dice che il maggiore azionista di questa società si appresta a perfezionare un'operazione di elusione della normativa comunitaria in materia di pubblici appalti, facendo acquisire dalla società autostradale controllata e comunque a consistente capitale pubblico le proprie ditte di costruzione: in poche parole con il finanziamento, in questo caso, pubblico concesso alla società, può effettuare i lavori eludendo completamente la normativa comunitaria e quella nazionale sui lavori pubblici; in tal modo, facendo diventare la trattativa a tutti gli effetti privata. Ci si chiede come sia possibile arrivare a tutto ciò che, tra l'altro, è fatto ormai noto a tutti visto che è riportato su molti giornali tra i quali «Il Mondo».

Senza avere, quindi, chiarito i rapporti intercorrenti tra questo azionista, la società in questione e l'ANAS, finanziamo ora la costruzione di una autostrada senza capire bene cosa ci sia dietro. Credo comunque che tale problema possa essere ovviato ascoltando l'amministratore delegato dell'ANAS ed eventualmente rivedendo la concessione o prevedendo una regola ricompresa nella normativa generale sugli appalti dei lavori pubblici.

ZANOLETTI. Signor Presidente, signor sottosegretario, colleghi, all'inizio dell'odierna legislatura insieme ad altri senatori ho presentato un disegno di legge, tendente a risolvere i problemi della viabilità nella pro-

vincia di Cuneo, teso a porre rimedio ad una situazione anomala che fortunatamente in questi ultimi tempi è diventata un caso nazionale. Il termine «anomalo» deriva dal fatto che in nessun'altra parte del nostro paese esiste una siffatta situazione: la provincia di Cuneo, infatti, è più grande della stessa Liguria; gode di una ricca agricoltura, di un tessuto imprenditoriale di grande livello, di un turismo sviluppato ma non dispone in alcun modo di una rete di comunicazione (né ferrovie, né una rete viabile) degna di questo nome. Dunque gli inconvenienti per gli operatori economici, i disagi per i cittadini, le vittime insomma della circolazione, sono estremamente grandi tanto è che la popolazione, pur credendo nelle istituzioni, pur aliena da ogni forma di protesta ed ancor più di proteste plateali, in questi ultimi tempi si è più volte organizzata in manifestazioni di piazza. Sono stati compiuti nel tempo tutti i passi formali necessari per arrivare ad una soluzione.

La viabilità Asti-Cuneo è stata inserita in tutti i documenti della programmazione provinciale, regionale e nazionale sin dal 1991 ed è stata data una concessione alla società SATAP; sono stati fatti e rifatti progetti cui sono seguiti gli adempimenti necessari; si registra un larghissimo consenso politico tant'è che la regione Piemonte ha presentato una legge d'iniziativa della stragrande maggioranza dei Gruppi politici. La Camera dei deputati ha più volte approvato ordini del giorno tendenti ad individuare una soluzione al problema; più di 100 senatori hanno firmato una petizione affinchè il Governo intervenisse; il Ministro assieme a tutti i suoi collaboratori si è anche recato a Cuneo dove ha incontrato i rappresentanti delle istituzioni locali. In quella sede si è svolto un ulteriore approfondito dibattito da cui è emersa ancora una volta la volontà generale di risolvere il problema, indicando tutti i passi ancora necessari. I sindaci hanno occupato la Prefettura per sollecitare una risposta; atto questo molto significativo in una realtà che non ha mai dato luogo a proteste di questo tipo. A mio parere, pertanto, il problema non può essere ulteriormente rinviato.

È stata chiesta un'audizione dell'amministratore dell'ANAS. Va bene, si faccia. Auspico veramente che un provvedimento che dia soluzione al problema venga approvato in questi giorni.

Ringrazio tutti i colleghi che, all'interno di un provvedimento generale, vorranno tenere conto di questa nostra esigenza, che è quanto mai reale e «sacrosanta».

BORNACIN. Signor Presidente, la scorsa settimana, insieme al senatore Bosi, ho chiesto l'audizione del dottor D'Angiolino per capire meglio le questioni poste poc'anzi dal collega Firrarello e più precisamente il senso dell'interpellanza presentata dall'onorevole Storace, oltre a quanto abbiamo letto su alcuni organi di stampa in merito. Ma con questo, almeno per quanto riguarda Alleanza Nazionale, non intendiamo in nessuna maniera ostacolare l'*iter* del provvedimento n. 3212. In sostanza, il nostro atteggiamento è favorevole, anche se mi tocca rilevare ancora una volta che siamo di fronte ad un provvedimento sui lavori pubblici che affronta

una serie di questioni che forse sarebbe stato meglio «ordinare» in maniera diversa.

