SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE AUTOSTRADALE

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

1ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 18 MAGGIO 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 9
CARRI (*PCI*) 8
TONUTTI (*DC*) 3

La seduta ha inizio alle ore 12.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il dibattito conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla situazione autostradale, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento.

È opportuno ricordare, in via preliminare, che la Commissione, nella seduta del 13 ottobre 1976, ha deliberato lo svolgimento di un'indagine conoscitiva sulla situazione autostradale, decidendo di utilizzare il materiale già raccolto nel corso dell'analoga indagine avviata nella passata legislatura e non conclusa per l'anticipato scioglimento delle Camere.

Dopo aver ottenuto, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'assenso del Presidente del Senato, la Commissione, nella seduta del 1° dicembre 1976, ha deciso di nominare una apposita Sottocommissione incaricata di vagliare gli elementi conoscitivi già acquisiti e di redigere, sulla scorta di essi, una bozza di documento conclusivo che riepilogasse le risultanze dell'indagine ed esprimesse gli orientamenti della Commissione in merito alla situazione autostradale.

La predetta Sottocommissione, coordinata dal senatore Tonutti, ha proceduto alla elaborazione del documento conclusivo che oggi viene sottoposto all'esame della Commissione plenaria per la discussione e la approvazione.

Il documento sarà quindi pubblicato insieme agli atti dell'indagine e potrà costituire un utile contributo per l'approfondimento di una problematica, come quella autostradale, che in questi ultimi tempi è venuta acutizzandosi in modo particolare richiedendo quindi l'adozione di sollecite misure di riassetto organizzativo e di risanamento finanziario dell'intero settore.

Do la parola al senatore Tonutti, al quale era stato affidato l'incarico di procedere all'elaborazione del predetto documento conclusivo, affinchè riepiloghi a sua volta i lavori svolti.

T O N U T T I . L'onorevole Presidente ha già ricordato i precedenti di lavoro sia della nostra Commissione, sia della Sottocommissione nominata per la conclusione dell'indagine conoscitiva, iniziata nella VI legislatura. La Sottocommissione, dopo alcune riunioni, mi ha dato l'incarico di stendere una bozza di documento finale su quanto era emerso dall'indagine conoscitiva stessa; al riguardo debbo precisare peraltro che si è deciso di sottoporre alla Commissione plenaria una bozza di documento senza una conclusione concordata per consentire alla Commissione, data anche l'importanza, la vastità e la delicatezza del problema, la possibilità di trarre le conclusioni di ordine generale.

La difficoltà di fronte alla quale si è trovata la Sottocommissione — lo sottolineo subito — è stata quella di dover utilizzare il materiale raccolto in un'indagine svolta in tempi passati, in momenti cioè in cui già si avvertivano i primi sintomi della crisi che avrebbe colpito il sistema autostradale, crisi che tuttavia non era ancora esplosa in tutta la sua gravità. Quindi, nell'elaborare la relazione finale si è dovuto tenere conto non solo di quanto era emerso nell'indagine conoscitiva vera e propria, ma anche di dati e di fatti verificatisi successivamente.

Nell'illustrare brevemente la bozza di documento elaborata dalla Sottocommissione, che è stata già consegnata a tutti i commissari ed alla quale quindi li rinvio, dirò che in essa ho cercato di affrontare tutto il vasto problema del settore autostradale sia dal punto di vista storico, sia dal punto di vista giuridico, sia dal punto di vista finanziario, in modo da offrire un quadro completo della situazione.

Passando ora ad esaminare alcuni degli aspetti che caratterizzano questo settore, desidero precisare che alcuni di essi vennero già affrontati sia in Commissione che in Aula in precedenti occasioni. Il problema autostradale si affaccia dunque alla nostra attenzione in un momento particolarmente difficile essendosi manifestate in tutta la loro gravità deficenze di ordine finanziario per una parte delle società concessionarie. È necessario comunque riallacciarci a quella che è stata l'impostazione data nel passato alla

politica autostradale in Italia dal 1955 ad oggi. Praticamente, infatti, quando nel 1955 venne affrontato il problema autostradale, lo Stato assunse alcuni impegni nei confronti delle società concessionarie e, determinò, con varie leggi, un piano pluriennale di sviluppo e di miglioramento della relativa rete, indicando quali sarebbero stati gli investimenti prioritari nella scelta dei tracciati autostradali. Affidò altresì all'ANAS la vigilanza tecnica e amministrativa sulle società concessionarie stabilendo con diverse leggi, ma soprattutto con quelle fondamentali 21 maggio 1955, n. 463 e 24 luglio 1961, n. 729, l'erogazione di un contributo (o in conto capitale o in conto di contributo poliennale) rapportato al costo di costruzione, la concessione delle garanzie. prima indirette e poi dirette, dello Stato stesso sugli indebitamenti di dette società, nonchè alcune agevolazioni di ordine fiscale per tutto il settore autostradale.

