

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

6° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 GENNAIO 1980

Presidenza del Vice Presidente BAUSI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

« Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie » (375)
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE Pag 35, 36, 37 e *passim*
DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti 36, 37, 38
MITROTTI (MSI-DN) 36, 37
PARRINO (PSDI), relatore alla Commissione 35, 37
TONUTTI (DC) 36, 37
VINCELLI (DC) 37

Interrogazioni

PRESIDENTE 27, 30, 31 e *passim*
BOZZELLO VEROLE (PSI) 35
FABBRI (PSI) 29, 30, 31
FONTANA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 28, 30, 31 e *passim*
SIGNORI (PSI) 33, 34

I lavori hanno inizio alle ore 9,25.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni. La prima interrogazione è dei senatori Fabbri e Finessi. Ne do lettura:

FABBRI, FINESSI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere quale atteggiamento intende tenere il Governo nell'imminenza della scadenza prevista dall'articolo 89 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 che dispone l'automatica delega alle Regioni, a far tempo dal 1° gennaio 1980, delle competenze relative alle opere idrauliche dei bacini idrografici interregionali, nel caso in cui non si sia disciplinata tale materia nell'ambito della legge di riforma dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

8ª COMMISSIONE

6º RESOCONTO STEN. (23 gennaio 1980)

In particolare, si chiede di conoscere:

a) per quali ragioni non è stato ancora presentato il disegno di legge di ristrutturazione del Ministero e come si intende far fronte alla prevista scadenza;

b) se non si ritiene quanto meno opportuna, in attesa della riforma organica e quale anticipazione della legge sulla difesa del suolo, la presentazione di un apposito provvedimento inteso ad evitare, mediante la creazione di un organo consortile o comunque misto fra Stato e Regioni, lo smembramento del Magistrato per il Po e del Magistrato alle acque di Venezia.

Infatti, in difetto di tale provvedimento, detti due prestigiosi istituti, che hanno finora funzionato in modo positivo, sarebbero ridotti ad organi di studio, privi di reali competenze operative e di coordinamento, competenze che verrebbero suddivise frammentariamente fra numerose Regioni, compromettendo così ogni possibilità di governo unitario delle acque nelle due più importanti aree idrografiche del Paese.

(3 - 00233)

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In riferimento all'interrogazione in oggetto, si fa presente che questo Ministero, in previsione della scadenza del termine di cui all'articolo 89 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, ebbe già a diramare nella passata legislatura un disegno di legge di riforma dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Il provvedimento peraltro non ha avuto seguito concreto, atteso l'orientamento emerso di considerare il problema della riforma dell'Amministrazione dei lavori pubblici nel contesto più ampio della ristrutturazione generale dell'Amministrazione dello Stato.

Ritenuta comunque la necessità di far fronte ai ponderosi impegni discendenti dall'attuazione del piano di emergenza del 1978 e del programma straordinario previsto dalla legge 21 dicembre 1978, n. 843, questo Ministero ha diramato altro disegno di legge recante, essenzialmente, taluni aggiustamenti tecnici della propria struttura opera-

tiva al fine di conseguire una più idonea funzionalità.

Detto provvedimento, esaminato dal Consiglio dei ministri nel settembre dell'anno decorso, trovasi attualmente al Parlamento (atto della Camera n. 1208) per la definizione formale. In tale provvedimento, tra l'altro, era prevista la proroga del termine di cui al cennato articolo 89 del decreto n. 616.

L'esame preliminare di detto disegno di legge ha costituito l'occasione per procedere ad una verifica con i rappresentanti delle Regioni dei più attuali ed urgenti problemi discendenti dall'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977.

In una serie di incontri tenutisi presso il Ministero dei lavori pubblici è stata infatti considerata l'opportunità di procedere ad una nuova individuazione dei bacini idrografici a carattere interregionale, di prevedere la possibilità di finanziamenti per l'attuazione di opere idrauliche nell'ambito dei bacini idrografici a carattere regionale, di concordare i principi informativi ed i lineamenti della emananda legge sulla difesa del suolo e di considerare infine l'opportunità di una proroga del termine recato dall'articolo 89 del decreto n. 616 del 1977.

A conclusione degli incontri è stata raggiunta l'intesa di ridurre il numero dei bacini idrografici a carattere interregionale già individuata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 22 dicembre 1977 e, al riguardo, è stata inoltrata la richiesta alle Regioni per l'acquisizione del parere previsto dalla normativa vigente.

In ordine alla questione di poter disporre interventi a carico dello Stato per l'esecuzione di opere idrauliche nei bacini idrografici a carattere regionale, è stato proposto apposito emendamento alla legge finanziaria, tuttora in corso di esame al Parlamento, allo scopo di poter utilizzare all'uopo i fondi accantonati per la difesa del suolo.

Circa il nuovo disegno di legge sulla difesa del suolo è stata inviata alle Regioni una relazione contenente le linee fondamentali ed i criteri informativi dello schema di provvedimento.