Ancora una volta, infatti, ci troviamo nelle condizioni di dover approvare importanti opere pubbliche, che comportano spese consistenti, senza avere un quadro preciso di tutta la situazione. Per esempio, per quanto riguarda la salvaguardia di Venezia, quello proposto è uno degli ennesimi interventi che si effettuano nella zona, ma non siamo ancora riusciti a capire e a sapere quali risultati abbia ottenuto l'utilizzo di tutti questi fondi e a che punto si sia nell'opera di salvaguardia di questa importante città Per il resto, ovviamente, si tratta di interventi che condividiamo.

In merito al tratto stradale Asti-Cuneo, condivido quanto detto dai colleghi Saracco e Zanoletti, poichè in effetti è estremamente importante: il collega Saracco faceva prima riferimento ai collegamenti con la Francia e la Liguria, sostenendo problematiche reali. In quel quadro, l'Asti-Cuneo ha un'importante, ed anzi fondamentale funzione, ma poi tutto si ferma lì, a Cuneo, se non viene proseguita l'effettuazione di tutta una serie di opere necessarie ai collegamenti con la Liguria e la Francia, e non mi riferisco solo e soltanto a quanto previsto nel progetto del Mercantur (del quale si è a lungo parlato e «sparlato»), ma anche ai lavori per la cosiddetta «statale 28» che davvero sembra essere una tela di Penelope, tessuta di giorno e disfatta di notte: anche se su di essa si lavora da tanti anni, mi risulta che sia ancora «bloccata». L'Asti-Cuneo ha una funzione fondamentale – non voglio però entrare nel merito di questo provvedimento –, ma anche il problema relativo alla statale 28 e sollevato con un atto ispettivo è estremamente importante per i collegamenti con la Liguria e poi con la Francia. Del resto, c'è anche un ordine del giorno del Consiglio regionale del Piemonte, sottoscritto a larga maggioranza, che ne chiede la realizzazione.

Il nostro atteggiamento, quindi, è favorevole, ma vogliamo capire anche noi cosa accade nei rapporti – per esempio – tra l'ANAS e l'imprenditore Gavio, e se in questi rapporti non ci sia qualcosa che vada ad eludere tutta una serie di provvedimenti fiscali, come affermava poc'anzi il collega Firrarello.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, senatore Bornacin, ma perchè l'ha definita «cosiddetta statale 28»?

BORNACIN. Se ne renderebbe conto da solo, signor Presidente, se intendesse percorrerla: una strada statale che non può nemmeno definirsi tale, poichè è più simile ad una mulattiera!

D'ALÌ. Signor Presidente, intervengo come primo firmatario del disegno di legge n. 2580, per evidenziare come nell'indicazione dell'utilizzo delle somme stanziate nel disegno di legge finanziaria predisposto dal Governo si ritrovi, in buona sostanza, quanto avevo indicato nel provvedimento che ho presentato, recante «Stanziamenti per interventi nei porti di Trapani e Marsala». Ritengo di dovermi assolutamente uniformare a questa previsione, che poi è anche meglio dettagliata nella relazione (an-

che se rilevo che essa ha subìto un piccolo taglio di importi, correlato – ovviamente – ad altri provvedimenti di legge approvati, che hanno un po' decurtato tutti gli stanziamenti sui lavori pubblici). Quindi, mi trovo perfettamente d'accordo con la previsione riportata al comma 2 dell'articolo 1 del disegno di legge n. 3212, che ritengo adatta a superare la proposta contenuta nel disegno di legge n. 2580.

Per il restante contenuto, sottolineo positivamente l'intervento per la realizzazione di un'ulteriore tratta dell'autostrada Siracusa-Gela e faccio riferimento alla valutazione dei colleghi del mio Gruppo per quanto riguarda gli altri argomenti trattati.

BOSI. Signor Presidente, signor Sottosegretario, colleghi, trovo davvero difficile esprimermi ed eventualmente pronunciarmi contro provvedimenti che finanziano il potenziamento di un sistema infrastrutturale così carente come quello nel nostro paese. Ogni nuovo apporto a tale sistema è il benvenuto. Il problema, però, deve essere posto in altro modo.

