

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

59° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 19 LUGLIO 1990

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Provvedimenti urgenti per la conservazione del lago di Pergusa e la tutela del suo equilibrio idraulico» (2087), d'iniziativa del senatore Lauria e di altri senatori

«Norme per la tutela, conservazione e valorizzazione del lago di Pergusa» (2115), d'iniziativa dei senatori Pollice e Corleone
(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE Pag. 2, 3, 4
ANDÒ (DC), relatore alla Commissione 2, 3
CORLEONE (Fed. Eur. Ecol.) 3, 4
LOTTI (PCI) 3, 4

«Disposizioni in materia di tariffe dei pedaggi autostradali e per il funzionamento degli uffici periferici dell'ANAS» (2331)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE Pag. 4, 7, 8 e passim
COVELLO (DC) 13, 14, 16
CURCI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 14, 15, 16 e passim
LOTTI (PCI) 8, 9, 10 e passim
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.) 11
MARNIGA (PSI) 11, 12, 13
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione 4, 5, 6 e passim

I lavori hanno inizio alle ore 9,45.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Provvedimenti urgenti per la conservazione del lago di Pergusa e la tutela del suo equilibrio idraulico» (2087), d'iniziativa del senatore Lauria e di altri senatori

«Norme per la tutela, conservazione e valorizzazione del lago di Pergusa» (2115), d'iniziativa dei senatori Pollice e Corleone
(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge: «Provvedimenti urgenti per la conservazione del lago di Pergusa e la tutela del suo equilibrio idraulico», d'iniziativa del senatore Lauria e di altri senatori, e «Norme per la tutela, conservazione e valorizzazione del lago di Pergusa», d'iniziativa dei senatori Pollice e Corleone.

Riprendiamo la discussione congiunta, rinviata nella seduta del 21 giugno.

Comunico anzitutto alla Commissione che è pervenuta da parte delle associazioni ambientaliste LIPU, WWF, Italia Nostra e Lega per l'ambiente la richiesta di un incontro con la nostra Commissione in relazione ai disegni di legge al nostro esame, ritenuti un ennesimo attentato all'integrità del lago di Pergusa. Personalmente esprimo perplessità su tale giudizio, che mi sembra eccessivamente affrettato: infatti i provvedimenti al nostro esame non mi sembrano attentatori, ma piuttosto sollecitatori dell'attenzione delle istituzioni locali.

Prego il relatore, senatore Andò, di riferire alla Commissione sui pareri espressi dalle Commissioni competenti sui disegni di legge al nostro esame.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. La 1^a Commissione, esprimendo il prescritto parere, ha sottolineato un'esigenza di ordine costituzionale: è necessario salvaguardare il ruolo della regione Sicilia, che ha competenze legislative esclusive in materia.

La 5^a Commissione ha espresso un parere favorevole, ma condizionato: si suggerisce infatti una rimodulazione della clausola di copertura.

Comunque, sia il parere espresso dalla 1^a Commissione, sia quello espresso dalla 5^a Commissione a mio modo di vedere possono trovare spazio in una proposizioni normative di alcune riformulazione. Non ritengo infatti che le osservazioni contenute nei suddetti pareri siano preclusive.

Per quanto concerne la richiesta delle associazioni ambientaliste, testè comunicatoci dal Presidente, sarà ovviamente la Commissione a decidere in merito. Voglio però sollecitare la Presidenza ad agire in

tempi brevi: l'audizione delle associazioni ambientaliste dovrà essere svolta al più presto. Comunque, dichiaro fin da ora la disponibilità del relatore.

PRESIDENTE. Proprio perchè è opportuno agire in tempi brevi, propongo che all'inizio della prossima settimana si svolga un'audizione informale delle associazioni ambientaliste in sede di Ufficio di Presidenza allargato ai rappresentanti dei Gruppi.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Invito inoltre il relatore a predisporre sollecitamente gli emendamenti necessari per recepire il contenuto dei pareri della 1^a e della 5^a Commissione, in modo da giungere ad una rapida approvazione dei provvedimenti.

Proseguiamo ora la discussione generale.

LOTTI. Anzitutto debbo precisare che ritengo improprio il fatto che il Parlamento della Repubblica italiana intervenga legislativamente in una materia che impegna 9 miliardi di lire per studiare i problemi attinenti al lago di Pergusa. Certamente si tratta di un problema importante, sul quale preannuncio fin da ora il voto favorevole del mio Gruppo. Non capisco però perchè il Parlamento debba intervenire nel dettaglio; infatti questo intervento mi costringe a dire che veramente ci troviamo a legiferare su tutto.

Voglio inoltre ricordare che il lago di Pergusa si trova in Sicilia. Ciò sicuramente crea problemi per quanto concerne i rapporti tra la legge dello Stato e lo statuto della Sicilia, in particolare per quanto riguarda l'autonomia di questa regione. Non capisco infatti perchè la Sicilia non si sia fatta carico del problema, che dovrebbe rientrare tra i suoi compiti istituzionali ai sensi dell'articolo 116 della Costituzione e dello statuto.

Infine crea in me perplessità il fatto che di questi provvedimenti si sia occupata la nostra Commissione. Invito quindi il presidente Bernardi a pervenire ad un chiarimento definitivo con la Presidenza del Senato circa l'ambito rispettivo di competenza delle Commissioni 8^a e 13^a. A mio parere quella che stiamo esaminando è una materia che rientra nelle competenze della Commissione ambiente, che in questo caso è stata spogliata di provvedimenti che comunque - lo ribadisco ancora - dovevano trovare risposta in sede regionale. Se però questa materia - come è accaduto - viene esaminata dal Parlamento, indubbiamente rientra nelle competenze della Commissione ambiente.

Spesso però accade il contrario: la Commissione ambiente si occupa di materie che rientrano nella competenza della Commissione lavori pubblici, creando così continue confusioni. Signor Presidente, voglio quindi richiamare alla sua attenzione l'opportunità di pervenire ad un definitivo chiarimento in merito.

CORLEONE. Signor Presidente, anzitutto voglio ringraziarla per aver accolto la richiesta di procedere ad una audizione sollecita delle associazioni ambientaliste. Ritengo infatti che ci stiamo occupando di un grande problema ambientale: facciamo riferimento ad un lago che possiede particolari caratteristiche e che purtroppo sta rischiando di morire.

