

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 63° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 2 AGOSTO 1990

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

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

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE .....	Pag. 9, 12, 13 e <i>passim</i>
CURCI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici .....	17, 18
LIBERTINI (PCI) .....	14, 15, 16
LOTTI (PCI) .....	10, 11, 12 e <i>passim</i>
MARNIGA (PSI) .....	17
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione .	13
POLLICE (Misto - Verdi-Arcob.) .....	13, 14
ULIANICH (Sin.-Ind.) .....	16
VELLA (PSI) .....	16, 17
«Completamento ed adeguamento delle strutture del laboratorio di fisica nucleare	

del gran Sasso» (2351), risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ricciuti; Ferrarini ed altri; Tancredi ed altri; Cicerone ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 4, 5 e <i>passim</i>
CURCI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici .....	5
LOTTI (PCI) .....	3
MARNIGA (PSI) .....	5
PATRIARCA (DC) .....	4
POLLICE (Misto - Verdi-Arcob.) .....	4
REZZONICO (DC), relatore alla Commissione	2, 3
SANESI (MSI-DN) .....	4
ULIANICH (Sin.-Ind.) .....	3, 4, 5

*I lavori hanno inizio alle ore 10,35.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

«**Completamento ed adeguamento delle strutture del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso**» (2351), risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ricciuti; Ferrarini ed altri; Tancredi ed altri; Cicerone ed altri, approvato dalla Camera dei deputati  
(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Completamento ed adeguamento delle strutture del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso», risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ricciuti; Ferrarini ed altri; Tancredi ed altri; Cicerone ed altri, già approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame del provvedimento, sospeso nella seduta del 26 luglio. Ricordo che in tale occasione fu svolta dal senatore Rezzonico la relazione sul disegno di legge in titolo e fu aperta la discussione generale.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, vorrei innanzitutto dar conto dei pareri pervenutici dalle Commissioni consultate, il cui testo è il seguente:

«La 7<sup>a</sup> Commissione permanente, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere favorevole, ricordando che la 7<sup>a</sup> Commissione ha da sempre appoggiato la grande impresa avviata dall'Istituto nazionale di fisica nucleare con la creazione del laboratorio del Gran Sasso, per l'alta qualificazione degli esperimenti previsti; considerato l'ingente impegno finanziario per le nuove opere, auspica, comunque, una più ampia informazione sui risultati scientifici sin qui conseguiti.

Si ritiene inoltre opportuno precisare meglio il meccanismo di funzionamento del consorzio di cui all'articolo 4 e si segnala l'opportunità di prevedere la partecipazione dell'Istituto nazionale di geofisica».

«La 1<sup>a</sup> Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere favorevole all'unanimità».

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il testo del disegno di legge in titolo, per quanto di propria competenza, dichiara di non opporsi all'ulteriore iter, a condizione - ai sensi dell'articolo 40, comma 5, del Regolamento - che venga soppressa la parte della copertura finanziaria riferita al capitolo 709 dello stato di previsione della spesa.

Si tratta infatti di un capitolo che è stato incrementato dall'assestamento, il che fa capire che esso è già insufficiente rispetto agli obiettivi

derivanti dal relativo piano di spesa, e il cui uso per le finalità di cui al provvedimento in titolo comporterebbe peraltro una contrazione dei lavori di sistemazione e manutenzione straordinaria delle strade statali, cui sono destinate le risorse del predetto capitolo, peraltro già penalizzate dall'attuazione dell'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 65».

Come si vede, quindi, si tratta di tre pareri sostanzialmente favorevoli; vi è solo un problema relativamente alla copertura finanziaria, per superare il quale il relatore propone di accogliere la condizione posta dalla 5<sup>a</sup> Commissione. Pertanto, sulla scia delle indicazioni espresse dalla Commissione bilancio, l'articolo 5 del provvedimento potrebbe essere così riformulato:

«Art. 5.

1. All'onere di lire 65 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge, per quello che concerne la prima fase dei lavori di completamento, si fa fronte quanto a lire 5 miliardi per l'anno 1990, lire 15 miliardi per l'anno 1991 e lire 45 miliardi per l'anno 1992, mediante riduzione dello stanziamento iscritto nel bilancio triennale 1990-1992 al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990 all'uopo utilizzando la specifica voce «Completamento laboratorio scientifico del Gran Sasso».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio».

LOTTI. Preannuncio il voto favorevole dei senatori comunisti al provvedimento in esame e aderisco alla proposte di modifica avanzate dal relatore.

ULIANICH. Signor Presidente, vorrei sottolineare l'importanza del provvedimento al nostro esame, relativo al completamento e all'adeguamento delle strutture del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso. Noi abbiamo bisogno, infatti, in Italia, di strutture scientifiche attrezzate del tipo di quelle che esistono già in altri paesi e soprattutto in Svizzera. Debbo dire però che sono rimasto male impressionato dal comma 3 dell'articolo 1, che recita: «L'ANAS è autorizzata a realizzare le opere di cui al comma 1 in caso di esito positivo della valutazione di impatto ambientale, o parte di esse in caso di esito parzialmente positivo della suddetta valutazione, conformemente alle indicazioni del Ministero dell'ambiente, assumendo, se necessario, le opportune misure di mitigazione e le eventuali alternative indicate». Infatti, se teniamo presente che i disegni di legge confluiti poi nel provvedimento in titolo sono stati presentati alla Camera dei deputati nel luglio del 1987, io debbo dire con sincerità che non capisco questi ritardi. Ci sarebbe stato tutto il tempo per compiere i rilevamenti necessari rispetto all'impatto ambientale e dunque il disegno di legge n. 2351 non avrebbe dovuto esprimersi in termini ipotetici, bensì in termini già acquisiti.