Credo, cioè, che in quanto Commissione lavori pubblici dobbiamo essere messi nelle condizioni di valutare elementi «strategici», come ad esempio, dove intervengano i finanziamenti, i contributi dello Stato per il potenziamento del sistema autostradale nazionale. Non pretendo di venire a conoscenza di tutto il quadro delle emergenze ma ho appreso che, per esempio, questa tratta Asti-Cuneo è di grandissima importanza: un'opera irrinunciabile e non rinviabile. Ma tanto per queste opere autostradali, così come per le altre sulle quali mi soffermerò, vorrei cercare di capire cosa intenda fare il Governo, come intenda distribuire le risorse all'interno di una grande questione nazionale, quella dei collegamenti autostradali. Faccio l'esempio della paradossale interruzione di una grande arteria autostradale, quella che doveva collegare la Francia alla Liguria con Roma, interrotta per la mancanza di 40-50 chilometri tra Grosseto e Civitavecchia; coloro i quali vengono dalla Francia, da Nizza o da Marsiglia attraverso la Liguria, ad un certo punto devono rientrare sull'autostrada A1 per arrivare a Roma, proprio perchè manca questa quarantina di chilometri di strada, e ciò determina colossali diseconomie. Non si è mai appurato, ad esempio, perchè non si inserisca questa, tra le priorità nazionali!

Credo anche che dovrebbe essere riferito un po' più dettagliatamente, dal Governo, il rapporto che si stabilisce tra il contributo dello Stato e l'autofinanziamento da parte delle società concessionarie. Dovrà pur essere spiegato questo fatto: in che misura – parziale o totale – interviene lo Stato; se l'autofinanziamento delle concessionarie è utilizzato correttamente, secondo le convenzioni; se vi sono garanzie di manutenzione, di gestione, di realizzazione.

È una materia sulla quale dobbiamo discutere: abbiamo assistito alla vicenda della privatizzazione della Società autostrade non ancora conclusa; non si conosce il destino della altre concessionarie con capitale privato, non si conosce l'andamento del sistema delle convenzioni (come cioè deve essere e quando si prevede la totale autonomia delle strutture

rispetto all'intervento dello Stato); per non aggiungere poi il metodo assolutamente censurabile di confezionare dei «panierini» che contengono un po' di tutto, dei disegni di legge che non seguono un indirizzo programmatico ma che contengono di tutto, al fine di compiacere questa o quella zona geografica per risolvere questo o quel problema specifico. Non intravedo in effetti alcun nesso tra il finanziamento di infrastrutture portuali e quello per edifici demaniali con fondi destinati alla città di Reggio Calabria.

PRESIDENTE. Il disegno di legge al nostro esame si pone lo scopo di dare attuazione legislativa a quanto previsto nella tabella B della legge finanziaria, cui il Governo deve obbligatoriamente riferirsi, pena la mancata attivazione degli stanziamenti da destinare ai progetti che con legge finanziaria si è inteso attuare.

BOSI. Ringrazio il Presidente per questo intervento in quanto mi permette di spiegarmi meglio: se vi fosse la volontà di procedere in modo ordinato, pur restando fermo che si tratta di provvedimenti attuativi della tabella B della legge finanziaria, sarebbe allora doveroso presentare un disegno di legge nel quale si prevedono finanziamenti per il risanamento generale concernente la città di Reggio Calabria: il legislatore, cioè, dovrebbe predisporre un provvedimento nella cui relazione si spieghi la *ratio* di un sistema di interventi di finanziamento pubblico volti al risanamento di alcune città, di alcuni centri urbani molto degradati.

Com'è possibile predisporre un unico disegno di legge che concede al contempo finanziamenti per alcuni porti, per il risanamento di alcune città e per la realizzazione di autostrade? Questo significa sfuggire alla logica di una rendicontazione alla quale il Governo è tenuto: il parere favorevole dei colleghi non deriva certamente dal valore del provvedimento ma dal fatto che esso comprende la realizzazione di un certo tratto autostradale; l'intenzione sembrerebbe quella di ricercare il consenso frettoloso dei membri della Commissione su provvedimenti complessi che riguardano numerose e delicate materie, come quella riguardante la città di Venezia. È possibile, ad esempio, che non si riesca a procedere ad una ricognizione su quanto avviene a Venezia per comprendere a che punto siamo, quanto dobbiamo spendere ancora e quali sono i benefici ottenuti?