Voglio inoltre precisare che il ricorso ad una legge dello Stato si è reso necessario per poter utilizzare uno specifico accantonamento iscritto nella legge finanziaria.

LOTTI. Ringrazio il senatore Corleone per avermi chiarito questo punto, ma devo precisare che trovo comunque strano che il Parlamento intervenga in merito.

CORLEONE. L'unico modo per utilizzare lo specifico accantonamento era quello di intervenire con una legge dello Stato. Purtroppo spesso i meccanismi finanziari sono diabolici.

Condivido inoltre le perplessità manifestate circa l'assegnazione del provvedimento alla Commissione lavori pubblici. Anch'io spero che si possa ottenere un definitivo chiarimento in merito.

PRESIDENTE. Debbo comunicare alla Commissione che è stata già avanzata una richiesta di chiarimenti per quanto concerne le competenze dell'8^a e della 13^a Commissione. Il presidente Spadolini ha fornito una risposta dettagliata in merito alla competenza dell'8^a Commissione. Anch'io quindi mi sono meravigliato nel momento in cui questi provvedimenti sono stati assegnati alla nostra Commissione. Non mi è però sembrato cortese chiedere ulteriori precisazioni alla Presidenza del Senato, anche per riguardo al senatore Lauria, membro della nostra Commissione e primo firmatario di uno dei due disegni di legge. Riconosco comunque che tale materia rientra tipicamente nella competenza della 13^a Commissione; mi auguro quindi che per il futuro vi sia maggiore coerenza nell'assegnazione dei provvedimenti.

Non facendosi osservazioni il seguito della discussione dei disegni di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori proseguono in altra sede dalle ore 10,10 alle ore 10,35.

«Disposizioni in materia di tariffe dei pedaggi autostradali e per il funzionamento degli uffici periferici dell'ANAS» (2331)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni in materia di tariffe dei pedaggi autostradali e per il funzionamento degli uffici periferici dell'ANAS».

Prego il senatore Patriarca di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo che l'attuazione del secondo stralcio del piano decennale elaborato dall'ANAS ha interessato il settore della viabilità a lungo percorso, vi sono oggi numerosi programmi di interventi elaborati dall'ANAS stessa per il prossimo triennio. In particolare, per le celebrazioni colombiane del 1992 l'ANAS ha ritenuto di dover impegnare la propria concessionaria Società autostrade Spa nell'elaborazione di uno studio diretto alla individuazione degli interventi necessari per la migliore attivazione delle manifestazioni promosse in

vista del cinquecentesimo anniversario della scoperta del continente americano. L'attivazione di tale programma da parte della Società autostrade presuppone tuttavia l'immediata definizione dei rapporti convenzionali della stessa con l'ANAS, che all'uopo ha ipotizzato di poter concordare una semplice proroga del termine di scadenza della convenzione, senza alcun aggravio ulteriore per il bilancio dello Stato.

Con il disegno di legge in esame, pertanto, all'articolo 1, si stabilisce innanzitutto tale proroga del termine di scadenza della concessione, scadenza che era già stata fissata dall'articolo 4 della legge n. 385 del 1968 e poi ulteriormente prorogata dall'articolo 13 della legge n. 531 del 1982.

Nel provvedimento si intende poi affrontare il problema delle tariffe autostradali nell'esigenza di assicurare certezza di rapporti e di ricavi futuri alle concessionarie che hanno avviato e conducono rilevanti investimenti costruttivi, nell'intento ultimo di salvaguardare l'economicità delle stesse gestioni. Tale problema ha infatti acquistato una particolare importanza ed urgenza in quanto, a partire dal 1984, le tariffe autostradali sono state sottoposte alla disciplina dettata per le tariffe e i prezzi amministrati, i quali sono incrementati annualmente previo parere vincolante del Comitato interministeriale prezzi. La forte contrazione del valore reale delle tariffe ha determinato gravi problemi per il settore che stenta a sopperire agli incrementi dei costi di gestione e non riesce quindi a realizzare quei nuovi investimenti che sono richiesti dalla crescente utenza. L'esiguità dell'incremento tariffario, infatti, recupera solo in parte trascurabile l'erosione monetaria nel frattempo registratasi, con forte contrazione del valore reale delle tariffe. Con esso il settore fatica addirittura a tenere dietro agli incrementi dei costi di gestione che risultano ingigantiti dalla crescita del traffico - in particolare di quello merci -, crescita della quale certamente il settore ha tenuto conto per finanziare, attraverso i maggiori ricavi netti e sia pure parzialmente, le spese per necessari potenziamenti anche qualitativi della rete, con anticipazione forzata di opere programmate nel medio periodo. Basta dire che per gli ultimi tre anni l'incremento delle tariffe richiesto dall'ANAS per conto delle società concessionarie - incremento che l'ANAS aveva proposto nella misura dell'8 per cento - è stato fissato dal CIP per tutto il triennio al solo 4 per cento, con la media dell'1,10 per cento per anno. Questo certamente non consente alle società concessionarie non solo di provvedere alla gestione normale della manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, ma neppure di portare avanti quei programmi di autofinanziamento che sono stati richiesti in attuazione dei nuovi impegni programmati dall'ANAS.

A seguito delle suddette considerazioni non appare più rispondente alle forti esigenze di razionalizzazione tariffaria l'ulteriore sottoposizione degli incrementi tariffari prevista dalle leggi autostradali al Comitato interministeriale prezzi, anche se nel testo del disegno di legge in esame è contenuta la previsione della sottoposizione dell'incremento tariffario al parere vincolante del CIP. Pertanto, mi sono permesso di presentare un emendamento sostitutivo nel quale, oltre a prescindere dalla valutazione del CIP, si propone anche di semplificare le procedure e di evitare anche la necessità di consultare, tra gli altri Ministri del