Per tale motivo, preannuncio, quindi, la mia astensione in merito a questo provvedimento in quanto - ripeto - sono dell'avviso che le indagini debbano essere compiute prima che un disegno di legge intervenga.

**PRESIDENTE.** Pur essendo d'accordo sulla necessità che gli studi vengano effettuati in precedenza, debbo farle notare, senatore Ulianich, che però, per motivi burocratici, essi possono essere svolti solo in presenza di una legge approvata. Nel caso specifico, dunque, non essendo il provvedimento al nostro esame ancora stato licenziato da entrambi i rami del Parlamento, non era possibile effettuare tali studi.

**ULIANICH.** Signor Presidente, io non accetto questo modo di legiferare perchè quando le condizioni sono preliminari all'attuazione di quanto disposto dalla legge, dovrebbe essere esattamente il contrario.

A questa metodologia dunque io non posso aderire, per cui ribadisco il mio voto di astensione.

**POLLICE.** Poichè ritengo che le motivazioni addotte dal collega Ulianich siano estremamente fondate, mi associo alle sue dichiarazioni e preannuncio la mia astensione sul provvedimento.

**PATRIARCA.** Il Gruppo della Democrazia cristiana voterà a favore del disegno di legge in titolo. Io ritengo che le considerazioni svolte dal senatore Ulianich siano pretestuose perchè, in materia di opere pubbliche, le valutazioni di impatto ambientale possono essere svolte solo se, preventivamente, viene approvato il provvedimento che le dispone, anche perchè tali indagini debbono essere, in qualche modo, finanziate. Pertanto, deve essere indicato il soggetto che è deputato a realizzare l'iniziativa e occorre l'approvazione di massima dell'iniziativa stessa. Inoltre, il comma 3 contiene anche indicazioni dettagliate nel caso in cui l'impatto ambientale venga garantito solo in parte e quindi mi pare che non vi siano motivi per ritenere che si voglia sfuggire, nel completamento di quest'opera molto importante, a quelle che sono le componenti relative alla situazione del territorio.

**SANESI.** Aderendo in parte alle considerazioni svolte dal senatore Ulianich ed anche perchè non mi hanno del tutto convinto le precisazioni addotte dal relatore a proposito del finanziamento di tale opera, preannuncio che il Gruppo del Movimento sociale italiano si asterrà dal votare il provvedimento in esame.

**ULIANICH.** Come lei sa, signor Presidente, io rispetto tutte le opinioni nella loro variegata espressione; non condivido, invece, l'aggettivo «pretestuose», usato dal senatore Patriarca, perchè non lo ritengo rispettoso della persona.

PATRIARCA. Lo ritiro, immediatamente; la parola ha tradito il pensiero.

ULIANICH. Debbo aggiungere, però, signor Presidente, che il senatore Patriarca, il quale ha un nome così altisonante che rinvia al Vecchio Testamento, ha dimenticato di leggere il primo comma dell'articolo 1, che recita: «l'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) è autorizzata a progettare il definitivo completamento del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso...». Quindi non si può argomentare che si tratta di pretesti, perchè non è l'inizio di un progetto ma è il completamento di un progetto già esistente; che si pensi all'impatto ambientale solo quando il progetto è già stato elaborato mi sembra molto grave.

MARNIGA. Annuncio il voto favorevole del Gruppo del partito socialista italiano sul provvedimento al nostro esame.

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

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei fare due piccole precisazioni; mi consentirà il senatore Ulianich che la questione da lui posta è comprensibile e condivisibile, ma solo in linea di principio, perchè rispetto alle procedure legislative e rispetto agli atti da compiere mai si creerebbe il soggetto idoneo a disporre se fossimo in assenza di una legge in atto, perchè mancherebbe una copertura e in sostanza il profilo e la responsabilità atti a dettare norme per le valutazioni di impatto ambientale.

D'altro canto il comma 1 dell'articolo 1 che lei ha richiamato fa comunque riferimento alle opere da completare: se l'ANAS non fosse autorizzata al completamento delle opere con un apposito strumento legislativo, cadrebbe anche di fatto il presupposto dell'articolo 1 che si riferisce appunto alle opere da completare.

Detto questo vorrei dire comunque che in linea di principio una metodologia corretta dovrebbe fare riferimento alle procedure cui lei accennava; tuttavia sul piano legislativo, burocratico e amministrativo questa linea non può tradursi facilmente in atti.

Il parere della Commissione bilancio di fatto è per lo stralcio della somma di riferimento al capitolo 709 relativo alla manutenzione; il Governo aveva espresso parere negativo circa l'addebito della copertura sul capitolo 709, ritenendolo un capitolo indispensabile ed inidoneo ad assorbire la somma di 95 miliardi prevista. Comunque il Governo, nella seduta precedente, anche alla luce del parere unanime della competente Commissione del Camera, si era dichiarato disposto a rimettersi all'opinione della Commissione stessa. Alla luce di questo parere e della proposta del relatore, esprimo assenso agli emendamenti presentati dal relatore stesso.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

## Art. 1.

1. L'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) è autorizzata a progettare il definitivo completamento del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso relativamente alle seguenti opere:

- a) due nuove sale laboratorio in sotterraneo;
- b) una galleria carrabile di accesso e servizio per il collegamento autonomo del laboratorio in sotterraneo con l'esterno sul versante aquilano, ivi compresa la corsia di attesa, le nicchie ospitanti il monitoraggio ambientale e gli eventuali cunicoli di emergenza;
- c) l'ampliamento ed adeguamento del centro direzionale-laboratorio esterno, nell'area adiacente il fabbricato esistente, nonché il suo allaccio alla galleria di collegamento con il laboratorio sotterraneo.