Personalmente non sono critico sul provvedimento in sé che trova una propria giustificazione fornendo risposta a problemi aperti da tempo piuttosto, ripeto, sul metodo adottato.

Sarà opportuno però trovare un comune intendimento sul fatto che la nostra debba davvero chiamarsi Commissione dei lavori pubblici. Se ciò non accade allora infatti rischiamo di essere una camera di ratifica veloce delle emergenze disseminate qua e là nel nostro paese.

Inoltre, l'audizione dell'amministratore delegato dell'ANAS non sarà utile nel risolvere il caso del tratto autostradale Asti-Cuneo ma nell'approfondire tematiche quali il sistema delle concessioni ed il rapporto di vigilanza che esercitano l'ANAS ed il Ministero sulle società

Dovremmo, a mio parere, approfittare dell'occasione per inserire nel calendario dei nostri lavori un dibattito concernente il sistema stradale italiano con l'intervento della Società autostrade, al fine di verificare a che punto sia il processo della sua privatizzazione e procedere ad una ricognizione della problematica concernente le concessioni e le miriadi di società concessionarie che hanno goduto di finanziamenti pubblici: si consideri che esse hanno realizzato opere, incassato i proventi delle tariffe e non si conosce cosa poi portano a consuntivo nel bilancio di gestione.

Se il Sottosegretario avesse prestato maggiore attenzione, avrebbe senz'altro colto il segno di queste aspettative; comunque, non dubitando delle sue capacità di ascolto, confido sempre nella possibilità che egli possa fornire una risposta convincente alla Commissione.

SARTO. Pur provvedendo all'articolazione di spesa di cui alla tabella B della legge finanziaria, il provvedimento fa effettivamente riferimento a problemi diversificati anche se importanti, quali quello relativo alla salvaguardia di Venezia all'articolo 3. L'impressione però è quella di ricomprendere addirittura nello stesso articolo argomenti molto differenti tra loro. Sono pertanto d'accordo con chi evidenziava l'esigenza di maggiori organicità e programmazione.

Il finanziamento sulla salvaguardia della città di Venezia è in attuazione non soltanto della legge finanziaria ma di leggi precedenti, quale ad esempio quella – che risale all'inizio della legislatura – tendente ad indirizzare questi investimenti, che si rifà a sua volta all'ordinamento della legislazione speciale. Quel finanziamento è destinato al comitato misto Stato-enti locali, istituito in base alla legge speciale del 1984, cui spetta la ripartizione e l'indirizzo oltre che il coordinamento degli interventi. Ritengo che questo sia un aspetto positivo. Ritengo positivo, cioè, il fatto che sia quel comitato previsto dalla legge ad assumere queste decisioni di ripartizione.

Il secondo aspetto è correlato a quanto evidenziava anche il collega Bosi rispetto a quanto previsto dalla legislazione speciale. Sullo stato di attuazione della spesa è prevista una relazione al Parlamento e in questo senso, essendo io un senatore di Venezia sarò il primo a farmi carico di un ordine del giorno teso ad ottenere questa relazione che nel 1996 discutendo di un predente stanziamento per Venezia, avevamo ottenuto in Commissione e che, come già detto, deve essere prodotta per fornire un'idea complessiva della spesa necessaria a salvaguardare l'equilibrio di Venezia e della sua laguna.

Un altro aspetto riguarda sempre l'articolo 3, e concerne il sistema autostradale. Qui. certamente, è primaria l'esigenza di un inquadramento delle priorità. tanto più rispetto alle esigenze di riequilibro intermodale. Si tratta ancora di un frammento di cose che si trascinano dal passato, però ritengo che esse siano in parte ancora «aperte» tant'è che discutiamo di un provvedimento su tali questioni e quindi ritengo che alcune modifiche in merito possano e – se è il caso – debbano essere fatte.