concerto, anche il Ministro delle partecipazioni statali, ritenendo che questi comunque sarebbe interessato solo parzialmente perchè solo una parte, il 50 per cento, delle società concessionarie è a partecipazione statale. Ciò ad evidenziare che il detrimento tariffario, come sopra illustrato, è infatti coinciso con l'eccezionale sviluppo del traffico veicolare, tanto privato che commerciale, imponendo alle società concessionarie un continuo impegno per l'adeguamento della rete viaria nonchè maggiori costi connessi alla necessità di continue e più frequenti opere di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Indubbiamente l'incremento eccezionale del traffico, che sembrerebbe dover apportare maggiori entrate per le società concessionarie, crea invece maggiori disagi per i crescenti costi di adeguamento della rete viaria, predisposta per un traffico di intensità meno rilevante, che certamente, rispetto a questo accrescimento, necessita di interventi molto più frequenti e particolari. In particolare va ricordata, fra l'altro, la trasformazione a tre corsie dei principali itinerari della rete e non può non farsi menzionare dei completamenti della rete stessa (autostrada pedemontana, tratto Asti-Cuneo, tratto Parma-Mantova, l'importantissima variante appenninica tra Bologna e Firenze, tra Sasso Marconi e Barberino, nonchè l'ammodernamento radicale dei tratti Torino-Savona e Napoli-Salerno, la razionalizzazione del grande itinerario trasversale Torino-Venezia). In tale contesto di particolari oneri appare inoltre l'insieme degli interventi dettati al fine di dotare le reti autostradali di opportuni strumenti di sicurezza adeguati alla maggiore massa dei veicoli circolanti. Ovvio, pertanto, che tale sforzo ha richiesto un idoneo potenziamento delle risorse finanziarie nel presupposto di un adeguato ritorno economico connesso agli incrementi tariffari auspicati. Sono quindi evidenti i deleteri effetti che il differimento dei programmi per il recupero del forte arretrato infrastrutturale - programmi già in grave ritardo di attuazione - è destinato a produrre sul disegno di completamento di una rete primaria del paese quando i volumi di traffico imporrebbero invece massicci investimenti, anche assumendo come obiettivo l'Europa, e quali conseguenze siano riconducibili a politiche tariffarie slittate in tempi in cui i programmi non possono essere assistiti da adeguate convenzioni statali per le necessità di contenimento della spesa pubblica, anche di quella di investimento.

Con il disegno di legge al nostro esame si riconduce altresì la materia tariffaria alla sede politicamente competente, cioè alla sede responsabile della programmazione del comparto autostradale. Si stabilisce infatti che le tariffe sono fissate con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sentiti il Ministro delle partecipazioni statali ed il Consiglio di amministrazione dell'ANAS, previo parere vincolante del CIP.

La competenza quindi è stata sottratta al Comitato interministeriale prezzi che, con le sue logiche annuali, non consente la realizzazione di politiche tariffarie di lungo periodo in grado di garantire regolarità e certezza in ordine ai ricavi futuri della gestione autostradale. Ritengo invece che questo sia indispensabile per l'adozione di qualsiasi politica di investimento pluriennale.

In definitiva, con il disegno di legge si vuole concretizzare il diffuso orientamento di favorire nuovi investimenti nel settore autostradale, riducendo al minimo l'onere a carico del bilancio dello Stato mediante accorte manovre tariffarie che provochino il formarsi di risorse aggiuntive da destinare esclusivamente agli investimenti.

Con l'articolo 3 sono ulteriormente prorogate le disposizioni contenute nell'articolo 17 della legge n. 86 del 1986, che prevede l'affidamento delle funzioni dirigenziali, in attesa delle procedure concorsuali, al personale della corrispondente carriera direttiva con qualifica non inferiore a quella di direttore aggiunto di divisione. I termini scadevano il 30 giugno 1990, ma le procedure concorsuali non sono ancora state espletate. Quindi l'articolo 3 di questo provvedimento propone di prorogare al 31 dicembre 1991 la possibilità di conferire questo incarico dirigenziale al personale della corrispondente carriera direttiva.

La Commissione affari costituzionali ha però espresso parere contrario sull'articolo 3 del provvedimento, ritenendolo non omogeneo rispetto al contenuto complessivo del disegno di legge. Indubbiamente le osservazioni formulate dalla 1^a Commissione sono giustificate, quindi, nella mia qualità di relatore, propongo lo stralcio dell'articolo 3 del provvedimento, invitando il Governo a presentare un apposito provvedimento di proroga dei termini qualora la proroga stessa sia indispensabile per il funzionamento degli uffici, in particolare degli uffici periferici dell'ANAS.

Solo in questo modo la nostra Commissione potrà speditamente procedere alla discussione e alla approvazione del provvedimento. Voglio inoltre ricordare che il disegno di legge è urgente: il Governo in un primo momento aveva addirittura prospettato l'ipotesi di ricorrere ad un decreto-legge. Se quindi il testo dell'articolo 3 costituisce un ostacolo alla rapida conclusione dei nostri lavori, ritengo che la mia proposta di stralcio sia l'unico modo per risolvere il problema.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, è necessario valutare se l'articolo 3 è funzionale al complessivo impianto della legge. Purtroppo non ho ancora ricevuto informazioni da parte dell'ANAS in merito. Noi a questo punto dobbiamo compiere una scelta, ma possiamo percorrere soltanto due strade.

Anzitutto possiamo formulare un nuovo testo dell'articolo 3, che dovrà ovviamente essere sottoposto all'esame della 1^a Commissione. Questo però implica che l'approvazione del provvedimento non sarà celere come da più parti è stato auspicato.

In secondo luogo possiamo accedere alla proposta di stralcio formulata dal relatore. Infatti, come ho già detto, non è chiaro se l'articolo 3 è funzionale al complessivo impianto della legge o se con esso si è voluta inserire nel disegno di legge una disposizione concernente strettamente la funzionalità dell'ANAS.

PATRIARCA, relatore alla Commissione. Se correlazione vi è tra l'articolo 3 e gli altri articoli del provvedimento, essa è sicuramente molto vaga. In effetti con i nuovi programmi dell'ANAS sussiste l'esigenza e la necessità di disporre di strutture complete per quanto

concerne la responsabilità. Al di là di questo non sussistono correlazioni, né per quanto riguarda l'adeguamento delle tariffe, né per quanto riguarda la proroga delle concessioni.

PRESIDENTE. Ricordo comunque che le Commissioni 6^a e 13^a non hanno ancora espresso i pareri di competenza, sul provvedimento.