2. In considerazione della particolare natura delle opere di cui al comma 1, il progetto è sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, secondo le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 10 agosto 1988, n. 377, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 204 del 31 agosto 1988, e con particolare riferimento alla valutazione dell'impatto con l'equilibrio idrogeologico della montagna.

3. L'ANAS è autorizzata a realizzare le opere di cui al comma 1 in caso di esito positivo della valutazione di impatto ambientale, o parte di esse in caso di esito parzialmente positivo della suddetta valutazione, conformemente alle indicazioni del Ministero dell'ambiente, assumendo, se necessario, le opportune misure di mitigazione e le eventuali alternative indicate.

4. Ricorrendo i motivi previsti dalle lettere b), c) e d) del primo comma dell'articolo 5 della legge 8 agosto 1977, n. 584, l'ANAS può curare l'esecuzione degli interi lavori di cui alla presente legge secondo le modalità già previste dai commi secondo, quarto e quinto dell'articolo 1 della legge 9 febbraio 1982, n. 32.

5. Completate le opere di cui al comma 1, l'ANAS le consegna all'Istituto nazionale di fisica nucleare, il quale provvede con propri fondi all'attrezzatura, alla sperimentazione, alla gestione ed alla manutenzione delle stesse.

**È approvato.**

## Art. 2.

1. L'Istituto nazionale di fisica nucleare provvede con propri fondi alla realizzazione degli impianti speciali di sicurezza necessari per le attività specifiche poste in essere dall'Istituto stesso in rapporto alle singole sperimentazioni che saranno effettuate.

2. La progettazione degli impianti di cui al comma 1 avviene con la consulenza, anche in sede di collaudo, dell'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro.

**È approvato.**

## Art. 3.

1. Fermi restando gli obblighi contrattuali già assunti e da assumersi da parte delle ditte esecutrici, l'ANAS provvede al miglioramento ed al restauro dell'ambiente nelle zone interessate dalle opere da realizzarsi ai sensi della presente legge, nonché in quelle interessate dai già eseguiti lavori di costruzione del traforo autostradale e del laboratorio di fisica nucleare, applicando altresì le disposizioni della legge 29 luglio 1949, n. 717, e successive modificazioni e integrazioni. A tal fine, l'ANAS, con apposito progetto, procede alla localizzazione e definizione degli interventi da eseguire non solo relativamente alle aree demaniali, ma anche a quelle considerate meritevoli di recupero e di eventuale acquisizione al demanio.

2. Gli oneri per gli interventi di cui al presente articolo corrispondono al 10 per cento dello stanziamento previsto dall'articolo 5.

3. L'Istituto nazionale di fisica nucleare rimuove le strutture prefabbricate installate sotto le pendici di monte Aquila e ripristina lo stato preesistente dei luoghi entro tre anni dall'entrata in vigore della presente legge.

**È approvato.**

## Art. 4.

1. Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, a fini di promozione scientifica e ambientale dell'area su cui grava il laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso, promuove la costituzione di un consorzio, con sede in L'Aquila, tra l'Istituto nazionale di fisica nucleare e, a loro richiesta, la regione Abruzzo, l'università de L'Aquila, il Consiglio nazionale delle ricerche, il Comitato nazionale per la ricerca e lo sviluppo dell'energia nucleare e delle energie alternative e Telespazio Spa.

2. Il consorzio provvede, attraverso apposite strutture, alla realizzazione di programmi sperimentali concernenti l'approntamento di una rete di rilevamento e controllo ambientale nella regione del Gran Sasso per lo studio dei fenomeni geofisici, interni ed esterni, delle acque sotterranee e delle risorse idrogeologiche nonché delle trasformazioni dell'ambiente naturale.

3. Allo scadere del programma sperimentale della durata di cinque anni, la rete di rilevamento e controllo ambientale entra a far parte dei servizi tecnici dello Stato.

4. Il consorzio promuove, inoltre, l'istituzione e la gestione di centri di ricerca scientifica, localizzati a L'Aquila ed a Teramo, finalizzati alla ricerca nel campo delle telecomunicazioni, delle tecnologie compatibili con l'ambiente e delle attività produttive ad impatto ambientale limitato, nonché alla diffusione delle conoscenze scientifiche acquisite, al trasferimento ed all'uso produttivo delle tecnologie, operando in stretta collaborazione con il laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso.

5. Per consentire al consorzio il raggiungimento delle sue finalità, viene istituito un fondo di dotazione, finalizzato alle sole spese di investimento, da finanziare, per lire 5 miliardi secondo le modalità di cui all'articolo 5, e, per le restanti necessità, con i contributi erogati dagli enti partecipanti.

6. Possono aderire al consorzio, dopo la sua costituzione, altri enti e società interessati che si obblighino ad erogare contributi al fondo di dotazione secondo le norme che saranno fissate dallo statuto del consorzio stesso.

7. Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica provvede altresì alla realizzazione in Teramo, all'interno del centro di ricerca scientifica di cui al comma 4, del Museo della fisica e dell'astrofisica, per l'importo di lire quattro miliardi a valere sullo stanziamento di cui all'articolo 5. Il Museo è gestito dall'Istituto nazionale di fisica nucleare nel quadro dei suoi programmi di didattica, informazione e divulgazione scientifica. Alle spese relative alla gestione del Museo l'Istituto nazionale di fisica nucleare provvede a carico degli ordinari stanziamenti del proprio bilancio.