La questione autostradale. e in particolare quella inerente la tratta Asti-Cuneo presenta due aspetti. Il primo concerne la procedura, e riguarda – per l'appunto – l'affidamento degli appalti; il secondo è di merito. e concerne la specifica infrastruttura. Sulla prima questione, cogliendo anche alcune parti della relazione del senatore Co', mi sembra che ci si ponga giustamente una domanda, alla quale pregherei il Governo di rispondere in questa sede oppure in occasione dell audizione dell'amministratore dell ANAS, poiché si tratta di una spesa pubblica e le questioni inerenti ai rapporti con la concessionaria autostradale sotto molto precise. La domanda è la seguente: vi è una proroga di concessione rispetto a quest'opera affidata alla SATAP? Non credo che sia possibile prevedere un prolungamento di concessione in cambio di parti di finanziamento ad opera della SATAP, perchè si tratterebbe di uno scambio quando invece la questione richiederebbe una gara preliminare. Sono cioè della ferma opinione – l'affermai anche in 5ª Commissione permanente al momento della proposta di vendita della Società autostrade Spa, e credo che i fatti stiano andando nel senso da dar ragione a quella mia voce isolata di allora – che nessuna proroga di concessione possa essere accordata per contrattazione privata, ma si debba sempre passare attraverso una gara, che rappresenta l'unico modo per non perpetuare situazioni di monopolio. Inoltre, in questo caso c'è anche un finanziamento pubblico, e cioè quell'infrastruttura non è integralmente pagata dalla concessionaria e quindi le cose si complicano ancora di più. Credo, insomma, che tutti gli affidamenti debbano avvenire in base alle norme previste dalle direttive comunitarie e dal nostro paese con procedura di gara: vorrei quindi un chiarimento su questo.

La motivazione di quanto affermo (il mio Gruppo è molto affezionato a tale questione di limpidezza sulle procedure, in particolare rispetto alle concessioni autostradali), è che sono profondamente convinto – e tutti i casi italiani lo dimostrano – che se, per l'appunto, non si riforma il sistema delle procedure di rinnovamento delle concessioni, e cioè se non si passa attraverso una concorrenza vera, non solo si perpetuano situazioni monopolistiche, ma soprattutto lo Stato e gli enti locali non sono in grado di programmare, perchè la programmazione – in realtà – è radicalmente influenzata dalle esigenze delle concessionarie, che gestiscono o che hanno in concessione la gestione di costruzione di quel «pezzo» di rete e che tendono quindi soprattutto ad ampliare quel «pezzo» di rete.

Sulla questione di merito, la storia di questo tratto autostradale è stata accennata e quindi non la ripeterò integralmente: ricordo che nel 1994 c'era una procedura di VIA negativa su un progetto di larga massima pressochè preliminare e, malgrado ciò, il Governo di allora (guidato dal Presidente del Consiglio Berlusconi) diede ugualmente l'assenso; rispetto a questa vicenda la situazione oggi richiede una certa rettifica. Il tratto Asti-Marene ha solo dei problemi di attenzione idraulica essendo un tratto ormai accettabile, rispetto al tempo trascorso, dal punto di vista dell'utilità e dell'impatto. Sappiamo, invece, che vi è anche una valutazione sulla necessità di cambiare il tracciato del tratto Cuneo-Massimini, per renderlo

meno impattante dal punto di vista ambientale ed anche più utile dal punto di vista strettamente trasportistico. È un tratto, infatti, che insiste sul bacino della Stura di Demonte; in alternativa è stata fatta anche una proposta che riguarda Fassano e uno scambio ferroviaro vicino a Savigliano, che riguarderebbe anche l'aeroporto di Cuneo, e tale tracciato è ritenuto da alcuni di gran lunga migliore di quello proposto, «diretto», tra Marene e Cuneo. È chiaro che non è questa la sede di discussione di dettagli in merito, però è anche vero che questa deve essere la sede di segnalazione di questi problemi, così come altri, invece, sono intervenuti in senso totalmente consenziente e positivo.

Intendo evidenziare questi aspetti. Non so come possano trovare una risposta in sede di votazione finale se non con la formulazione di un ordine del giorno su questi problemi, tra i quali quello concernente le infrastrutture o quello di carattere più generale sull'affidamento delle concessioni e degli appalti.

TERRACINI. Richiamandomi agli interventi dei senatori Saracco e Zanoletti, esprimo anch'io l'opportunità di realizzare queste opere; sottolineo, d'altronde, il mio assoluto disinteresse visto che vivo in Liguria.