Sul piano concreto questa politica ha determinato, a parte i problemi della scelta dei tracciati sui quali mi soffermerò in seguito, delle difficoltà all'interno del sistema, aggravate da difficoltà esterne al sistema stesso. Le difficoltà interne, di struttura, possono essere sintetizzate in due o tre punti fondamentali: principalmente nella deficienza di mezzi propri delle società concessionarie; si è andati cioè ad affrontare un grosso impegno di investimenti puntando solo sull'indebitamento, senza approfondire il rapporto tra indebitamento e mezzi propri delle stesse società concessionarie; in secondo luogo si è valutata positivamente la possibilità dell'autofinanziamento; infine, si è puntato su previsioni non fondate di traffico, di spese per investimenti e di spese di gestione. La non fondatezza delle previsioni peraltro si è verificata *a posteriori;* all'inizio del programma autostradale, infatti, ci si era trovati di fronte al *boom* della motorizzazione ed alla conseguente necessità di dare una risposta in termini di infrastrutture di trasporto. Al riguardo basti considerare che le prime autostrade, sia in rapporto ai costi di costruzione, sia soprattutto in rapporto al traffico che assorbivano, presentavano negli anni iniziali un bilancio economico positivo.

Questo ottimismo è stato mantenuto poi anche negli anni in cui l'espansione della motorizzazione ha subìto un arresto raggiungendo un livello più stabile ed in cui le spese di costruzione e di gestione erano ormai aumentate.

Negli ultimi tempi poi la situazione si è aggravata per alcuni fattori esterni, che hanno contribuito ad accentuare le deficienze di struttura già presenti nel sistema. Tali fattori esterni possono essere così indicati: l'aumento dei costi di costruzione (l'indice dei costi, infatti, facendo uguale a 100 quello del 1966, è passato a 438 nel 1976 contro un deprezzamento monetario da 100 a 201); l'aumento del costo del denaro sia per portare a termine le costruzioni sia per le operazioni di consolidamento e le difficoltà di reperimento dei mezzi (i piani finanziari erano impostati su un costo medio dal 7,5 per cento all'8,5 per cento, mentre oggi il costo si aggira sul 20-22 per cento per le operazioni a breve); la flessione del traffico, verificatasi specialmente nei due ultimi anni l'abolizione delle agevolazioni fiscali e la introduzione dell'IVA sui pedaggi con un aumento delle aliquote al 14 per cento: tutto ciò ha comportato una situazione di estrema difficoltà in molte delle società concessionarie, situazione che interessa, secondo i calcoli effettuati, il 31 per cento della rete autostradale data in concessione.

Di fronte a queste difficoltà, il Ministro dei lavori pubblici *pro tempore,* onorevole Bucalossi nominò una Commissione interministeriale con l'incarico di esaminare la situazione delle società concessionarie. È chiaro che tale esame, pur interessando l'intera politica autostradale, è stato focalizzato sulle società concessionarie in crisi. Queste hanno raggiunto situazioni debitorie molto pesanti ed una previsione di bilancio economico del tutto negativa. Ci troviamo quindi di fronte ad una situazione debitoria consolidata al 31 dicembre 1976 che, man mano che passa il tempo, aumenta, in quanto i debiti accumulatisi sugli altri debiti fanno sal-

tare qualsiasi previsione; e, quello che è più grave, ad una previsione di squilibrio finanziario nella gestione. Di fronte a questa situazione, la Commissione nominata dal Ministro dei lavori pubblici avanzò le quattro proposte note a tutti: trasferimento all'ANAS o all'IRI dell'intera rete autostradale, passaggio all'IRI di tutte le concessionarie a prevalente capitale pubblico, aggregazione parziale di alcune concessionarie, mantenimento della struttura attuale.

Su queste proposte si è svolta un'ampia discussione, anche esterna al settore autostradale, dalla quale non è emerso nulla di nuovo. La predetta Commissione ha affrontato il problema sotto il profilo strutturale, tralasciando quello finanziario, cioè il problema di quanto una di queste soluzioni può venire a costare alla comunità e allo Stato. È evidente che, di fronte ad una situazione di ordine generale come quella che ho sottolineato, è necessario che da parte del Governo venga presa una decisione alla quale lo stesso è stato impegnato con la legge di conversione del decreto relativo alla SARA: presentare cioè entro il 30 giugno 1977 un provvedimento legislativo che tracci una linea di soluzione per tutto il problema. È necessario, a mio giudizio, definire i lavori di costruzione ancora da completare, determinarne il costo e le possibilità di ammortamento degli stessi, sia nel quadro delle possibilità dei piani finanziari, sia prevedendo un intervento diretto da parte dello Stato. Credo che l'applicazione dell'articolo 18-*bis* della legge n. 492 del 1975, che blocca qualsiasi lavoro autostradale anche se già assentito in concessione, debba essere rivista in termini di equilibrata valutazione sia per quanto riguarda i collegamenti internazionali, sia per quanto concerne il completamento di alcune tratte funzionali dell'intero sistema.

Occorre inoltre definire l'ammontare e le modalità dell'intervento dello Stato per il risanamento delle società in crisi. Non è infatti possibile, a mio avviso, affrontare anche una semplice ipotesi di risanamento se non si prevede un intervento dello Stato, sia a copertura del debito consolidato al 31 dicembre 1976 o al 30 giugno 1977, sia per riequilibrare i conti economici di alcune società in crisi, cosa che, se non verrà realizzata, porterà ad una situazione in cui le spese di gestione non serviranno neanche a pagare gli interessi passivi. Occorre inoltre approfondire le possibilità del gettito tariffario all'interno del sistema ed operare una revisione, in questo quadro, anche del sistema tributario e della entità degli ammortamenti ed accantonamenti, almeno per un certo periodo di tempo. Il Governo dovrà presentare i conti esatti della situazione debitoria delle società in crisi, e quindi prevedere la possibilità di intervento individuando la manovra da porre in essere sul piano sia tariffario che tributario.

Prima di giungere alle conclusioni, desidero sottolineare alla Commissione alcuni punti che danno una idea di come si potrebbe intervenire nel quadro dell'attuale situazione di difficoltà del sistema autostradale. Come dicevo prima, lo Stato preleva attualmente il 14 per cento dei pedaggi, e quindi introita 55 miliardi di IVA su di essi. L'attuale tariffa media ponderata è di 15,46 lire, sulla quale grava l'IVA. Quindi, se si riducesse, in ipotesi, l'IVA al 3 per cento, resterebbe al sistema una cifra di 43 miliardi, senza toccare l'attuale tariffa media. È chiaro che il problema dell'aumento delle tariffe deve essere affrontato in termini di realismo, tenendo presente l'influenza che esso può esercitare sul traffico, ma considerando soprattutto il fatto che, se non si affronta questo problema, l'intero onere dovrà essere posto a carico dello Stato. È da ricordare che, essendo oggi il traffico di 25 miliardi di vetture-chilometro, basterebbe aumentare di una lira la attuale tariffa per introitare 25 miliardi per l'intero sistema. Questo discorso comporta quindi la necessità di esaminare alcune possibilità per migliorare il gettito del sistema stesso.

Un'altra questione su cui desidero richiamare l'attenzione della Commissione riguarda la necessità di compensazione tra rete attiva e rete passiva. Noi ci troviamo cioè di fronte a 24 società concessionarie, una delle quali, la società a partecipazione statale, gestisce circa il 50 per cento dell'in-

tero sistema: di queste, come ho detto, il 31 per cento ha una situazione deficitaria; di qui la necessità di affrontare il problema in termini di compensazione tra rete attiva e rete passiva. Questo concetto è d'altra parte già legislativamente previsto nella legge n. 386 del 1968 con riferimento alle autostrade date in concessione all'IRI. Occorrerà esaminare il discorso alla luce di una politica tariffaria onde agevolare le possibilità di azione all'interno del sistema stesso. È in questo quadro che ritengo che il Governo debba affrontare il problema delle società in crisi.

Un'altra prospettiva è quella della nazionalizzazione dell'intero sistema, prospettiva alla quale io sono contrario per almeno due ragioni: l'incapacità dell'attuale struttura statale di gestire un sistema di questo tipo, specialmente se si mantiene il pedaggio; la impossibilità da parte dello Stato di rinunciare, in una situazione come quella odierna, al gettito del pedaggio, che oggi si aggira intorno ai 400 miliardi.

Un precedente intervento dello Stato è stato fatto, come dicevo, con la legge per la SARA. Praticamente, di quella legge ciò che ci interessa in questo momento non è tanto l'intervento fatto sugli investimenti quanto quello fatto per sanare e affrontare il problema della gestione della SARA. Lo Stato ha stanziato 55 miliardi da mettere a disposizione del Fondo di garanzia previsto dalla legge n. 382 del 1968 per pagare il *deficit* della gestione economica della SARA. Quindi il Parlamento approvando questa linea, ha indicato un indirizzo per quanto riguarda la possibilità di intervento, attraverso il potenziamento del Fondo di garanzia, nella situazione delle società concessionarie. È chiaro che quest'intervento non può essere visto solo come erogazione pura e semplice di contributi, ma deve essere visto in un quadro organico. Se dobbiamo potenziare il Fondo di garanzia oppure costituire una finanziaria pubblica si dovrà tenere presente la necessità di attuare quella compensazione tra rete attiva e rete passiva sulla quale mi sono soffermato nella bozza di relazione e che ritengo la via più giusta da seguire.

Nell'ultima parte della relazione ho fatto un accenno alla polemica sulle scelte dei tracciati e alle critiche che si fanno a tutta la politica autostradale fatta in questi anni. Queste ultime possono essere riassunte in una mancanza di programmazione degli investimenti sia sul piano della scelta dei tracciati sia in rapporto alle risorse. Le scelte fatte hanno portato, in qualche caso, ad investimenti aggiuntivi, qualche volta concorrenziali, con soluzioni tecniche superiori alle reali esigenze e molte volte non giustificabili con la conseguente espansione della spesa. Abbiamo fatto autostrade di lusso e in certe parti abbiamo imposto lo spartitraffico di 12 metri, in altre abbiamo fatto le tre corsie; le nostre autostrade sono tecnicamente perfette, ma hanno comportato una espansione della spesa in un momento in cui il sistema non lo permetteva. Questa mancanza di cordinamento ha portato ad ignorare in qualche caso la funzione fondamentale della grande infrastruttura viaria in relazione all'assetto territoriale, al rapporto interno dei traffici, al nostro rapporto con la Comunità europea, con il Centro-Europa e l'Europa danubiana. È mancata la visione unitaria degli investimenti in modo che, per esempio, il sistema portuale italiano non è stato presente al momento delle scelte; nel Nord tutti gli investimenti sono stati spostati ad ovest con una visione parziale e dettata, molte volte, da esigenze locali di prestigio. Secondo me è mancata, come è stato sottolineato in questa Commissione, una visione generale di tutto il sistema dei trasporti; tale carenza induce a ribadire la necessità di un coordinamento di tutta la politica dei trasporti, specialmente sul piano degli investimenti.

Dobbiamo dire che lo stesso CIPE non è riuscito a puntualizzare e ad indirizzare la politica di investimenti nell'intero settore dei trasporti.

A questa carenza di impostazione si è aggiunta la mancanza di una esatta valutazione degli oneri finanziari e la convinzione che, una volta determinato il contributo dello Stato, il sistema trovasse in sè stesso le risorse per il suo finanziamento. Questa con-

vinzione ha inizio con i primi interventi nel settore autostradale ed è stata avvalorata dall'evolversi improvviso della motorizzazione e dalla redittività delle prime tratte autostradali costruite, che risultarono le più ricche.

Non è stato possibile approfondire nè la dinamica del traffico, nè quella dei costi di costruzione, di gestione e del denaro; puntando sulla concessione (strumento idoneo per affrontare un così largo programma di investimenti) non fu valutata nella giusta misura l'influenza della mancanza di mezzi propri, degli indebitamenti e dell'espansione dei costi tecnici. Le perizie di variante e la stessa revisione prezzi non venivano valutate in relazione alle conseguenze sul piano finanziario e sull'equilibrio economico delle concessionarie. Non c'è stata una visione coordinata e unitaria tra settore tecnico e settore finanziario da parte degli organi statali e in questo quadro deve essere valutato sia il problema dell'ammontare del contributo dello Stato, sia lo stesso problema delle garanzie.

C'è stata una specie di abdicazione dello Stato che non ha affrontato in tempo l'aggravarsi della situazione di fronte a fattori esterni imprevedibili e di fronte all'emergere della debolezza strutturale di alcune società. L'ultima legge finanziaria per le società concessionarie risale al 1961; le iniziative seguenti riguardano solo lo strumento della garanzia, il che fa risaltare ancora una volta che si puntava solo sull'indebitamento per realizzare un vasto ed impegnativo programma di investimenti in opere pubbliche.

Sul piano operativo, pur dando al Governo la competenza e la responsabilità di presentare alcune proposte concrete per la soluzione di questo problema, possiamo riassumere alcuni punti che vengono riportati nelle conclusioni della bozza di relazione e sui quali dovremo trovare una possibilità di accordo generale e di valutazione unitaria.

1) Occorre in primo luogo intervenire all'interno dello stesso sistema autostradale attraverso una revisione dell'attuale regime fiscale ed in particolare dell'IVA, nonchè mediante l'attivazione di una articolata manovra tariffaria.

Considerato che, come si è osservato in precedenza, il prelievo ai fini dell'IVA sui pedaggi fornisce un gettito di 55 miliardi, la riduzione dell'aliquota dall'attuale 14 per cento al 3 per cento consentirebbe alle concessionarie un maggiore introito di circa 43 miliardi.

Per quanto riguarda la manovra tariffaria va tenuto presente che ogni lira di aumento dell'attuale tariffa media (15,46) comporterebbe un maggior incasso di 25 miliardi (al netto dell'IVA al 3 per cento). L'entità degli aumenti dovrebbe essere determinata alla luce di taluni criteri quali la distinzione tra passeggeri e merci, la qualificazione delle tratte autostradali rispetto alla loro ubicazione e quindi all'incidenza sul tessuto economico-sociale circostante, l'esigenza di mantenere una sufficiente concorrenzialità sul piano tariffario tra le autostrade e gli altri modi di trasporto al fine di impedire la disincentivazione o peggio una drastica caduta del traffico.

2) Le misure in precedenza indicate, pur consentendo alle concessionarie in difficoltà un certo respiro finanziario, non sono tuttavia sufficienti da sole a riequilibrare i loro pesanti conti economici. Appare perciò indispensabile un intervento diretto dello Stato soprattutto per evitare che alle attuali passività se ne aggiungano altre in una spirale che soffocherebbe presto l'intero sistema costringendo lo Stato, a causa dei ben noti meccanismi di garanzia, ad accollarsi oneri ben più rilevanti.

Alla luce dei dati attuali e tenuto conto del recente intervento per la SARA il contributo che lo Stato dovrebbe erogare è quantificabile in circa 450 miliardi per fronteggiare i debiti delle concessionarie al 31 dicembre 1976.

3) Nell'opera di riassetto del settore autostradale un obiettivo fondamentale da perseguire è quello di una compensazione tra rete attiva e rete passiva.

Tale finalità è raggiungibile attraverso soluzioni radicali, che pure sono emerse nel dibattito sulla tematica autostradale, quali

la nazionalizzazione dell'intero settore e l'attribuzione della sua gestione ad un unico organismo, ad esempio l'ANAS. Le obiezioni ad una siffatta scelta riguardano essenzialmente la sua sostanziale ininfluenza rispetto all'esigenza, attualmente prioritaria, del risanamento finanziario del sistema.

Con l'ipotesi in questione ci si limiterebbe, in pratica, al puro e semplice trasferimento delle passività dalle concessionarie allo Stato il quale peraltro, in base al presente assetto amministrativo, sarebbe difficilmente in grado di assicurare la gestione del sistema nel suo complesso.

L'ipotesi di lavoro qui prefigurata potrà comunque essere tenuta presente soprattutto nell'ambito della elaborazione del piano nazionale dei trasporti e nella prospettiva di un coordinamento in un unico Ministero delle competenze in materia di trasporto, nel cui contesto si colloca appunto l'esigenza di un momento unitario al quale ricondurre anche la politica delle infrastrutture.