LOTTI. Con il disegno di legge al nostro esame si tende a realizzare più obiettivi: anzitutto vi è l'obiettivo di una proroga della concessione alla Società autostrade Spa in considerazione dei programmi che la società stessa ha proposto di realizzare. Su tali proposte l'ANAS ha espresso parere favorevole, anche se determinati interventi hanno fatto registrare la contrarietà di alcune parti politiche.

Ritengo però che sia sostanzialmente accettabile il principio in base al quale, in presenza di un programma di opere che richiede una serie di investimenti notevoli, è necessario riconoscere alla società concessionaria tempi sufficienti per un adeguato ammortamento degli investimenti. Mi sembra quindi che tale principio, in sé limitato, nel caso specifico sia accettabile. Ho voluto fare questa precisazione perché il problema della proroga delle concessioni si pone anche per altre società concessionarie e tutti sappiamo che da questo mondo proviene una spinta notevole. Voglio perciò precisare subito che se vi è la disponibilità del nostro Gruppo a considerare con favore questo provvedimento concernente la Società autostrade, non avremo analoga disponibilità nei confronti di altre società concessionarie.

Quello che chiediamo è che nell'ambito della ridefinizione del programma triennale – così come è stato proposto dal Ministro – si passino in rassegna anche gli investimenti relativi alle opere autostradali che riteniamo necessarie e, sulla scorta di quel programma, si valutino le altre eventuali proroghe di concessioni che si rendessero necessarie per realizzare obiettivi di interesse generale, che pensiamo possa ricorrere, nella fattispecie, per quanto concerne la Società autostrade.

Per quanto riguarda l'articolo 2, devo dire che noi comprendiamo benissimo quali sono le motivazioni che possono portarci ad una definizione di un nuovo regime delle tariffe dei pedaggi. Sappiamo quanto sia macchinoso il meccanismo attuale e sappiamo anche quanto questa macchinosità e i ritardi che essa comporta possono incidere sui bilanci delle autostrade, soprattutto di quelle impegnate in massicci investimenti, e nell'ottica di un obiettivo che noi vogliamo realizzare cioè l'autofinanziamento delle nuove opere da parte delle concessionarie, senza che vi siano oneri a carico dello Stato. Questa è una nostra vecchia posizione, che intendiamo ribadire, che fa salve alcune eccezioni per alcune aree del Paese – penso in modo particolare, per ovvi motivi economico-sociali, al Mezzogiorno – e per alcuni interventi che hanno una valenza strategica nazionale, per le quali può anche essere consentito un ragionevole, calibrato intervento contributivo da parte dello Stato. Quindi, le tariffe fanno parte integrante dell'equilibrio di bilancio delle società concessionarie e pertanto è giusto che queste abbiano una loro intrinseca corrispondenza con una gestione economica dei bilanci delle società concessionarie. Però sappiamo anche che

con la legge del 1984 il legislatore ha inteso sottoporre ad un regime amministrato le tariffe proprio perchè queste hanno una incidenza immediata sia sulla economia generale dei costi dei trasporti nel nostro Paese, e quindi anche sul costo dell'unità di prodotto, soprattutto per il trasporto merci, sia sul piano più complessivo dell'inflazione. Questa era la motivazione per cui si è voluto portare anche le tariffe autostradali, sottraendole al regime precedente, ad una valutazione del Comitato interministeriale prezzi. Può essere - non abbiamo alcun pregiudizio in tal senso - che oggi questo passaggio lo si possa ritenere superato, alla luce delle considerazioni che ho prima espresso, cioè alla luce della necessità di portare le tariffe in tempi rapidi a corrispondenza con i tassi di inflazione attuali e con le esigenze proprie dei bilanci delle società concessionarie, che hanno bisogno di risorse per autofinanziare i propri programmi di investimento. Però, non vi è dubbio che andiamo ad intaccare un meccanismo molto delicato, cioè quello del controllo che, attraverso l'intervento del CIP, il Parlamento aveva richiesto per governare l'impatto degli incrementi tariffari sull'inflazione. Per questo aspetto ritengo pertanto che sarebbe opportuno acquisire il parere della Commissione finanze e tesoro e forse anche della Commissione bilancio.

PRESIDENTE. La Commissione bilancio ha già espresso un parere favorevole.

PATRIARCA, relatore alla Commissione. D'altra parte questo dato corrisponde agli indirizzi di politica economica che sono stati fissati.

LOTTI. Una volta acquisiti questi pareri, sulla base degli stessi potremo definire anche i nostri emendamenti.

Occorre poi, a mio avviso, soffermarsi su un altro aspetto, che è quello che una revisione del sistema tariffario riguarda ovviamente tutte le società concessionarie, non solamente la Società autostrade. Allora, in cambio di una disponibilità del Parlamento a rendere più libero e immediato l'adeguamento dei livelli tariffari, sarebbe anche interessante, alla luce di una considerazione più complessiva di che cosa sia oggi la concessione autostradale, capire che cosa succede all'interno di questo variegato mondo delle concessionarie di autostrade. Sappiamo che ci sono situazioni estremamente diversificate: autostrade che scoppiano di salute e non sanno come investire gli utili di gestione e autostrade che versano in difficoltà; autostrade che hanno megaprogrammi di sviluppo e altre che vorrebbero averli ma non possono contare su adeguate risorse proprie. Quindi, desidero dire che, mentre dichiariamo la nostra disponibilità ad una maggiore elasticità nell'adeguare i livelli tariffari ai costi di gestione delle società, vorremmo anche meglio capire quale è la situazione di bilancio delle società concessionarie e comprendere quali possono essere le conseguenze della operazione che si prospetta. Deve in ogni caso essere chiaro che un intervento sulle tariffe e quindi una accresciuta capacità di autofinanziamento da parte delle concessionarie per noi non significa assolutamente offrire alle concessionarie la possibilità o l'opportunità di realizzare tutte le opere che ritengono opportune in coerenza con i propri disegni e i

propri interessi di investimento. Su tutte le opere occorre - come dicevo prima - che vi sia una riflessione del Parlamento al fine di realizzare una profonda coerenza tra tutte le misure che si adottano in materia di trasporti - in questo caso tariffe per trasporto di merci su strada - e gli obiettivi del Piano generale dei trasporti. Sono convinto che un adeguamento delle tariffe autostradali può rendere più competitivo il trasporto ferroviario. Questo, ovviamente, non mi dispiace e anzi trovo che sia coerente con l'obiettivo di fondo del Piano generale dei trasporti il fatto di trasferire quote di traffico dalla strada alla ferrovia, e so che in molti casi questa è anche l'aspettativa delle stesse, di alcune almeno, società autostradali, che si trovano oggi nella difficoltà di corrispondere alla domanda di traffico; ma so anche che questa può essere una manovra che potrebbe agire come un *boomerang* in quanto ridaremmo fiato a bilanci di società concessionarie che potrebbero essere indotte, sulla scorta di queste nuove disponibilità di risorse, ad un rilancio indiscriminato della scelta autostradale, nel qual caso si entrerebbe in contraddizione con gli obiettivi del Piano generale dei trasporti.