Nel merito i senatori Saracco e Zanoletti hanno sostenuto delle tesi in larga parte condivisibili, ma quanto detto dal senatore Sarto rovescia completamente la situazione considerato che le concessioni sono un aspetto tutto da verificare: se ad un'autostrada deve esserne collegata un'altra, mi sembra abbastanza inutile dare la concessione per gara ad un terzo soprattutto perché un tale *iter* allungherebbe i tempi di realizzazione dell'opera, rendendo probabilmente anche un pessimo servizio al paese.

Il senatore Bornacin ha fatto riferimento ad un ordine del giorno del Consiglio regionale del Piemonte dove si invita il Governo italiano «ad una verifica del sistema concessionario delle società autostradali piemontesi e dei piani finanziari delle stesse, al fine di dare trasparenza al settore; rendere coerenti gli interventi delle singole società autostradali con i programmi regionali e nazionali di settore; riconsiderare l'attuazione degli impegni convenzionali assunti; razionalizzare il sistema tangenziale autostradale metropolitano torinese».

Questo documento è stato votato il 26 marzo 1997; quindi, più di un anno fa; se avessimo dedicato un po' di tempo ed attenzione a questi problemi avremmo oggi le idee più chiare. Con questo non voglio ovviamente dire che dobbiamo boicottare il disegno di legge n. 404, perchè senz'alcun dubbio ha una sua utilità anche se non costituisce il meglio che ci saremmo aspettati.

Quanto alla strada statale n. 28 il problema è molto complesso e molto simile a quello del tratto Genova-Ventimiglia. Se ne parla tanto con pochi risultati. Sarebbe pertanto la volta buona di affrontare globalmente la situazione, come richiede il Consiglio regionale del Piemonte.

Sullo stato di attuazione della spesa concernente la città di Venezia si è parlato molto: gli interventi saltuari, attuati mediante il trasferimento di miliardi da una legge all'altra, non pagano. Ritengo opportuno predisporre

uno stato di attuazione della spesa proprio per sapere come sono stati impiegati i finanziamenti: concedere finanziamenti con leggi diverse rende infatti difficile la realizzazione delle opere. Siamo sempre stati contrari al sistema delle grandi «insalate russe» come abbiamo del resto ribadito recentemente sul problema dei trasporti ferroviari.

Mi auguro, pertanto, che il Sottosegretario di Stato affronti il problema delle infrastrutture e provveda a risolverlo con proposte che siano almeno chiare, considerato che in questo caso si tratta dell'autostrada internazionale che dovrebbe arrivare fino a Nizza.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

CO', *relatore alla Commissione.* La discussione si è sviluppata soprattutto sulla questione relativa all'intervento specifico sul tratto autostradale Asti-Cuneo.

Ritengo pertanto di dover fare alcune precisazioni in relazione alle critiche fatte sul provvedimento, tra l'altro già evidenziate nella mia relazione segnalando la mancanza di organicità del provvedimento.

Tuttavia, ad attenuazione della mancanza di organicità, vi è il dato obiettivo che questo disegno di legge rifinanzia alcune leggi preesistenti: per quanto riguarda la messa in sicurezza degli impianti elettrici negli edifici pubblici, si tratta di un finanziamento di una normativa preesistente; sulle disposizioni finanziarie per la città di Reggio Calabria vi è un'apposita normativa che ha istituito fondi, peraltro, oggi esauriti, e così via per una serie di altri interventi, compreso quello a favore della salvaguardia di Venezia.

Quanto al finanziamento per opere autostradali, con questo provvedimento si istituisce 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.

Vorrei, inoltre, segnalare un problema politico di fondo: attraverso una legislazione adeguata dobbiamo riuscire a superare le sovrapposizioni di competenze esistenti tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti: di volta in volta finanziamo una serie di opere autostradali o ferroviarie in assenza di un piano generale dei trasporti che indichi cosa fare nel settore infrastrutturale dei trasporti. Se non si definisce chiaramente quanto del trasporto passeggeri e merci si intende trasferire sulle ferrovie e si indicano i relativi progetti sulla rete autostradale dal Sud al Nord d'Italia per collegarsi agli altri paesi europei, è chiaro che di volta in volta siamo costretti ad assumere provvedimenti che tendono a realizzare singole opere. Vi è un problema di coordinamento delle politiche infrastrutturali che urta contro il problema ineludibile di una definizione del piano generale dei trasporti che personalmente concepisco come una legge-quadro che contempla un programma ed indica gli strumenti per la sua realizzazione.