A breve termine l'obiettivo della compensazione tra le autostrade attive e quelle in *deficit* potrebbe essere perseguito operando sul fondo centrale di garanzia, nella linea che ha del resto indicato il Parlamento al momento della conversione del recente decreto-legge relativo alla SARA.

Si tratterebbe di rivedere le funzioni del fondo, al quale spetta istituzionalmente di rendere operativa la garanzia assunta dallo Stato, per farne uno strumento non soltanto finanziario di coordinamento della politica autostradale. Alimentato, oltre che dal contributo dello Stato, dalle attività delle società non in crisi, il fondo dovrebbe avere possibilità di intervento anche sui programmi di investimento ed esercitare inoltre forme di vigilanza e di controllo sulla gestione.

L'esercizio di queste ultime funzioni, indispensabili se si vogliono conseguire concrete finalità di armonizzazione dell'intero sistema, va contemperato naturalmente con l'assetto giuridico delle concessionarie, tipiche società per azioni. Si potrebbe ipotizzare al riguardo — come rilevato in precedenza — che il fondo assuma partecipazioni di maggioranza nelle concessionarie, ovvero optare per l'istituzione di una finanziaria pubblica.

4) Una volta avviato il processo di risanamento dovrà essere presa in attenta considerazione, nell'ambito di un programmato indirizzo di politica economica, l'opportunità di completamenti per talune tratte rimaste interrotte a seguito del blocco sanzionato dall'articolo 18-*bis* della legge n. 492 del 1975, in particolare per quanto riguarda i collegamenti internazionali ed alcune autostrade del Mezzogiorno.

Si tratta dunque di effettuare scelte oculate e rigorose che non prescindano dal quadro delle compatibilità economiche generali e che, soprattutto, non trascurino possibilità alternative quali l'ammodernamento del reticolo di viabilità ordinaria ovvero il potenziamento della ferrovia, nel contesto di una politica unitaria dei trasporti che rimane sempre il nodo cruciale da sciogliere.

Le misure fin qui elencate, pur non caratterizzandosi come interventi radicalmente innovativi sul piano struttuarle — i cui tempi necessariamente lunghi mal si concilierebbero con l'urgenza dettata dalla gravità dell'attuale situazione — sembrano tuttavia idonee a promuovere il graduale superamento della crisi senza rotture traumatiche dell'assetto organizzativo sul quale si è fin qui articolato il sistema autostradale e scongiurando il pericolo di un collasso improvviso e generalizzato le cui conseguenze si scaricherebbero sul bilancio dello Stato con effetti dirompenti per l'intera economia nazionale.

C A R R I . In primo luogo desidero esprimere un apprezzamento per le considerazioni che il relatore ha ritenuto opportuno fare in questa seduta ad integrazione ed esplicazione del documento che era già stato predisposto e trasmesso a tutti i membri della Commissione.

Nonostante l'urgenza che vi è di giungere ad una conclusione di questa indagine, alla quale dovrà seguire tutta una serie di atti di carattere legislativo che consentano di superare la grave situazione che si è venuta a determinare nel settore, noi avvertiamo

la necessità di un momento ulteriore di riflessione. Tra l'altro, poichè il dibattito, in ordine soprattutto alle proposte specifiche che sono state qui avanzate, non potrà non essere ampio ed approfondito, non so fino a qual punto l'ora alla quale siamo giunti ci consentirebbe di svilupparlo come sarebbe appunto necessario.

Per tale motivo, onorevole Presidente, proponiamo di aggiornare, possibilmente alla prossima settimana, la discussione in modo da avere la possibilità di svolgere un dibattito ampio e completo nel merito delle questioni, particolarmente interessanti, che sono state sollevate.

P R E S I D E N T E . Mi auguro che, comunque, nella prossima seduta si possa concludere la discussione del documento per arrivare alla sua approvazione in modo da pubblicarlo sollecitamente.

Se nessun altro domanda di parlare, pertanto, aderendo alla richiesta in tal senso avanzata dal senatore Carri, propongo di rinviare il seguito del dibattito conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla situazione autostradale alla prossima settimana. Poichè non vi sono osservazioni così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 12,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. RENATO BELLABARBA