**È approvato.**

#### Art. 5.

1. All'onere di lire 160 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge si fa fronte quanto a lire 5 miliardi per l'anno 1990, lire 15 miliardi per l'anno 1991 e lire 45 miliardi per l'anno 1992, mediante riduzione dello stanziamento iscritto nel bilancio triennale 1990-1992 al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990 all'uopo utilizzando la specifica voce «Completamento laboratorio scientifico del Gran Sasso», e quanto a lire 5 miliardi per l'anno 1990, lire 20 miliardi per l'anno 1991, lire 35 miliardi per l'anno 1992 e lire 35 miliardi per l'anno 1993, mediante riduzione di pari importo del capitolo 709 dello stato di previsione delle spese dell'ANAS, e corrispondente integrazione della contabilità speciale di cui all'articolo 9 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, come sostituito dal primo comma dell'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 32.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

All'articolo 5 il relatore ha presentato due emendamenti. Il primo tende a sostituire le parole: «160 miliardi» con le altre: «65 miliardi» e ad aggiungere, dopo le parole: «della presente legge» e ad aggiungere, dopo le parole: «della presente legge», le altre: « , per quello che concerne la prima fase dei lavori di completamento, ».

Lo metto ai voti.

**È approvato.**



Il secondo emendamento tende a sopprimere, al primo comma, da «Completamento laboratorio scientifico del Gran Sasso» fino alla fine del comma.

Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 5, che nel testo emendato risulta così formulato:

Art. 5.

1. All'onere di lire 65 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge, per quello che concerne la prima fase dei lavori di completamento, si fa fronte quanto a lire 5 miliardi per l'anno 1990, lire 15 miliardi per l'anno 1991 e lire 45 miliardi per l'anno 1992, mediante bgh n 3 riduzione dello stanziamento iscritto nel bilancio triennale 1990-1992 al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990 all'uopo utilizzando la specifica voce «Completamento laboratorio scientifico del Gran Sasso».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

**È approvato.**

Art. 6.

1. La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

**È approvato.**

L'esame degli articoli è così esaurito.

Passiamo alla votazione finale.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso con le modifiche accolte.

**È approvato.**

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

(Seguito della discussione e rinvio)

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

Riprendiamo la discussione, sospesa nella seduta del 19 luglio.

Ricordo che in tale seduta noi avevamo chiuso la discussione generale. Tuttavia, avendo il senatore Lotti chiesto di ribadire alcune

delle cose dette precedentemente, possiamo considerarla ancora aperta e gli do pertanto la parola.

LOTTI. Non ripeterò l'intervento che ho già svolto nella seduta precedente, ma voglio ribadire velocemente alcune questioni che per noi sono pregiudiziali per un serio esame del disegno di legge in discussione.

Voglio anzitutto ribadire che in linea di principio il nostro Gruppo non è contrario ad una proroga della concessione per la società Autostrade, in quanto riteniamo che questa possa essere una delle condizioni, assieme ad un'accorta manovra tariffaria, che dovrà consentire alla Società autostrade di realizzare i programmi sulla base dell'autonomia finanziaria - senza che ciò comporti una lira a carico del bilancio dello Stato -, programmi che la Società deve realizzare sia in ossequio ai deliberati del Parlamento che sulla base di autonome decisioni. Questo è un primo punto che riaffermiamo; ma quali sono i programmi della Società autostrade?

Noi finora abbiamo ricevuto in Commissione alcune note che riguardano la situazione di bilancio della Società, che ci dimostrano come in assenza di una politica tariffaria di più ampio respiro e senza aumenti tariffari, la Società stessa non è più in grado di garantire neanche l'ordinaria manutenzione della propria rete e quindi tanto meno sarebbe in grado di affrontare quei programmi che il Parlamento le ha assegnato di realizzare. Voi sapete però che su questi programmi il Parlamento non si è espresso in modo univoco. Infatti i programmi conseguenti alla legge n. 526 del 1985 - programma triennale 1985-1987 - e le opere comprese nel primo stralcio del piano decennale hanno ricevuto il voto contrario del Gruppo comunista.

Inoltre, proprio in questi giorni, si sono aggiunte nuove opere a carico della Società autostrade quali l'attraversamento appenninico; basta scorrere i giornali per vedere quali polemiche stia suscitando l'ipotesi di un'autostrada che colleghi Barberino del Mugello a Sasso Marconi. Vi è quindi la necessità di una riflessione più attenta in Commissione, come del resto una riflessione va condotta su altre opere; ad esempio la legge sulle Colombiane, che noi non abbiamo votato, assegna opere aggiuntive alla Società autostrade. Insomma: vi è l'esigenza di avere quanto meno un programma delle opere della Società per capire se tale programma giustifichi o meno la proroga della concessione.

Voglio anche ricordare, in modo particolare al Sottosegretario, che la legge n. 531 aveva già previsto una prima proroga della concessione di quindici anni, facendo però carico alla società di alcuni obblighi ed impegni che non sono stati ancora completamente assolti.

Ed allora, come possiamo noi, che pure in linea di principio non siamo contrari, accedere così, senza una ulteriore riflessione, senza un maggiore approfondimento e senza una verifica del passato, alla proposta di proroga che ci viene dal disegno di legge in esame?

Noi chiediamo, dunque, che anche in merito agli impegni derivanti alla Società autostrade dalla legge n. 531 sia effettuata una verifica e che tale società venga chiamata, nel prossimo mese di settembre, a

relazionarci sulle sue iniziative, in modo che su una materia così scottante venga offerta al Parlamento una conoscenza puntuale.

Voglio anche richiamare, signor Sottosegretario - e qui mi rivolgo un'altra volta direttamente a lei perchè in questi giorni abbiamo fatto passi avanti - quello che io ebbi a dire in occasione dell'intervallo svolto in sede di discussione generale e cioè che siamo di fronte ad una situazione abbastanza strana. Infatti, mentre al Senato stiamo esaminando il disegno di legge n. 2331, i colleghi della Camera dei deputati sono impegnati a discutere un provvedimento concernente analoga materia, ossia quella delle eventuali proroghe delle concessioni a tutte le società autostradali, che pure potrebbero essere autorizzate in via amministrativa dal Ministro dei lavori pubblici, in quanto solo per la Società autostrade è previsto che la proroga venga concessa con legge.