Per quanto infine riguarda il termine previsto dall'articolo 89 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 — in pendenza della definizione legislativa del provvedimento di cui sopra è cenno che trovasi, come detto, all'esame della Camera, tenuto conto della necessità di proseguire nella realizzazione degli interventi previsti dall'articolo 34 della legge finanziaria n. 843 del 1978, nel triennio 1979-81, in attuazione del piano straordinario riguardante le opere idrauliche — con decreto-legge 29 dicembre 1979, n. 654, detto termine è stato prorogato al 31 dicembre 1981.

In virtù del richiamato provvedimento il Magistrato alle acque di Venezia ed il Magistrato per il Po di Parma potranno continuare a svolgere la loro istituzionale attività operativa e di coordinamento.

Si fa infine presente che è di prossimo esame, da parte del Consiglio dei ministri, uno schema di disegno di legge per « un piano di interventi per la difesa del suolo » già diramato per il « concerto » con i vari Ministeri. La nuova normativa, volta a regolare in modo organico ed unitario l'intera problematica della difesa del suolo, nonchè della tutela e dell'utilizzazione delle risorse idriche, recepisce una moderna concezione dell'intervento dello Stato quale discende dal preminente interesse nazionale, mira a garantire una migliore efficienza dell'attività amministrativa con il coinvolgimento in tale azione dei vari enti ed amministrazioni chiamati ad operare nel settore ed assicura altresì una incisiva partecipazione delle Regioni alle scelte programmatiche operative.

Il nuovo disegno di legge deve ritenersi, infatti, il risultato delle più recenti acquisizioni scientifico-culturali in materia di difesa del suolo e tiene conto delle varie proposte in proposito formulate, compreso il disegno di legge di iniziativa socialista.

F A B B R I . Debbo dichiararmi insoddisfatto. Ritengo infatti che la decisione, adottata dal Governo, di prorogare di due anni la scadenza prevista dall'articolo 89 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, malgrado i tentativi di giustificazione addotti, rappresenti un

atto politico di estrema gravità; e sono anche convinto che siano stati sollevati dubbi molto convincenti sulla legittimità costituzionale della proroga di un termine previsto da una legge attraverso un decreto.

Noi avevamo sollevato il problema quando esisteva il tempo sufficiente per consentire almeno un dibattito preventivo, al riguardo, in Parlamento. Ci siamo invece trovati in presenza di una decretazione d'urgenza per la quale, anche sotto questo profilo, non ricorrono gli estremi. Il risultato è il ritardo nella complessiva azione riformatrice prevista dal decreto n. 616, e soprattutto il ritardo nel dare risposta ai problemi e della difesa del suolo e della garanzia circa il funzionamento di organismi di importanza vitale per vaste aree, quali sono indubbiamente il Magistrato per il Po e il Magistrato alle acque di Venezia.

Tale decisione provoca altresì una ulteriore conflittualità con le Regioni. È di ieri un telegramma di vibrata protesta del presidente della regione Emilia-Romagna, il quale non esprime evidentemente soltanto l'opinione di una Regione, dal momento che al riguardo esiste un fronte giustamente unito delle Regioni. Nè mi pare che quella decisione possa essere giustificata dal fatto che sulla materia vi è un provvedimento — il disegno di legge n. 1208 — pendente alla Camera; anzi, dopo tante promesse, l'annuncio di uno schema di disegno di legge, disarmato per il concerto, sulla difesa del suolo, se ho ben capito, non sembra tener conto dell'urgenza di intervenire in tale settore.

Al riguardo chiediamo da tempo un vertice tra Governo e Regioni per decidere, come anticipazione della legge organica sulla difesa del suolo, un primo complesso di interventi straordinari, ma senza il carattere della episodicità. Anche a tale proposito, però, il Governo sembra fermo in un'inerzia che dura ormai da più lustri.

Ciò detto, e ribadendo la nostra insoddisfazione, ci riserviamo di spiegare in sede di conversione del decreto-legge n. 654 la nostra opposizione; anche perchè, come dicevo, tenuto conto dei contatti avuti con le

3ª COMMISSIONE

6° RESOCONTO STEN. (23 gennaio 1980)

Regioni, quella del semplice rinvio della scadenza è stata la soluzione peggiore.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Fabbri. Ne do lettura:

FABBRI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali sono le ragioni che ancora impediscono l'affidamento definitivo alla cooperativa CMC di Ravenna del secondo stralcio del primo lotto della tangenziale di Parma. Infatti, l'affidamento ha avuto luogo a norma degli articoli 12 e seguenti della legge 3 gennaio 1978, n. 1, e l'esecuzione del provvedimento è stata sospesa in presenza della contestazione di una impresa. Senonchè i rapporti del compartimento ANAS hanno dimostrato che, nella fattispecie, ricorrono tutti i presupposti per fare applicazione del menzionato articolo 12 della legge 3 gennaio 1978, numero 1.

L'interrogante chiede, pertanto, se non si ritenga di dovere provvedere con tutta urgenza al perfezionamento degli atti deliberativi necessari per l'immediata ripresa dei lavori, trattandosi di un'opera di decisiva importanza per la razionalizzazione della viabilità dell'intero comprensorio di Parma e dell'Emilia occidentale.