Infine, signor Presidente, se vi fosse un Comitato di programmazione nel settore dei trasporti, che sarebbe la sede deputata a definire le scelte di investimento e la allocazione delle risorse nelle diverse modalità di trasporto, la mia parte politica si sentirebbe più tranquilla. Si avrebbe, infatti, un osservatorio dal quale tutto il sistema tariffario dei trasporti del Paese viene considerato e attraverso di esso si potrebbe agire per meglio indirizzare la domanda di trasporto. In mancanza di tale organismo, siamo in presenza di una situazione per cui decisioni che sono ragionevoli e hanno motivazioni corrette possono alla fine portare ad effetti distorti rispetto, ad esempio, agli obiettivi del Piano generale dei trasporti. È, quindi, con grande cautela che dobbiamo porre mano a questa materia. Ribadisco che da parte del Gruppo comunista non vi è una posizione pregiudizialmente contraria, ma vi sono delle preoccupazioni per le situazioni che potrebbero derivare dall'adozione del criterio prima accennato. Attenderemo, quindi, con grande curiosità ed attenzione il parere della Commissione finanze e tesoro per le motivazioni che dicevo prima.

Con riferimento all'articolo 3 - la norma è semplicissima - devo dire di non trovare alcuna connessione tra tale articolo ed il resto del provvedimento. Ho la sensazione che si sia colta l'occasione di questo provvedimento per risolvere un problema ancora collegato all'attuazione della legge n. 86 del 1986, la cosiddetta miniriforma dell'ANAS, rispetto alla quale si registra un ritardo incredibile, ingiustificato, inammissibile nella attuazione e conclusione delle procedure concorsuali che quella legge prevedeva per riportare un minimo di ordine all'interno dell'ANAS e per rinsanguare la dirigenza di tale Azienda. Non riesco veramente a comprendere la ragione di questo ritardo. La legge n. 86 è del 1986 e ora, nel 1990, si chiede ancora una proroga fino al dicembre 1991. D'accordo che il nostro è un paese lento, per tutta una serie di motivazioni storiche - non ultime le lunghe dominazioni cui siamo stati sottoposti anche da parte di alcune monarchie - ma sono passati quattro anni; eppure si chiede l'ulteriore proroga di un anno. A

mio parere tale previsione è del tutto estranea rispetto al complessivo impianto del provvedimento.

Fra l'altro tutti noi sappiamo che anche presso l'altro ramo del Parlamento sono reperibili proposte legislative o emendamenti a progetti di legge già in discussione che fanno riferimento a questa stessa materia. Ritengo quindi che ormai il Governo non possa esimersi dal presentare un pacchetto di norme organiche che ci chiarisca cosa è possibile fare per integrare la legge n. 86 del 1986. Solo così potremo finalmente fare in modo che l'ANAS diventi efficiente, come tutti noi auspichiamo.

Mi esprimo quindi favorevolmente sulla proposta di stralcio dell'articolo 3 avanzata dal relatore, in attesa di esaminare un pacchetto di norme che faccia dettagliatamente riferimento alla ristrutturazione dell'ANAS.

In via subordinata, se la Commissione non accoglie la proposta del relatore, ritengo che debba essere modificato il termine del 31 dicembre 1991 richiamato nell'articolo 3. Sarebbe più opportuno fissare al 31 giugno 1991 il termine massimo entro il quale si devono espletare le procedure previste dalla legge n. 86, che tendono proprio ad incrementare la funzionalità dell'ANAS.

Nel corso della prossima settimana, anche alla luce dei pareri che devono ancora pervenire alla nostra Commissione, il Gruppo comunista definirà più dettagliatamente la sua posizione.

MARIOTTI. Anzitutto voglio dare atto al relatore, nonostante lo scarso tempo disponibile e gli scarni dati in suo possesso, della completezza della sua relazione e dell'attenzione che egli ha rivolto agli aspetti non strettamente legati alla materia, ma ad essa pertinenti.

Ci troviamo alla vigilia (almeno così mi auguro) di grandi scelte per l'intero settore dei trasporti, come ha anche precisato il Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato alcuni giorni fa. Sappiamo anche che la materia al nostro esame è strettamente collegata a tutto ciò che attiene al trasporto in senso generale.

Riteniamo che le motivazioni del disegno di legge siano valide e che sussista la necessità di un intervento nel settore. Riteniamo tuttavia che sia anche necessario acquisire ulteriori dati; solo in tal modo potremo più compiutamente considerare ciò che il Governo propone. In sostanza, vorremmo conoscere la materia più dettagliatamente; ritengo infatti incompleta l'attuale stesura del provvedimento ed i dati che fino ad oggi ci sono stati forniti.

Preciso inoltre che a nostro parere non sussistono difficoltà ad accogliere la proposta di stralcio dell'articolo 3 formulata dal relatore, proposta che ci consentirà di compiere una migliore valutazione del provvedimento. Però, anche per queste ragioni, riteniamo indispensabile acquisire ulteriori dati.

MARNIGA. Concordo pienamente con le affermazioni testè formulate dal senatore Mariotti, ma anch'io intendo svolgere alcune considerazioni. Esaminando dettagliatamente il disegno di legge, ci rendiamo conto che la sua formulazione è estremamente semplice e precisa poichè esso tratta materia omogenea. Ritengo che anche l'articolo 3 sia stato formulato con

questo scopo, ma successivamente esamineremo nel dettaglio la proposta di stralcio avanzata dal relatore.

L'obiettivo di carattere unitario che si prefigge il provvedimento è quello di preparare, aumentare e rinforzare gli organici dell'ANAS ed i finanziamenti per la Società autostrade al fine di far fronte ai grandi impegni derivanti dai programmi di investimento. Voglio ricordare gli impegni assunti dall'ANAS nel 1989 e quelli che sta assumendo la stessa società nel 1990. Voglio inoltre ricordare gli impegni assunti dalla Società autostrade, in particolare in riferimento ad opere già avviate che devono perciò essere concluse in ogni caso. Voglio infine richiamare l'attenzione sui maggiori costi che questa società dovrà sopportare.

È perciò necessario che la Società autostrade presenti in tempi ristretti un serio e ben definito programma di interventi, che quantifichi la possibilità di maggiori entrate che viene ad essa attribuita con questo provvedimento: infatti gli articoli 1 e 2 prevedono la proroga della concessione e l'aumento delle tariffe. È necessario giustificare questo programma e chiarire come le nuove e maggiori entrate saranno distribuite. In sostanza si vuole sapere come esse saranno distribuite, se per terminare lavori in corso e a quali lavori si fa riferimento e come saranno successivamente impiegate.

A questo punto, una considerazione personale: recentemente la Società autostrade ha dilatato i propri organici soprattutto a livello dirigenziale, mentre le circostanze richiederebbero una politica aziendale più prudente.

Voglio infine ricordare, come ha già fatto il senatore Lotti, che la proroga della concessione alla Società autostrade deve essere concessa per legge, come dispone la normativa in vigore. Invece per altre società concessionarie la proroga della concessione può avvenire in via amministrativa.

Le eventuali richieste di proroga per altre società concessionarie dovranno essere esaminate con cautela. È probabile che questo provvedimento (sul quale il Gruppo socialista si esprime favorevolmente) susciterà tali richieste, ma noi dovremo agire con cautela sulla base di programmi precisi, che dovranno essere sottoposti al vaglio del Parlamento. Un'altra questione che desidero sollevare è quella di un puntuale esercizio della funzione di controllo. Il programma che si richiede alla Società autostrade di presentare dovrà essere sottoposto ad una attenta verifica attraverso il controllo successivo sugli atti, che dovrà essere esercitato puntualmente. È proprio nella fase di controllo dei programmi, spesso a lunga scadenza, che molte volte è venuto a mancare qualcosa.

Per quanto riguarda l'articolo 2, devo dire che riteniamo anche noi opportuno uno snellimento delle procedure per la determinazione delle tariffe autostradali. Pensiamo, però, che l'aumento di tali tariffe debba essere contenuto in limiti ragionevoli in quanto non riteniamo si debba procedere ad un aumento incisivo e rilevante.

Un'altra osservazione, che si ricollega e vuole accentuare quelle che ho già espresso, è che la politica tariffaria non deve andare a coprire esclusivamente costi di gestione o offrire l'alibi per aumentare i futuri costi di gestione di una società che, ritengo, sia già piuttosto appesantita sotto questo punto di vista.

Per quanto riguarda l'articolo 3 mi riservo di valutare le proposte del relatore. Desidero però sottolineare come un adeguamento e un potenziamento degli organici dell'ANAS in questa fase sia estremamente opportuno.

COVELLO. Signor Presidente, desidero svolgere una brevissima riflessione che vorrei fosse recepita dal Governo come raccomandazione.

Premesso che condivido le proposte del relatore in ordine all'adeguamento delle tariffe, desidero osservare come il provvedimento in esame preveda un adeguamento tariffario a fronte di investimenti della Società autostrade solo in determinate zone del Paese. Nel provvedimento si parla in proposito di trasformazione della rete da due a tre corsie, si individuano alcune reti autostradali che necessitano di ammodernamento e si richiama la necessità di una razionalizzazione dell'itinerario trasversale Torino-Venezia, però non si fa alcun cenno alla urgente questione dei lavori di ristrutturazione della Salerno-Reggio Calabria.

A questo proposito vorrei richiamare alcune riflessioni, emerse nel corso di un convegno al quale era presente anche il presidente Bernardi, nonché le proposte concrete formulate ufficialmente dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno alle quali il ministro dei lavori pubblici Prandini aveva risposto positivamente, riconoscendo la necessità di una rapida effettuazione dei lavori di ristrutturazione del tratto Salerno-Reggio Calabria. L'autostrada calabrese presenta infatti caratteristiche tali per cui appare evidente la necessità di un suo ammodernamento. La circolazione su tale autostrada avviene su due corsie per poi articolarsi su un'unica corsia a doppio senso alternato, con una grande pericolosità per la circolazione stessa. Vorrei pertanto sottoporre al Governo e al Parlamento la proposta di ampliare questo sistema della concessione, «irizzando» la Salerno-Reggio Calabria, magari stabilendo il pagamento di un pedaggio. È infatti necessario assicurare al Mezzogiorno una rete viaria efficiente e che non sia fonte di continui pericoli. Ciò appare necessario anche sotto il profilo dell'auspicato sviluppo turistico della regione Calabria.

A questo proposito mi preme ricordare che nessun passo in avanti è stato compiuto, anche con riferimento alla strada statale n. 106, adducendo quale motivo del mancato inizio dei lavori la contrarietà manifestata dall'Amministrazione dei beni culturali, ma la verità è che l'ANAS non dispone dei mezzi necessari per finanziare la realizzazione di questa tratta ionica che va da Taranto a Reggio Calabria. Analogo discorso può essere fatto per la strada pedemontana che va dall'alto Tirreno, subito dopo la regione Basilicata, sino a Reggio Calabria.

Ribadisco, quindi, la necessità che l'ANAS si faccia carico della esecuzione dei lavori per l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria. Qualora questa strada non fosse percorribile, si dovrebbe procedere ad una «irizzazione» della gestione affidando alla concessionaria Società autostrade l'esecuzione di questo tratto autostradale per venire incontro alle esigenze di tutto il Mezzogiorno.

Concludo affermando che non si sembra giusto utilizzare le nuove risorse che deriveranno dagli aumenti tariffari proposti soltanto in

determinate zone del Paese escludendo il Mezzogiorno, una parte del nostro Paese che puntualmente non viene considerata.

Sollecito pertanto il sottosegretario Curci affinché in tempi brevi siano esaminate le proposte che riguardano la Salerno-Reggio Calabria e gli altri aspetti della viabilità calabrese, proposte peraltro già sottoposte all'attenzione del ministro Prandini.

LOTTI. Signor Presidente, ad una mia richiesta di chiarimento mi è stato risposto che la 5^a Commissione permanente ha già espresso parere favorevole sul disegno di legge in esame. Mi chiedo a questo punto se non sia opportuno che sia inviato per il parere alla 5^a Commissione anche l'emendamento presentato dal relatore riguardante l'ulteriore modifica del meccanismo di determinazione delle tariffe.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'esposizione del relatore puntuale, articolata e ricca di elementi ricognitivi rispetto al problema in discussione evidentemente mi facilita il compito permettendomi di focalizzare l'intervento soltanto su alcuni aspetti emersi dalla discussione fin qui svoltasi. Il Governo si dichiara in linea generale in sintonia con le proposte del relatore e ha certo colto la preoccupazione del senatore Lotti. Il senatore Lotti ha compreso e per molti aspetti condiviso lo spirito che anima questo disegno di legge, pur esprimendo alcune preoccupazioni, che mi sembrano relative a tre argomenti. Il primo è quello che dalla proroga delle concessioni alla Società autostrade spa possa poi derivare il meccanismo riprodursi di richieste di aumento di concessioni; in questo caso che l'eventuale decisione sia di volta in volta corrispettiva a piani di sviluppo della rete autostradale.

Rispetto a questa preoccupazione è stato posto in evidenza che occorre una legge soltanto nei confronti della Società autostrade essendo le altre concessioni regolate da decisioni di tipo prevalentemente amministrativo. E certamente sarà in quella sede che saranno analizzate in maniera molto più obiettiva le motivazioni, le richieste ed eventualmente anche le decisioni rispetto anche alle concessioni da prevedere, anche alla luce - mi piace ricordarlo qui - della relazione che il ministro Prandini tenne all'incirca un mese fa rispetto alla formulazione del piano triennale, che si presentava secondo una filosofia nuova, che era quella di approfondire la collaborazione anche con gli enti locali. Gli onorevoli senatori ricorderanno che il Ministro aveva accennato a questa esigenza, a cui aveva anche dato seguito consultando per un parere opzionale le Regioni e le Province rispetto alla formulazione del nuovo piano triennale. Questo spirito evidentemente può essere senz'altro attivato anche in ordine alle eventuali richieste di concessioni poichè, intuibilmente, un provvedimento di proroga di concessioni per la Società autostrade potrebbe richiamare interessi di tutte le altre società autostradali.

Quindi mi sento di condividere le preoccupazioni del senatore Lotti, ma desidero affermare che - come è già stato apertamente

dichiarato dal Governo - richieste di concessioni, ulteriori proroghe oppure programmi dovranno essere stabiliti anche sulla base dell'impegno programmatico di opere da realizzare.

Per quanto riguarda la preoccupazione espressa in merito all'articolo 2, il senatore Lotti comprende l'esigenza di accelerare e sveltire il processo di determinazione delle tariffe per non condizionare a spirale ritardi ed aggravii di bilancio che finiscono poi per incidere in maniera negativa sui programmi di manutenzione e di investimento ma sottolinea la necessità che vi sia il momento di controllo del Parlamento. Devo dire che in proposito una discussione si è già svolta ed è tuttora in atto anche presso l'altro ramo del Parlamento dove si esamina un provvedimento analogo, anche se di portata un po' più vasta.

Ritengo, tuttavia, vista la formulazione della norma, che affida ad un concerto di Ministri la responsabilità di fissare le tariffe, e alla luce anche del parere positivo espresso dalla Commissione bilancio sul testo in esame, che l'orientamento comune sembra quello di lasciar prevalere l'esigenza di speditezza e di accelerazione delle procedure inerenti alla politica tariffaria rispetto a quella del mantenimento della rigidità del controllo così come questo si esercita attualmente.

L'articolo 3 pone alcuni problemi che mi sembrano di problematica soluzione. Infatti il Governo esprime perplessità in ordine alla negazione del prosieguo delle funzioni nella dirigenza ANAS. Si tratta infatti di un'esigenza profondamente sentita, alla quale quindi è necessario dare una soluzione positiva.

Tuttavia, come ha rilevato il relatore, il parere espresso dalla Commissione affari costituzionali non è riferito al merito della questione. Infatti tale parere ha evidenziato soltanto una non omogeneità della norma nei confronti degli altri articoli del disegno di legge.

Dichiaro che il Governo sarebbe favorevole anche all'ipotesi precedentemente prospettata in via subordinata, relativa ad un accorciamento dei termini della proroga. Infatti le procedure concorsuali sono ormai in atto e non sembra occorreranno tempi lunghi per risolvere il problema. Debbo però precisare che tali tempi lunghi non dipendono soltanto dalla lentezza della conduzione, ma anche dal concerto di responsabilità che, nell'ambito della pubblica amministrazione, è richiesto per portare avanti questi concorsi.

Ribadisco comunque che il parere espresso dalla 1^a Commissione non entra nel merito della norma, ma la dichiara soltanto non omogenea con le restanti parti del provvedimento. Si potrebbe quindi riformulare il testo dell'articolo 3 sottoponendolo nuovamente al parere della 1^a Commissione, prevedendo un'abbreviazione dei termini concessi per la proroga. Il Governo ritiene che occorra verificare anche questa proposta, non solo quella di stralcio avanzata dal relatore.

PATRIARCA, relatore alla Commissione. Voglio ricordare che la più volte citata legge n. 86 prorogava i termini fino al 30 giugno 1990, ma i termini stessi sono già scaduti. Conseguentemente, se stralciassimo l'articolo 3, si dovrebbe ricorrere ad un decreto-legge.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si dovrebbe ricorrere ad un decreto-legge o ad un dispositivo *a latere*. Speriamo che nel corso della discussione che si svolgerà alla Camera dei deputati sul provvedimento in cui è citata analoga proposizione si trovi spazio per ricomprendere tale argomentazione.

Il senatore Mariotti ha richiesto ulteriori chiarimenti che consentano di elaborare una posizione più convinta sulla materia, anche se in generale egli si è espresso favorevolmente sul provvedimento. Il Governo si dichiara disponibile a fornire ulteriori elementi di chiarimento.

Al senatore Marniga debbo precisare che è necessario che la Società autostrade presenti un programma; solo in questo modo potrà essere soddisfatta l'esigenza di proroga del termine della concessione. Bisogna infatti specificare l'espressione contenuta nell'articolo 1 del provvedimento: «a fronte di un piano di potenziamento ed ammodernamento della rete autostradale in concessione».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Bisogna sempre ricordare il programma di interventi predisposto anche in riferimento alle celebrazioni colombiane.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il senatore Covello ha sollevato una questione complessa e delicata. Tale questione, che possiede mille risvolti, discende da una esigenza notevolmente avvertita: mi riferisco alla viabilità della Salerno-Reggio Calabria, viabilità assolutamente inadeguata alle necessità del traffico contemporaneo intese sia in termini di sviluppo, sia in termini di presenza turistica.

Debbo però sottolineare che il testo al nostro esame fa riferimento a piani e programmi predisposti dalla Società autostrade non a quelli predisposti dall'ANAS. Non si fa quindi riferimento all'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

COVELLO. E la situazione peggiora sempre.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo provvedimento non può riferirsi a quel problema. Però, nella mia qualità di Sottosegretario ai lavori pubblici ed anche di parlamentare meridionale, recepisco in pieno il problema sollevato dal senatore Covello, che sarà esaminato nelle sedi opportune. Anzi, posso assicurare che il Ministero dei lavori pubblici ha già intrapreso alcune iniziative in merito: l'ANAS dovrà rendere questo tratto autostradale coerente con lo sviluppo del territorio, soprattutto in riferimento agli anni 2000. Rispetto al passaggio alla gestione IRI di quella autostrada il Governo non si esprime in questa sede, in quanto ritiene che tale argomento meriti un confronto approfondito.

Comunque, mi rimetto alla decisione della Commissione per quanto riguarda il successivo *iter* del provvedimento al nostro esame.

LOTTI. Vorrei rivolgere al sottosegretario Curci una richiesta di chiarimento. Egli nel suo intervento ha fatto riferimento al fatto che

presso la Camera dei deputati si sta discutendo un provvedimento connesso alla legge finanziaria 1990, al quale sono stati presentati emendamenti che in parte vertono su materia identica a quella oggetto di questo disegno di legge. Questa riguarda sia problemi relativi agli assetti interni dell'ANAS, sia problemi relativi alle società concessionarie (proroghe delle concessioni), sia problemi tariffari. Vorrei che il sottosegretario Curci chiarisse quale è la reale intenzione del Governo, cioè se il Governo intende muoversi nel senso di tenere aperti i due tavoli di discussione, con ciò ovviamente procurando difficoltà al lavoro unitario che il Parlamento deve compiere, oppure se ritiene che gli emendamenti presentati al disegno di legge collegato alla finanziaria all'esame della Camera dei deputati debbano ritenersi, alla luce delle decisioni che ci accingiamo ad adottare, decaduti o in ogni caso emendamenti sui quali il Governo esprime un parere contrario. Questo per capire esattamente quali sono le intenzioni del Governo e per avere una visione globale del suo orientamento, in mancanza della quale il nostro lavoro sarebbe ovviamente reso molto complesso e difficile.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Posso rispondere al quesito del senatore Lotti affermando che il Governo evidentemente è interessato ad una rapida approvazione al Senato del disegno di legge n. 2331 presentato dal Governo. Tutto il resto probabilmente apparterrà ad un ragionamento che il Parlamento e il Governo affronteranno una volta che sia stato approvato il provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Ritengo che il seguito della discussione del provvedimento debba essere rinviato alla prossima settimana, in attesa che giungano i pareri delle Commissioni 6^a e 13^a. Personalmente non ho difficoltà a dire che mi lascia molto perplesso la decisione della Commissione affari costituzionali circa la disomogeneità dell'articolo 3 rispetto ai primi due articoli del provvedimento in quanto, non trattandosi di un decreto-legge, ma di un normale disegno di legge, al suo interno si possono anche contemperare e possono coesistere più materie. Di fatto, però, noi siamo in questo momento condizionati da questo parere della 1^a Commissione. Certo è che se la posizione della 1^a Commissione dovesse permanere, ciò darebbe adito a prendere in serio esame la proposta di stralcio dell'articolo 3 avanzata dal relatore. Ripeto che non so se vi sia uno stretto nesso funzionale tra l'approvazione dell'articolo 3, che riguarda il funzionamento dell'ANAS, e i primi due articoli del provvedimento che riguardano i rapporti tra l'ANAS e le autostrade. Questo mi induce però a chiedere al Governo di procedere, se possibile, ad una formulazione diversa e più chiara del testo, tale da mettere in luce il nesso tra l'articolo 3 e i primi due articoli. In tal modo si potrebbe indurre la 1^a Commissione ad esprimere un diverso parere.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è favorevole ad una riformulazione del testo che lo renda più chiaro ed omogeneo.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda la proposta di emendamento preannunciata dal senatore Lotti concernente l'abolizione del ricorso al CIP, non trattandosi di materia relativa alla copertura finanziaria, ritengo che non siamo obbligati a trasmetterlo per il parere alla Commissione bilancio, ma non escludo che possa esservi l'opportunità di richiedere anche a questo proposito il parere della 5^a Commissione.

LOTTI. Però la Commissione bilancio è la sede in cui si decidono le politiche economiche del Paese.

PRESIDENTE. Comunque, prima di procedere nell'esame del provvedimento dovremo acquisire i richiesti pareri.

Desidero infine prospettare l'opportunità che i senatori Mariotti e Marniga precisino le loro richieste di dati ed informazioni. Ricordo che la Società autostrade Spa ci ha già fornito una serie di dati, che sono stati distribuiti, relativi alla incongruità del sistema tariffario rispetto alla vitalità della stessa azienda. Stando a tali dati si ipotizzano addirittura scenari di gravissimo *deficit* ove questo sistema dovesse permanere. Sono certo legittime le richieste di ulteriori chiarimenti, però se tali richieste rimangono indeterminate si corre il rischio di non poter raccogliere gli elementi sufficienti per poter rispondere con piena cognizione. Ribadisco quindi l'invito ai senatori Mariotti e Marniga a precisare meglio le loro richieste così da mettere il relatore in condizione di rispondere.

Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 11,45.