Pertanto, signor Sottosegretario, è evidente che vi è una connessione, almeno nelle intenzioni del Governo, tra i provvedimenti colà presentati, anche se sotto forma di emendamenti dell'onorevole Ceruti, e il disegno di legge qui in discussione. Questo collegamento - lo ribadisco - esiste nella stessa relazione che accompagna il provvedimento al nostro esame, laddove, nell'ambito di un discorso di carattere più generale, si dice che il problema delle concessioni autostradali e della loro eventuale proroga è strettamente collegato ai programmi che le società concessionarie intendono presentare. Ed allora, visto che come forza politica abbiamo una posizione molto critica sui programmi delle società concessionarie, tant'è che abbiamo sempre votato contro le iniziative di apertura e di rilancio in grande stile di una politica autostradale, noi chiediamo che si unifichi la sede di discussione di questi provvedimenti.

Per essere più chiaro, signor Sottosegretario: se alla Camera dei deputati rimangono in piedi, come emendamenti ad un disegno di legge di accompagnamento della finanziaria 1990, le sei proposte di modifica avanzate dall'onorevole Ceruti, noi chiediamo che si faccia una scelta: o anche l'esame del provvedimento da noi in discussione, viene trasferito in quella sede oppure gli emendamenti in discussione alla Camera debbono essere esaminati qui al Senato. Solo così si può consentire ad un ramo del Parlamento di affrontare globalmente la materia. Non vi è dubbio, infatti - lo dicevo già nel precedente intervento - che un'eventuale proroga concessa alla Società autostrade ne trascinerebbe inevitabilmente altre o, in ogni caso, rappresenterebbe un precedente in quanto il ragionamento contenuto nella relazione a questo disegno di legge è il seguente: la manovra tariffaria e la proroga delle concessioni costituiscono i presupposti in base ai quali chiedere alle società concessionarie di autostrade di autofinanziare i propri interventi. Ora, però, poichè noi non siamo per l'autofinanziamento di ogni qualsiasi iniziativa, ma esclusivamente di iniziative che siano effettivamente mirate a realizzare l'obiettivo del piano generale dei trasporti, ecco che è necessario sapere compiutamente di che discutiamo e che il dibattito non venga spezzettato tra un ramo del Parlamento e l'altro, dando così luogo ad una situazione di difficile conoscenza e governabilità dei problemi.

Un'altra questione che avevo sollevato e sulla quale chiedo che il Presidente ci dia una risposta era la seguente. L'articolo 2 del disegno di

legge prevede adeguamenti tariffari secondo un determinato schema; un emendamento proposto dal relatore, sostitutivo dell'intero articolo, fa sì che tale schema venga radicalmente modificato in particolare eliminando il previsto parere obbligatorio del CIP. Ebbene, io chiesi che questo emendamento fosse sottoposto al parere della Commissione bilancio in quanto siamo di fronte ad una scelta che non è ininfluente rispetto alla politica economica complessiva del paese, dato che i pedaggi autostradali, considerata l'attuale incidenza del trasporto su gomma, agiscono sul tasso di inflazione così come verrà poi ufficialmente accertato, a fine anno, dall'ISTAT. Per tale motivo, dunque, un parere della 5<sup>a</sup> Commissione in merito alla congruità del superamento del parere del CIP mi pare necessario e quindi anche oggi mi permetto di richiamare l'attenzione della Presidenza della Commissione su tale esigenza, proprio perchè vorremmo essere tranquilli che l'emendamento proposto dal relatore non confligga con orientamenti o decisioni presenti nell'ambito stesso del Governo. Ovviamente, anche questo fa ritenere che oggi non siamo in grado di concludere l'esame e l'approvazione del provvedimento, che pertanto dovrà essere rinviato al mese di settembre.

Prima di concludere, voglio fare un'ultima riflessione e mi rivolgo in modo particolare al Presidente della nostra Commissione perchè so che su questa materia altre volte abbiamo avuto modo di discutere e abbiamo trovato anche spazi per importanti convergenze. Mi riferisco, cioè, all'opportunità di recuperare a settembre, allorchè discuteremo il nuovo programma triennale sulla viabilità, la nostra attenzione sia sul principio dell'autofinanziamento degli interventi autostradali, che sulla necessità di avviare una più ampia riflessione sul sistema delle concessioni autostradali vigente nel nostro paese. È - a mio avviso - impensabile, infatti, che tale sistema rimanga, dopo tanti anni, immutato in presenza di fatti nuovi intervenuti non solo nel mondo dei trasporti, ma anche nel rapporto tra pubblico e privato. Quindi, credo che la discussione del prossimo programma triennale, che il Ministro si è impegnato a portare in Parlamento alla ripresa dei lavori, dopo la pausa estiva, debba rappresentare anche l'occasione per avviare una riflessione sul sistema delle concessioni nel nostro paese. Dobbiamo fare il punto su tutta questa vicenda, dobbiamo capire cosa sta succedendo, dobbiamo mandare dei messaggi chiari, come Parlamento, anche al Governo, laddove questi, semplicemente con propria autorizzazione, potrebbe prorogare le concessioni delle società autostradali diverse dalla Società autostrade.

Sono queste le considerazioni che volevo sottoporre all'attenzione dei colleghi in quanto ribadisco l'esigenza che nel prossimo mese di settembre questa materia, che io mi auguro sia all'esame del Senato, venga affrontata in modo globale e serio e soprattutto che il Parlamento abbandoni questa discussione binaria che renderebbe impossibile una decisione coerente con gli obiettivi che le forze politiche autonomamente vorranno darsi.