(3 - 00005)

FONTANA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Devo comunicare che, in seguito ad accordo intervenuto tra il Governo e l'onorevole interrogante, alla presente interrogazione verrà data risposta scritta.

FABBRI. Con l'intesa che la risposta deve essere sollecita.

PRESIDENTE. Il senatore Fabbri rinuncia allora alla risposta orale in favore di quella scritta.

Segue un'altra interrogazione del senatore Fabbri. Ne do lettura:

FABBRI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere secondo quali tempi e modalità saranno eseguiti dall'ANAS i programmati lavori di ampliamento e di varian-

te sulla strada nazionale della Cisa, nel tratto Parma-Fornovo, e se, fra le opere da eseguire, è ricompresa la circonvallazione dell'abitato di Collecchio, secondo il progetto predisposto dall'ANAS in collaborazione con l'Amministrazione provinciale di Parma.

Si fa presente che la realizzazione della circonvallazione di Collecchio costituisce un presupposto indispensabile per lo sveltimento del traffico su tale tronco stradale: infatti l'attuale percorso all'interno dell'abitato costituisce un vero e proprio impedimento per la circolazione, che si è particolarmente intensificata dopo l'apertura dei nuovi raccordi autostradali, a seguito della costruzione dell'autocamionale della Cisa.

La realizzazione della circonvallazione costituisce, pertanto, anche nell'ambito del tronco Parma-Fornovo, una incontestabile priorità dal momento che la strozzatura oggi esistente è fonte di intasamento del traffico e causa di pericoli per gli utenti della strada.

(3 - 00295)

FONTANA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* In riferimento alla interrogazione in oggetto, si fa presente che l'ANAS non ha previsto interventi particolari per l'ampliamento della sede viabile della strada statale n. 62 « della Cisa » nel tratto Fornovo-Parma e per la costruzione della variante esterna all'abitato di Collecchio. Il compartimento della viabilità dell'ANAS di Bologna è dell'avviso, peraltro, che per la soluzione del delicato problema rappresentato dall'attraversamento dei centri abitati sia possibile realizzare l'allargamento della sede stradale della strada statale n. 62, al di fuori degli abitati stessi, sfruttando la esistente sede parallela della strada ferrata, ormai in disuso, e consentendo, in tal modo, un più adeguato scorrimento del traffico.

FABBRI. Sui tempi e lo stadio della progettazione non c'è nulla?

FONTANA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* No, la risposta è quella che ho testè fornito.

8ª COMMISSIONE

6° RESOCONTO STEN. (23 gennaio 1980)

F A B B R I . Io protesto per questo modo di rispondere alle interrogazioni. Quando solleviamo un problema, desideriamo che i Ministri ci dicano se intendono risolverlo o meno; ma riferire semplicemente il pensiero dell'ANAS, che chissà quando eseguirà una circonvallazione utilizzando una strada ferrata, è indubbiamente troppo poco. Le risposte alle interrogazioni devono avere una maggiore consistenza. Se si forniscono risposte burocratiche e incomplete di questo tipo, viene ancora svalutato l'unico strumento di controllo effettivo del Parlamento, cosa che non può certo trovarci d'accordo.

Sono perciò spiacente, ma non posso assolutamente dichiararmi soddisfatto.

P R E S I D E N T E . Credo anch'io che il problema debba essere affrontato più propriamente nella sua generalità.

F A B B R I . La risposta è sibillina, laconica e senza alcun dubbio imprecisa. Questi burocrati debbono imparare che non possiamo accontentarci di risposte simili.

P R E S I D E N T E . Segue un'altra interrogazione del senatore Fabbri. Ne do lettura:

F A B B R I . — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se e quando l'ANAS intende provvedere alla costruzione dei due sovrappassi della ferrovia in località Roccamurata, sulla strada statale Fornovo-Borgo Val di Taro, in provincia di Parma. Si tratta di opere da sempre promesse alle popolazioni della Val di Taro nell'imminenza delle elezioni e fino ad ora mai realizzate.

Per conoscere, altresì, se non si intenda affrontare, in modo più concreto, il problema del collegamento veloce fra l'autostrada della Cisa-casello di Ghiare di Berceto e Borgotaro-bivio Bertorella, di cui i due sovrappassi costituiscono un'importante anticizzazione.

Si fa presente che si tratta di un'infrastruttura indispensabile per togliere una vasta zona appenninica dall'isolamento e capace di promuovere in tale vallata nuovi

insediamenti produttivi ed iniziative di sviluppo.

(3 - 00297)

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* — In riferimento all'interrogazione in oggetto, si fa presente quanto segue.

I lavori per l'eliminazione del passaggio a livello sulla strada statale n. 523 « del colle di Cento Croci » nel tratto Fornovo-Borgo Val di Taro, in località Roccamurata, sono già in fase di appalto, ed i relativi lavori saranno al più presto iniziati.