Detto questo, rilevo che in effetti c'è un elemento contraddittorio nel comma 1 dell'articolo 3, perché se è vero che questo fondo deve essere ripartito in base alle esigenze di adeguamento della rete autostradale e alla revisione del sistema delle concessioni, è altrettanto vero che in via prioritaria si assegnano fondi indicando specificamente due obiettivi: e cioè, per l'appunto, le tratte Asti-Cuneo e Siracusa-Gela. Ho segnalato alcuni problemi rispetto a questo tracciato ed ovviamente potremmo anche utilizzare lo strumento dell'ordine del giorno per fornire indicazioni rispetto ad esso, poiché ha dato luogo a parecchie discussioni e comunque non ha superato le valutazioni di impatto ambientale fatte all'epoca. Credo, quindi, che alcune questioni possano essere poste rispetto alle concrete modalità di realizzazione dell'opera.

C'è poi un problema che mi sento anch'io di segnalare, che ovviamente è a carattere generale e non riguarda soltanto i tratti Asti-Cuneo o Siracusa-Gela, ma tutte le concessioni: quando lo Stato eroga fondi per realizzare infrastrutture stradali, deve anche chiarire il rapporto che intercorre tra il finanziamento e la concessione. Si tratta, cioè, di chiarire se l'opera può essere realizzata in autofinanziamento da parte della società concessionaria oppure se il finanziamento sia assolutamente necessario, e quindi da porre in relazione con la questione della durata della concessione.

Credo, quindi, che i problemi siano stati sviscerati in maniera abbastanza chiara un po' da tutti. Penso che la risposta del Governo sarà importante su tutta una serie di quesiti che sono stati posti e che mi sento di condividere, in particolare riguardo alle considerazioni svolte dal senatore Sarto.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, cercherò di essere molto breve.

Intanto, capisco l'esigenza evidenziata di prevedere interventi organici riguardo al sistema autostradale e più in generale a quello dei trasporti intermodali, tanto è vero che per questo motivo, in sede di legge finanziaria, abbiamo «resistito» molto rispetto a tutti gli emendamenti che puntavano a finanziare questo o quel tratto autostradale, o questo o quel provvedimento che incideva in materia, puntando invece a realizzare un piano generale dei trasporti. Proprio per questo è stata già convocata la conferenza nazionale per il 24 ed il 25 giugno, non soltanto per quanto riguarda i trasporti in senso proprio, ma più in generale anche gli interventi infrastrutturali per le opere di difesa del suolo, i servizi a rete eccetera. Noi, quindi, stiamo puntando su tutto ciò e se in tal senso andavano le sollecitazioni indirizzate al Governo, affinchè agisca in modo più organico sul territorio, le accogliamo nel senso che le abbiamo già fatte nostre e rappresentano una nostra preoccupazione. Infatti, abbiamo ereditato una situazione davvero grave e allarmante, proprio per la mancanza di programmazione sul territorio, che è stata dannosa ai fini di un sistema funzionale delle attività economiche legate alle vocazioni territoriali; non si è stati sufficientemente attenti anche alla difesa del suolo, al tessuto idrogeolo-

gico e non si è tenuto conto delle potenzialità portuali che adesso – per esempio – grazie ad una puntuale applicazione della legge n. 84 del 1994, stanno producendo risultati molto positivi.

Il provvedimento al nostro esame non è altro che un «dovere» del Governo rispetto a quello che è emerso nella legge finanziaria: si tratta di finanziamenti indicati in tabella B. Rilevo, peraltro, che li abbiamo previsti in un unico disegno di legge, perchè se ne avessimo previsto uno per ogni provvedimento, avremmo perso molto tempo, e voi sapete che più tempo si perde più si corre il rischio di non trovare i soldi, a causa di possibili emergenze che potrebbero «saccheggiare» la tabella B. Stiamo anche per entrare nella sessione di bilancio, nella fase in cui, come sapete, non si può più approvare un disegno di legge di attivazione di finanziamenti indicati nella precedente finanziaria. Per cui, penso che non potevamo fare diversamente.

Del resto, gli interventi approvati erano quelli per i quali era stato assunto dal Governo un preciso impegno. Vorrei ricordare che era stata minacciata in modo trasversale la non approvazione del disegno di legge finanziaria se non fosse stato approvato il finanziamento per l'autostrada Asti-Cuneo (impegno assunto, peraltro, da precedenti Governi), anche perchè oggettivamente si tratta di un'esigenza posta da tutti.