**PRESIDENTE.** Il senatore Lotti, con il suo intervento, ha introdotto ulteriori elementi che hanno arricchito la discussione precedente e quindi, stante anche alcune dichiarazioni che ho ascoltato la volta

precedente, mi sembra opportuno rinviare l'esame del provvedimento alla ripresa dei lavori. Al riguardo, proporrei di effettuare un'audizione degli amministratori della Società autostrade ed eventualmente dell'ANAS al fine di raccogliere dati. Non riterrei inopportuna, inoltre, una presa di contatti informali con la omologa commissione della Camera. Devo dare un'ultima informazione al senatore Lotti: il parere relativo all'articolo 2 non è stato richiesto perchè il presidente Bernardi ha valutato che non vi siano profili di copertura per l'articolo in questione.

LOTTI. C'è un problema di politica economica complessiva del paese.

PRESIDENTE. Il presidente Bernardi ha ritenuto che tale materia non rientrasse nell'ambito della competenza della Commissione bilancio.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Anch'io vorrei proporre alla Commissione il rinvio a settembre, perchè nel dibattito precedente erano emerse indicazioni sulle quali ritengo opportuno svolgere quegli approfondimenti che poi sono stati ribaditi nel corso della discussione odierna.

Mi riservo in un supplemento di relazione di presentare quelle indicazioni relative alla precedente proroga sulla base della legge n. 531 del 1982 ed anche un più dettagliato rapporto relativo alle nuove indicazioni del terzo stralcio del piano triennale che danno luogo alla proroga prevista con il disegno di legge al nostro esame. In quella occasione fornirò tutti quei chiarimenti relativi agli emendamenti che ho proposto e sui quali vorrei presentare un rapporto più dettagliato.

Il rinvio della discussione si è reso necessario in considerazione della opportunità di acquisire quanto più elementi possibile per una valutazione più complessiva del provvedimento, non solo per quanto attiene più specificamente alla proroga della concessione; ed io sono d'accordo con il senatore Lotti che bisognerà trovare l'occasione per rimeditare sull'istituto della concessione. Tuttavia un dato importante della discussione è quello relativo alla determinazione delle nuove tariffe autostradali, che ritengo debbano essere sottratte alla valutazione complessiva del CIP, perchè diversamente dovremmo ripetere le considerazioni che hanno dato luogo al mancato adeguamento, o ad un adeguamento tardivo e non sufficiente rispetto all'impegno sempre più crescente in ordine alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle autostrade, anche in rapporto alla crescita smisurata del traffico, specialmente nel settore delle merci visto che le alternative possibili al traffico autostradale non si realizzano perchè il piano dei trasporti non trova opportunità di applicazione. Noi ci auguriamo che anche attraverso la riforma dell'ente Ferrovie dello Stato venga una nuova spinta in questa direzione.

Ritengo comunque che questo provvedimento vada rinviato a settembre e sarà mia cura far pervenire alla Commissione delle risposte relativamente ai problemi sollevati con una relazione aggiuntiva che mi permetterà di presentare appena il provvedimento sarà nuovamente posto all'ordine del giorno.

POLLICE. Alle considerazioni fatte dal collega Lotti e alle precisazioni del relatore Patriarca aggiungo solo che desidererei avere entro i primi di settembre dalla Società autostrade una relazione sui quindici anni di attività; una relazione che desidero corposa e ponderata sulla situazione della gestione e sugli investimenti, insomma quei dati che non abbiamo potuto desumere dai bilanci e dai consuntivi annuali. Ritengo che questa relazione sia preliminare a qualsiasi altro passo in avanti, anche perchè concedere un'ulteriore proroga di dodici anni senza sapere con esattezza i risultati ottenuti con i precedenti quindici anni di gestione mi sembra francamente esagerato.

LIBERTINI. Il collega Lotti ha definito con molta precisione la posizione del gruppo comunista. A quanto già detto devo aggiungere una dichiarazione che integra le posizioni esposte dal collega, anche perchè intorno a questo disegno di legge e alla sua connessione con il provvedimento che si sta discutendo alla Camera è nata una campagna di stampa e un dibattito giornalistico. Pertanto vorrei precisare la posizione del nostro Gruppo.

Come lei sa, signor Presidente, noi abbiamo accettato la sede deliberante per questo provvedimento; tale accettazione - che allo stato dei fatti confermo - è stata ispirata da due motivi: il primo è che all'interno di questo provvedimento ci sono alcune parti che riteniamo effettivamente urgenti, quali la manovra tariffaria e il passaggio all'autonomia finanziaria. Altre parti del provvedimento non le riteniamo urgenti, ma siccome ci sono alcuni punti che ci interessano particolarmente, abbiamo accettato l'esame in sede deliberante sotto condizione. Inoltre abbiamo aderito alla sede deliberante perchè quando ci sono possibilità di convergenza anche su alcune parti di un provvedimento noi abbiamo una posizione costruttiva, anche se le ultime vicende scoraggiano questa nostra disponibilità.

Vorrei tuttavia che fosse chiaro che manterremo l'adesione alla sede deliberante solo se il provvedimento assumerà certe caratteristiche: se non saranno sciolti alcuni interrogativi, quelli posti dal senatore Lotti, non potremo mantenere l'assenso alla discussione in sede deliberante.