In ordine al problema del collegamento veloce fra l'autostrada della Cisa e Borgotaro, si precisa che, sulla scorta del progetto di massima già esaminato favorevolmente dal consiglio di amministrazione dell'ANAS, è stato redatto di recente, a cura della comunità montana di Borgotaro, il progetto esecutivo del primo lotto di detta arteria compresa tra Ghiare di Berceto e Groppo San Giovanni, per un importo di circa lire 6,3 miliardi. Non è stato possibile, però, includere tale opera nel programma triennale 1979-1981 già varato, in quanto si è ritenuto, d'intesa con la Regione, dare la precedenza ad altre opere considerate più urgenti. Tuttavia non si mancherà di procedere al relativo finanziamento qualora, com'è auspicabile, saranno stanziati ulteriori fondi per il completamento delle opere già segnalate dall'azienda.

F A B B R I . Su questa interrogazione non posso essere così recisamente insoddisfatto come per le altre.

Per quanto riguarda il problema della costruzione di due sovrappassi della ferrovia in località Roccamurata, prendo atto che si è assicurato un inizio dei lavori molto prossimo. Spero che non sia una delle tante promesse che si fanno alla vigilia delle elezioni, perchè questi sovrappassi devono essere costruiti ormai da vent'anni, e da altrettanti anni si è sempre in procinto di iniziare le opere. Mi auguro che questa sia l'occasione buona, e che pertanto finalmente, con un ritmo di lavoro sollecito, si riesca ad eliminare questa strozzatura in un collegamento

viario che è già molto lento, e per il quale la realizzazione della strada di scorrimento veloce fra l'autostrada della Cisa, il casello di Ghiare di Berceto e il bivio Bertorella è una misura indispensabile per trarre dall'isolamento un'intera vallata e per consentire un decollo economico di tutta la zona della media ed alta Val di Taro.

Al riguardo prendo atto con rammarico che l'esecuzione dell'opera, già pronta per quanto concerne il progetto esecutivo, anche in considerazione dell'apporto che hanno fornito le amministrazioni locali, sia quella provinciale che la comunità montana del Taro e del Ceno, non è stata ricompresa nelle opere del piano triennale 1979-81. Sapevo che su questa decisione vi è stata non so se un'intesa, ma almeno una consultazione con la Regione, la quale, naturalmente, cerca di scaricare ogni responsabilità sul Governo centrale. Devo dire che sollevo fortissimi dubbi, anzi contestazioni recise sulle decisioni che riguardano le infrastrutture viarie dell'Emilia-Romagna, dal momento che, se non sono male informato, il 50 per cento delle risorse destinate al compartimento di Bologna sono state assorbite dalla E-7, per la quale, in quanto grande opera di rilievo internazionale, avrebbe dovuto prevedersi un finanziamento a parte, e non in detrazione delle magre risorse a disposizione delle esigenze dell'Emilia-Romagna. Ho i miei dubbi che in una situazione del genere sia opportuno riservare la priorità alle opere di grossa struttura, mentre invece è a mio avviso da privilegiare la viabilità piccolo-media, o comunque di onere finanziario inferiore, come quella che riguarda il fondovalle del Taro e del Ceno.

Se ho ben compreso, il Ministero non esclude il reperimento di mezzi finanziari per realizzare l'opera prima del 1981. Debbo dire che attorno a questo problema del collegamento veloce tra Ghiare di Berceto e Borgotaro c'è una convergenza di tutte le forze politiche democratiche della provincia di Parma e ormai della regione Emilia-Romagna. Sono convinto che, anche in relazione alla risposta che mi è stata fornita oggi, l'attenzione sul problema sarà riaccesa, e quindi preannuncio fin d'ora al Governo nuo-

ve richieste pressanti anche in sede parlamentare affinché la possibilità di trovare un finanziamento integrativo che consenta di non espungere l'opera dal piano triennale 1979-81 venga realizzata: richieste che avranno luogo quanto prima e saranno formulate anche dal sottoscritto.

Mi dichiaro quindi solo parzialmente soddisfatto: soddisfatto cioè per la questione riguardante i sovrappassi; per il resto parzialmente soddisfatto, ma prendendo atto di questo impegno.

Non vorrei però, ripeto, che la possibilità di reperimento finanziario prospettata dal rappresentante del Governo fosse soltanto un « contentino » che si è voluto dare non all'interrogante, ma a quanti vanno da tempo reclamando la realizzazione dell'opera. Auspico quindi che ci siano fondate ragioni per ritenere che queste risorse vengano reperite realmente.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Signori. Ne do lettura:

SIGNORI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza dello stato di manutenzione della strada statale n. 233, nel tratto Paganico-Bivio Cipressino (Grosseto), della lunghezza di circa 2 chilometri.

Tale tratto di strada, che assorbe un intenso traffico, da anni versa in completo stato di abbandono e percorrere lo stesso è pericoloso, scomodo e faticoso e crea notevoli difficoltà alla popolazione della zona ed a chi, provenendo da altre località, è costretto a percorrerlo.