Non credo che possiamo intervenire sul tracciato, nel senso che non tocca a noi stabilire quale realizzare, ma credo che saranno soprattutto gli enti territoriali e regionali ad indicare quale debba essere il tracciato sul quale realizzare tale tratta autostradale.

Per quanto riguarda, invece, le altre questioni – procedo rapidamente – relative alle concessionarie ed alle procedure, rilevo intanto che la concessionaria SATAP, così come tutte le altre, deve attenersi alla legge, e la legge 11 febbraio 1984, n. 109, parla chiaro. Quindi non so quale sia il contenuto dell'interpellanza citata, ma francamente, se è stata violata la legge, il problema non è tanto di vigilanza amministrativa, quanto giudiziario.

Tra ANAS e SATAP esiste un rapporto tra ente vigilante e soggetto concessionario. In questo momento stiamo valutando i piani finanziari e le convenzioni realizzate sulla base della convenzione-tipo approvata dal CIPE, il cui termine per l'approvazione scade a giugno. Noi, quindi, entro giugno avremo l'approvazione di queste convenzioni. Non ci saranno proroghe in senso tecnico, anche sulla base dei pronunciamenti che ci sono stati da parte della Corte dei conti (di cui, come certo saprete, abbiamo chiesto la registrazione con riserva per la proroga della Società autostrade S.p.A., ma soltanto ai fini della privatizzazione); per quanto riguarda le altre concessionarie, si è ricorso soltanto al rinnovo della convenzione, con uno spostamento della data finale della concessione, a fronte di crediti vantati dalle società concessionarie nei confronti dello Stato. Questo è un suggerimento proposto dalla stessa Corte dei conti, che nel mentre ha sostenuto che non poteva essere registrata la proroga, ha anche affermato che questo poteva essere un modo per rinnovare le convenzioni: dove non c'è contenzioso, si faranno le gare. Non abbiamo adottato, quindi,

un principio rispetto ad un altro, e non vorrei che su questo si determinassero contrapposizioni ideologiche, perchè non avrebbero alcun fondamento: non c'è chi sostiene che bisogna prorogare e chi sostiene che bisogna fare le gare; ci stiamo muovendo alla luce delle direttive comunitarie. Quando non c'è materia per rinnovare le convenzioni ai fini della concessione, ci saranno i bandi di gara. Attenzione: non stiamo operando un rinnovo della convenzione *sic et simpliciter*, come in passato. Per la prima volta questo Governo ha messo mano alle convenzioni, ha stabilito una convenzione-tipo, ha valutato i piani finanziari e sta valutando il rinnovo delle convenzioni, che saranno sottoposte al consiglio di amministrazione dell'ANAS nei prossimi giorni, anche sulla base degli impegni assunti dalle società concessionarie.

In particolare, per quanto riguarda la SATAP, penso che questo contributo vada ad integrarsi all'impegno che essa ha già assunto nel suo piano finanziario per la realizzazione dell'Asti-Cuneo, sapendo che una tratta autostradale così ampia ed importante non può essere realizzata solo con capitale privato: questo è un dato oggettivo, a cui nessuno può fare obiezioni. L'audizione sarà la sede adeguata per verificare le forme di disattenzione, eventualmente verificatesi, dell'attività di vigilanza dell'ANAS nei confronti della SATAP. Questo aspetto non deve incidere, però, sulla realizzazione del tratto autostradale che oggi costituisce il nostro obiettivo primario. In questo senso, credo di aver risposto alle obiezioni avanzate.

Nella scorsa seduta, infine, il senatore Lauro ha svolto qualche osservazione in ordine alle competenze del Ministero dei lavori pubblici in materia di porti. Vorrei, pertanto, ricordare che la competenza in materia di porti spetta al Ministero dei trasporti, laddove esiste l'autorità portuale che ne cura la vigilanza; ed al Ministero dei lavori pubblici (ivi incluse progettazione ed esecuzione) laddove questa istituzione non esiste; la pianificazione, infine, è di competenza del Ministero dei trasporti di concerto con quello dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Propongo di adottare come testo base il disegno di legge n. 3212 e di fissare il termine per la presentazione degli emendamenti per le ore 19 di giovedì 7 maggio.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Rinvio il seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,45.