Voglio ancora una volta ribadire la nostra posizione generale, anche se i colleghi la conoscono: noi siamo convintissimi che sia necessario giungere immediatamente ad un radicale mutamento dell'impianto del sistema dei trasporti. Il nostro paese si trova in una condizione assurda: è l'unico paese d'Europa nel quale una parte enorme del trasporto merci e passeggeri avviene su strada, che ha le ferrovie sotto dimensionate e il cabotaggio marittimo ai minimi termini. È una situazione incivile che ci esclude dall'Europa e che ha conseguenze pesanti sul territorio, sull'ambiente, sull'energia e sulla sicurezza.

Ecco perchè noi comunisti ci battiamo perchè il sistema sia cambiato, contenendo lo sviluppo del sistema autostradale e potenziando fortemente le ferrovie. Naturalmente questa posizione non significa che non si debbano fare interventi viari; lo voglio precisare perchè su

questo si fa molta confusione. In primo luogo, degli interventi viari sono necessari per la manutenzione, visto che sulla rete viaria italiana ci sono enormi problemi a questo riguardo noi abbiamo bisogno che tali interventi siano fatti e ciò non ha niente a che vedere col mutamento del sistema dei trasporti; anzi, cambiare il sistema dei trasporti vuol dire anche avere delle autostrade in buone condizioni di efficienza.

In secondo luogo ci sono alcuni completamenti che sono necessari e che stanno all'interno di una logica complessiva. Allora la questione da capire, signor Presidente, è proprio questa e cioè se il disegno di legge al nostro esame serve per passare ad un regime di autofinanziamento, che comporti la soppressione totale di quell'infausto contributo dello Stato per la costruzione di autostrade, deciso qualche anno fa contro il nostro voto, ovvero sia se esso è finalizzato ad un sistema in cui le tariffe finanziano unicamente la manutenzione dei tratti già costruiti e il completamento di alcune opere precise o se, viceversa, è una via d'uscita per un rilancio massiccio delle opere autostradali. Nel primo caso, infatti, siamo disponibili a collaborare, nel secondo, invece, non solo chiederemo la rimessione all'Aula del provvedimento, ma passeremo ad una opposizione, la più recisa possibile. E mi sia consentito dire, al riguardo, che la vicenda del raddoppio del tratto Firenze-Bologna dell'Autostrada del Sole, di cui si parla tanto in questi giorni, è davvero inquietante. Si tratta infatti di una questione che si trascina da anni, rispetto alla quale occorre però una scelta precisa. Se si tratta di costruire una variante di valico, poichè quei 25-30 chilometri che attraversano la Cisa sono in condizioni pericolanti e quindi la costruzione di un raddoppio è essenziale - in realtà, non si tratterebbe neanche di un raddoppio perchè la verità è che quell'autostrada da un momento all'altro può essere bloccata e pertanto siamo di fronte ad una emergenza, che noi abbiamo sempre sottolineato -, allora noi siamo d'accordo; ma se, invece, si prende spunto da ciò per costruire una nuova autostrada, che va fino a Incisa e che in realtà prefigura il raddoppio dell'Autosole, sulla quale già, in alcuni tratti, sono state realizzate le terze corsie, allora noi domandiamo come mai si può realizzare un'altra autostrada attraverso l'Appennino, mentre non si riesce a raddoppiare la linea ferroviaria, sapendo peraltro che la costruzione della ferrovia costa meno, occupa uno spazio territoriale minore e non inquina. Non si capisce, quindi, perchè tale opera non si riesca a realizzare e non mi si venga a dire che l'autostrada si autofinanzia perchè il TGV francese si è ripagato in 9 anni.

La questione che riguarda il transito dell'Appennino, dunque, è per noi molto seria e secca. Se si tratta di una variante di valico, rispondente ad una emergenza, noi siamo assolutamente favorevoli alla sua realizzazione, naturalmente dopo averne verificato l'impatto ambientale secondo le procedure vigenti; se si tratta, invece, di cogliere questa occasione per innescare un processo di rilancio del sistema autostradale, a partire dalla dorsale appenninica, noi riteniamo questa linea nefasta, intanto perchè torna a privilegiare il trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia e in secondo luogo perchè quella dell'attraversamento dell'Appennino è - come tante volte si è detto - una linea profondamente sbagliata, che andrebbe invece sostituita con una linea di attraversamento su largo fronte. Il percorso che passa, ad

esempio, lungo la costa tirrenica non è più lungo, infatti, che di 15 chilometri; pur tuttavia consentirebbe un processo di decentramento.

In conclusione, dunque, la nostra posizione su questo disegno di legge è molto chiara: se si trova una convergenza intorno ad una legge che sostanzialmente rinnovi la concessione solo per la Società autostrade, non per le altre – cosa per la quale siamo del tutto contrari –, se si stabilisce che l'autofinanziamento comporta la soppressione immediata del contributo dello Stato alla costruzione di opere autostradali e se si pone il vincolo che l'utilizzo dei fondi è destinato unicamente alla manutenzione e alla costruzione di opere predeterminate nell'ambito della filosofia propria del piano generale dei trasporti, noi siamo disposti a far procedere rapidamente questo provvedimento. Se, invece, esso è un grimaldello per andare ad una politica dei trasporti di carattere diverso, ovverossia per continuare l'attuale sciagurata politica dei trasporti, allora, preannuncio fin d'ora che non solo chiederemo la revoca della sede deliberante, ma condurremo altresì una battaglia frontale contro un provvedimento che consideriamo nefasto per il paese.

ULIANICH. Signor Presidente, nel dichiararmi favorevole ad un rinvio dell'esame del provvedimento in discussione, colgo l'occasione per invitare il senatore Patriarca a fornire, nella relazione suppletiva che svolgerà, ulteriori dati relativi ai bilanci della Società autostrade Spa in quanto, prima di decidere circa la proroga di 12 anni del periodo di concessione, di cui all'articolo 4 della legge n. 385 del 1968, sarebbe opportuno avere visione della situazione concreta in cui versa tale Società.