Ciò chiesto e premesso, l'interrogante domanda se non si ritenga urgente effettuare i necessari lavori di sistemazione e di riparazione del tratto stradale in oggetto per eliminare, così, i gravi disagi attuali ed il legittimo risentimento delle popolazioni interessate.

(3 - 00116)

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il tratto della strada statale n. 223 (e non 233, come citato dal-

l'onorevole interrogante), compreso tra Paganico e il Bivio Cipressino, costituisce la vecchia sede dimessa della statale, ed è stato declassificato in quanto sotteso dal nuovo tracciato della strada statale n. 223. Il tratto in questione dovrà essere consegnato alla provincia di Grosseto o ai comuni interessati.

Nel corso della prima quindicina di agosto, comunque, il tratto è stato sistemato a cura del compartimento della viabilità dell'ANAS di Firenze mediante l'esecuzione di tappeto bituminoso a tutta lunghezza e per la sua intera estesa di chilometri 2,500 circa.

S I G N O R I . Vorrei dire che questo tratto di strada dovrà passare alla competenza dell'amministrazione provinciale, ma se ne parla da anni, e per anni quella strada è rimasta impraticabile. Poi, finalmente, il manto bituminoso è stato steso su di essa, e io do atto di questo all'ANAS e all'onorevole Sottosegretario, anche se si è trattato solo di mettere delle « pezze », come suol dirsi. Si è cioè fatto un lavoretto così, a « scappatempo ». Comunque, meglio che niente.

Devo precisare soltanto che nella nota preparata dall'ANAS si incorre in un errore: queste « pezze » non sono state poste nella prima quindicina di agosto, ma assai più tardi, perchè io presentai l'interrogazione in data 9 agosto, e da allora a quando si cominciò a fare qualcosa su questa strada sono passate diverse settimane.

Mi dichiaro quindi parzialmente soddisfatto della risposta fornitami.

P R E S I D E N T E . Segue un'altra interrogazione del senatore Signori. Ne do lettura:

SIGNORI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che le strade che collegano il comune di Monterotondo Marittimo (Grosseto) con i centri abitati della zona sono, per la maggior parte, di difficile transitabilità e notevolmente pericolose

In particolare:

la strada statale n. 398, « della Val di Cornia », che collega Monterotondo Marittimo a Piombino (ove lavorano numerosi operai), è punteggiata da cedimenti della sede stradale e da frane ed il traffico che su di essa si svolge è, di conseguenza, lento e pericoloso;

il tratto che va dal chilometro 136 al chilometro 139 della strada statale n. 439, « Sarzanese-Valdera », che collega il comune maremmano a Larderello, attende da mesi di essere asfaltato;

la strada statale che collega Monterotondo Marittimo a Massa Marittima, oltre che essere disseminata di curve pericolose, in vari punti ha ceduto.

Tale stato di cose non può che produrre, fra l'altro, conseguenze negative, dal punto di vista economico e sociale, sull'intera zona.

Si chiede, pertanto, di sapere quali tempestivi provvedimenti ed interventi si intendono assumere per rimediare a detto danno e pericoloso stato di cose.

(3 - 00117)

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Lungo la statale n. 398, della Val di Cornia, si sono manifestate numerose frane che hanno interessato l'intera sede in prossimità dell'abitato di Monterotondo Marittimo. In corrispondenza delle stesse sono stati eseguiti, a cura del compartimento della viabilità di Firenze, sondaggi al fine di stabilire il tipo di intervento necessario.

Sono anche previsti interventi per ripristinare il piano viabile tra i chilometri 11 e 17 circa ed in prossimità dell'abitato di Piombino al termine della statale.

Il tratto della strada statale n. 439 « Sarzanese Valdera » è stato bitumato nell'agosto del 1979.

La strada statale n. 439, nel tratto da Monterotondo Marittimo a Massa Marittima, presenta un solo cedimento del piano viabile che è già stato risanato dal compartimento di Firenze tra la fine di agosto e l'inizio di settembre 1979.

Al momento non sono previsti interventi di rettifica del tracciato della statale.

S I G N O R I . Ringrazio l'onorevole Sottosegretario, dichiarando che, a differenza di quanto è avvenuto per la precedente interrogazione, non posso dichiararmi soddisfatto della risposta.

Io non ho ancora ben chiaro, anche se è sotto l'occhio di tutti, non solo in questo ma anche in altri campi, come si proceda. Porto un esempio: sulla strada che collega Grosseto a Siena, e che è poi una superstrada, da un anno e mezzo circa esistono dei restringimenti della sede stradale, per lievi avvallamenti o smottamenti di terra che però, a giudizio non mio, ma di tecnici, con un po' di buona volontà in quindici giorni si sarebbero potuti sistemare attraverso la manutenzione ordinaria; pressioni ed insistenze se ne sono avute in abbondanza, ma senza risultato, ed il traffico è pericoloso, tanto è vero che si sono verificati diversi incidenti. Naturalmente la gente se la prende col Governo, con i parlamentari, che diventano così lo zimbello generale. In tal modo si alimenta il qualunquismo, proprio mentre si pretende di combattere il terrorismo. La contraddizione è palese.

Comunque, tornando alla risposta del Governo, che sulla strada statale n. 398 si siano manifestate frane lo so bene, come lo sa chi la percorre abitualmente. Ora il fatto che siano stati eseguiti « sondaggi al fine di stabilire il tipo di intervento necessario » ci fa pensare che si andrà avanti in queste condizioni non si sa ancora per quanto tempo.

Se posso esprimere un auspicio, questo sarebbe che lei, onorevole Sottosegretario, si facesse parte diligente presso l'ANAS per porre fine a tutta la vicenda. Se infatti si trattasse di costruire un'autostrada, bisognerebbe andarci cauti, poichè occorrerebbe una copertura finanziaria; ma qui si tratta di lavori di scarsa entità, necessari tuttavia ad eliminare un rischio, ripeto, abbastanza grave.

Per la strada statale n. 439, nel tratto da Monterotondo Marittimo a Massa Marittima, lei ha dichiarato che non sono previste rettifiche. Debbo dire che ciò mi preoccupa molto, trattandosi di una strada di difficile transito, anzi pericolosa: il tracciato

è rimasto lo stesso di quando le strade venivano costruite con i sistemi che tutti conosciamo, con curve e controcurve, mentre il percorso ha assunto un'importanza assai rilevante. Di conseguenza, non posso, anche in questo caso, che chiedere all'onorevole rappresentante del Governo, nelle forme dovute, di voler prospettare all'ANAS l'esigenza di rettificare non dico tutto il tracciato, ma almeno le curve più pericolose.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Bozzello Verole. Ne do lettura:

BOZZELLO VEROLE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se non intenda personalmente ed urgentemente intervenire presso i competenti organi dell'ANAS, al fine di definire sul piano tecnico, nonchè su quello amministrativo e finanziario, il problema del collegamento tra la strada statale n. 590 e la strada statale n. 11 mediante attraversamento del fiume Po.

Nei confronti di tale opera — su cui da anni, se non da decenni, si dibatte tra gli amministratori — si presentano, infatti, ritardi inammissibili e palleggiamenti che hanno portato la questione a livelli intollerabili sotto il profilo della credibilità politica, nonchè sotto quello dell'assetto del territorio per quanto attiene alla viabilità ed ai trasporti.

Sono stati predisposti molti progetti, ancora recentemente sono stati svolti incontri e convegni nel corso dei quali, all'unanimità, gli amministratori presenti e le popolazioni hanno sollecitato la soluzione per il grave problema, ma a tutt'oggi, tuttavia, le vitali esigenze dell'utenza (e in particolare dei lavoratori della zona, quotidianamente di fronte ad onerose e disagioli deviazioni) non sono state prese che in teorica considerazione.

(3 - 00246)

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* In riferimento all'interrogazione in oggetto si fa presente quanto segue.

8ª COMMISSIONE

6° RESOCONTO STEN. (23 gennaio 1980)

Il progetto esecutivo dei lavori di costruzione delle varianti esterne agli abitati di Settimo Torinese e di Brandizzo, relativo al terzo lotto riguardante il raccordo tra la variante alla strada statale n. 11 « Padana superiore » e la strada statale n. 590 « della Val Cerrina » con localizzazione del nuovo ponte sul fiume Po in comune di Brandizzo, è stato riesaminato da un punto di vista tecnico per adeguarlo alla richiesta di aumento della luce dei ponti da parte del Magistrato per il Po. Il consiglio di amministrazione dell'ANAS nella seduta del 21 dicembre 1978 ha su tale progetto espresso voto favorevole.

Il progetto, aggiornato anche nei prezzi, risulta dell'ammontare complessivo di lire 7.573.700.000.

L'ANAS ha altresì attentamente esaminato la possibilità di procedere, per accelerare i tempi, mediante affidamento a trattativa privata; tuttavia tale proposta non è stata accettata dal consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, in quanto non ricorrevano le necessarie condizioni previste dalla legge risultando i lavori del lotto precedente effettivamente conclusi.

Si è pertanto deciso di provvedere con la normale procedura di appalto che attualmente è in corso.

BOZZELLO VEROLE. Ho ritenuto di sollecitare anche in sede parlamentare questa risposta su una questione che aveva lasciato qualche perplessità proprio per tutte le procedure cui l'onorevole Sotto segretario ha testè accennato. Ritengo pertanto la risposta positiva, perchè, se è vero che ormai la parte tecnica è stata superata, ed in fase tecnica esisteva già una larga convergenza di tutte le forze politiche ed amministrative con i tecnici dell'ANAS locale, risultata dagli incontri avvenuti lo scorso anno alla presenza di tutti gli amministratori della zona, oggi credo che troviamo conferma nell'aggiornamento dei prezzi della volontà del Governo di procedere alla gara di appalto.

Vorrei solo raccomandare al rappresentante del Governo di sollecitare ulteriormente

le procedure, proprio perchè l'aggiornamento dei prezzi non venga nuovamente superato; poichè in tal caso sarebbe stato inutile aver provveduto alla circonvallazione di Settimo con tutti i collegamenti necessari per l'attraversamento del Po, essendo altre strutture ormai insufficienti. Solo così è possibile provvedere al collegamento tra il Po, il Piave e la zona del basso Canavese.

Ringraziando quindi l'onorevole Sottosegretario, lo prego di farsi promotore di un sollecito avvio della necessaria gara, onde risolvere il problema.

P R E S I D E N T E. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori proseguono in altra sede dalle ore 10,15 alle ore 11,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

« Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie » (375)

(Discussione e rinvio)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie ».

Ricordo che il provvedimento, già esaminato in sede referente, è stato, su nostra richiesta, trasferito dalla Presidenza del Senato in sede deliberante.

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

P A R R I N O, *relatore alla Commissione*. Nella precedente seduta della Commissione tenutasi il 9 gennaio, in cui è stata richiesta la sede deliberante, dopo la mia relazione e gli interventi degli altri colleghi, sono state proposte delle modifiche al testo del disegno di legge; in questa sede, nel rimettermi alla relazione già svolta, invito la

8ª COMMISSIONE

6° RESOCONTO STEN. (23 gennaio 1980)

Commissione a pronunciarsi sugli emendamenti di cui è stata prospettata l'opportunità.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

T O N U T T I . Desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sull'ultimo comma dell'articolo 1 del disegno di legge laddove si legge: « Gli accertamenti possono essere compiuti sia presso gli impianti di costruzione sia presso le sedi di vendita, situati nel territorio nazionale ». Mi sembra necessario migliorarne la dizione, per non avere in seguito delle difficoltà nell'interpretazione. Occorre, a mio avviso, precisare quando si devono fare gli accertamenti e su quali prodotti, perchè quando si legge che le verifiche possono essere compiute presso gli impianti di costruzione, si rileva una dizione generica, nel senso che in tali impianti non si possono fare accertamenti sul prodotto finito. Quindi è chiaro che il controllo, a mio avviso, per avere valore deve avvenire necessariamente sul prodotto finito, cioè dichiarato idoneo alla vendita. Pertanto propongo un emendamento che potrebbe suonare in questo modo: « Gli accertamenti possono essere compiuti, successivamente al collaudo di fabbrica, sui prodotti ultimati e dichiarati idonei alla vendita, sia nei depositi del costruttore sia presso le sedi di vendita, situati nel territorio nazionale ».

Per quanto riguarda l'oggetto dell'accertamento di controllo, nel testo attuale non viene chiarito, a mio avviso, in modo sufficiente quale è il prodotto da verificare e da dichiarare idoneo.

Inoltre, maggiore precisazione è da ritenersi utile anche per quanto concerne il primo comma dell'articolo 4 laddove si legge: « Tutti i veicoli, i motori, le parti di veicoli e i dispositivi di cui all'articolo 1 della presente legge debbono essere contraddistinti dai previsti estremi di omologazione o di approvazione sino dall'inizio della fase di montaggio ».

M I T R O T T I . Desidero rilevare che alcuni articoli di questo disegno di legge

stridono con la realtà normativa. In particolare mi riferisco ai serbatoi a pressione che vengono montati sugli autoveicoli, cioè il sistema di frenaggio. Per questi serbatoi si richiede il collaudo in fabbrica prima del montaggio, concretando l'assurdo sul piano della produzione che, mentre il serbatoio ha un costo di 8.000 lire, burocraticamente, per l'esecuzione dei controlli, si supera per ogni serbatoio prodotto il costo delle 25-30 mila lire. Contro le 8.000 lire del costo iniziale di produzione se ne raggiungono 25-30 mila solo per le spese di collaudo, tra le quali la indennità all'ingegnere collaudatore. L'assurdo è che questa procedura di collaudo vige per i serbatoi di 24 litri che sono i serbatoi del sistema di frenaggio degli autoarticolati, degli autotreni, mentre parallelamente per serbatoi fino a 90 litri che vengono usati per i compressori in officina si ottiene l'esonero in fabbrica. Siamo costretti, purtroppo, a rilevare una mortificazione nel settore produttivo per cui alcune aziende (mi riferisco alle Officine Calabresi di Bari) producono i loro autoveicoli senza il serbatoio. Così gli autoveicoli prodotti dalle Officine Calabresi, senza il serbatoio, vengono esportati in Francia, perchè affrontare le beghe burocratiche in questo caso specifico è defatigante. Nel concludere auspico, quindi, il superamento di queste contraddizioni ed il miglioramento della normativa.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Desidero far rilevare l'opportunità di un maggiore approfondimento degli emendamenti presentati nel corso della seduta per poterli valutare con maggiore attenzione. Per quanto riguarda i rilievi espressi a proposito del primo comma dell'articolo 4, ricordo che secondo la originaria formulazione il controllo doveva essere effettuato sin dalla fase di produzione.

P R E S I D E N T E . Mi sembra di aver capito che il Governo ha delle preoccupazioni di coordinamento e di significato terminologico e tecnico in relazione all'emendamento che è stato presentato dal senatore

8ª COMMISSIONE

6º RESOCONTO STEN. (23 gennaio 1980)

Tonutti. Ritengo pertanto che forse sarebbe opportuno rinviare il seguito della discussione del disegno di legge alla seduta successiva per consentire al Governo un maggiore approfondimento.

T O N U T T I . Desidero chiedere che significato ha il primo comma dell'articolo 4 quando sappiamo che il motore omologato deve essere quello che esce dalla fabbrica, idoneo alla vendita, non quello che resta dentro.

Praticamente può trattarsi di un motore che non viene messo in vendita. E allora perchè lo si deve omologare?

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Comunque io torno a prospettare l'esigenza che siano presentati tutti gli emendamenti prima di passare all'esame degli articoli.

T O N U T T I . Vorrei illustrare un altro emendamento. L'articolo 3 dice: « L'efficacia delle omologazioni o delle approvazioni... può essere sospesa dal Ministro dei trasporti in caso di accertata, anche parziale, difformità di uno o più esemplari di veicoli di serie rispetto al tipo omologato od approvato ».

Ora, io condivido il principio della sospensione dell'efficacia delle omologazioni se la difformità riguarda un certo numero di esemplari, non uno soltanto; perchè la difformità di un esemplare rispetto al tipo omologato potrebbe essere la conseguenza di una disattenzione, di una posizione direi accidentale e in questo caso bloccherebbe tutta la produzione. Quindi, proporrei di sopprimere nel primo comma dell'articolo 3 le parole « uno o », o di adottare una dizione diversa.

V I N C E L L I . Riallacciandomi al mio intervento svolto in sede referente propongo la soppressione del secondo comma dell'articolo 2, del secondo comma dell'articolo 5 e del secondo dei commi sostitutivi di cui all'ultimo comma dell'articolo 5.

P R E S I D E N T E . Il senatore Tonutti ha presentato un emendamento sostitutivo dell'ultimo comma dell'articolo. Ne do lettura:

« Gli accertamenti possono essere compiuti, successivamente al collaudo di fabbrica, sui prodotti ultimati e dichiarati idonei alla vendita sia nei depositi del costruttore sia presso le sedi di vendita, situati nel territorio nazionale ».

Lo stesso senatore Tonutti ha poi enunciato un altro emendamento relativo all'articolo 3, proponendo di sopprimere nel primo comma le parole « uno o », o di adottare una formulazione diversa.

M I T R O T T I . Vorrei chiedere un chiarimento all'onorevole Sottosegretario. Il processo di omologazione non comporta un contingentamento della produzione? In altri termini, si può ottenere l'omologazione quando si superi un certo livello di produzione. Quindi, bisogna distinguere il caso di una produzione che abbia diritto all'omologazione da quello che tale diritto non abbia. Mi sembra troppo facile parlare di una omologazione che poi non verrà rilanciata.

P A R R I N O , *relatore alla Commissione*. Riallacciandomi alla relazione svolta in sede referente, propongo i seguenti emendamenti:

Articolo 1: al secondo comma, dopo la parola « equipaggiamento » aggiungere le altre: « nonchè ai caschi protettivi per gli utenti di veicoli a motore »;

Articolo 3: al primo comma aggiungere, dopo la parola « veicoli », le altre: « o motori »;

Al terzo comma, aggiungere, dopo la parola « equipaggiamento », le altre: « o di parti di veicoli »;

Articolo 4: al primo comma aggiungere, dopo la parola « contraddistinti », le altre: « , salvo disposizione contraria contenuta nelle norme internazionali in tale materia,

8^a COMMISSIONE

6° RESOCONTO STEN. (23 gennaio 1980)

recepite nell'ordinamento giuridico italiano, »;

sempre al primo comma sostituire le parole: « sino dall'inizio della fase di montaggio » con le altre: « in fase di produzione »;

Articolo 5: inserire, dopo il primo comma sostitutivo di cui all'ultimo comma dell'articolo, il seguente comma: « Le prescrizioni contenute nei decreti ministeriali, emanati in applicazione del comma precedente, debbono essere almeno conformi a quelle contenute nelle direttive del Consiglio o della Commissione delle Comunità europee relative al controllo tecnico dei veicoli a motore »;

Sopprimere il secondo comma sostitutivo.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Preannuncio che, per maggior chiarimento, proporrò una sostituzione della prima parte del primo comma dell'artico-

lo 3, eliminando il riferimento alle norme sulla circolazione stradale. La nuova formulazione sarebbe, pertanto, la seguente:

« L'efficacia delle omologazioni o delle approvazioni di cui all'articolo 1 può essere sospesa dal Ministro dei trasporti in caso di accertata, anche parziale, difformità di uno o più esemplari di serie rispetto al tipo omologato od approvato ».

P R E S I D E N T E . A questo punto, se nessun altro domanda di parlare, propongo di rinviare la discussione onde consentire un approfondimento degli emendamenti testè illustrati.

Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 12,05.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Direttore. Dott. GIOVANNI BERTOLINI