Vorrei, infine, richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che il dubbio avanzato dal senatore Lotti, circa la possibile estensione automatica della proroga alle società autostradali, trova conferma nella relazione introduttiva al disegno di legge, laddove si dice: «Tale meccanismo è previsto su base convenzionale, rientrando quindi in una fattispecie contrattuale, con tutte le società concessionarie ad eccezione che per la Società autostrade Spa, per la quale la proroga della concessione deve essere stabilita con legge». Quindi, si dovrebbe evincere da quanto scritto nella relazione che l'articolo 1 è stato stilato solo perchè la proroga relativa alla Società autostrade ha bisogno di un intervento legislativo, mentre esso non è necessario nei confronti delle altre concessionarie, le quali, dunque, ne beneficerebbero automaticamente.

VELLA. Io condivido alcune delle osservazioni fatte dai senatori Libertini e Lotti, le quali toccano taluni punti che ritengo importanti e qualificanti – sui quali peraltro già ci siamo espressi in altre occasioni – quali, ad esempio, la necessità di privilegiare il trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, essendo questo più funzionale e meno costoso, e quella di dare priorità, anche nell'ambito della realizzazione dei programmi concernenti l'ANAS, al completamento di quelle infrastrutture viarie prioritarie, senza le quali non si potrebbero raggiungere gli obiettivi del piano generale dei trasporti.

Fatta questa premessa, debbo aggiungere però che sono contrario a che l'approvazione di questo disegno di legge risulti condizionata alla



previsione che la proroga sia finalizzata esclusivamente al completamento delle opere già previste o in fase di costruzione. Per quanto riguarda poi il passaggio ad un sistema di autofinanziamento, anch'io auspico che esso possa portare alla soppressione del contributo statale sulle opere autostradali. Questa sarebbe effettivamente la soluzione ottimale, cioè se, attraverso l'aggiornamento delle tariffe, l'introito delle tariffe stesse fosse di per sé sufficiente alla realizzazione dei programmi. Pertanto dovremmo trovare un meccanismo di aggiornamento delle tariffe in grado di ridurre i contributi erogati dallo Stato.

Devo concordare con un'altra osservazione del senatore Lotti, cioè circa la necessità di investire anche la Commissione bilancio del problema economico complessivo che il disegno di legge affronta. Quindi, con queste osservazioni, condivido la proposta del relatore per un rinvio dell'esame del provvedimento a settembre al fine di disporre di maggiori dati per esprimere con più consapevolezza un giudizio positivo su di esso.

MARNIGA. Prendo atto delle dichiarazioni del relatore, che si impegna in una prossima seduta della Commissione a dare una compiuta e completa risposta agli interrogativi che il Gruppo socialista aveva precedentemente sollevato. Alcuni nostri dubbi e alcune nostre perplessità permangono e credo che il relatore alla ripresa di settembre sarà in grado di chiarire questi interrogativi portando quegli elementi che noi avevamo richiesto.

Il relatore presenterà degli emendamenti e anche su questi ci saranno date motivate spiegazioni, perchè alcuni di questi emendamenti sono molto «pesanti» e hanno bisogno di buone argomentazioni, visto che non hanno molta attinenza con la materia in oggetto.

Vengo ora ad una rapidissima considerazione sui due principali problemi sollevati da questo provvedimento. La proroga della concessione alla Società autostrade si inserisce in un discorso che in questa Commissione avevamo già fatto, purchè rientri nelle motivazioni che più volte la Commissione aveva individuato, anche se sappiamo che per la Società autostrade la proroga deve essere decisa con un'apposita legge, mentre per le altre concessionarie ribadisco che è sufficiente un atto amministrativo del Ministro. Siccome stiamo discutendo di questo problema, anche per le altre concessionarie si dovrà comunque svolgere un approfondimento in Commissione, perchè i criteri che valgono per la Società autostrade possono valere anche per altre concessionarie purchè si impegnino a realizzare una serie di opere in autofinanziamento, che vadano oltre lo stretto percorso delle autostrade e che servano da collegamento tra le autostrade e i grossi centri nel segno della intermodalità.

Il secondo problema è quello dell'aumento delle tariffe; su questo noi siamo d'accordo perchè va in direzione dell'autofinanziamento, anche se a nostro avviso va snellita la trafila burocratica. Tuttavia siamo in attesa di un piano e di un programma molto chiaro che definiscano i programmi della Società autostrade in funzione delle nuove entrate e su cui l'ANAS eserciti l'attività di vigilanza e di controllo affinché tali risorse vengano impiegate in modo conforme.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La riunione di quest'oggi si è snodata attraverso una serie di interventi interessanti che pongono questioni non semplici all'attenzione della Commissione e del Governo. In parte a queste argomentazioni – anche a quelle poste dal senatore Lotti – il Governo aveva già risposto nella precedente seduta.

C'è una piccola anomalia procedurale nell'andamento di questa seduta, per cui proprio in nome dell'annuncio di ulteriori elementi che il relatore intende fornire alla Commissione, probabilmente ci saranno ulteriori interventi in discussione generale.

Il Governo evidentemente si riserva di intervenire in fase di replica conclusiva per proporre una sintesi più larga possibile, che auspicabilmente risponda soddisfacentemente ai quesiti e alle problematiche emerse nel corso di questa seduta.

PRESIDENTE. L'anomalia procedurale è stata utile, perchè nel prosieguo della discussione sono emersi elementi che mi inducono a ribadire le proposte che ho già fatto, e a farle verificare dall'Ufficio di presidenza che ne terrà conto nella predisposizione del calendario alla ripresa dei lavori.

Propongo pertanto di rinviare il seguito della discussione generale.

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

*I lavori terminano alle ore 11,55.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA