

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

44° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 LUGLIO 1985

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Modifica del termine previsto dal penultimo comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, e disposizioni in materia di viabilità di grande comunicazione» (1317), approvato dalla Camera dei deputati (Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE, relatore alla Commissione Pag. 2, 3, 4
e *passim*

BASTIANINI (PLI) 4, 7, 8 e *passim*

COLOMBO Vittorino (V.) (DC) 9, 11
DEGOLA (DC) 10, 11, 13
LOTTI (PCI) 3, 10, 12 e *passim*
MITROTTI (MSI-DN) 13
PADULA (DC) 8, 9, 10 e *passim*
PAGANI Maurizio (PSDI) 13
RASIMELLI (PCI) 16
TASSONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 2, 3, 5 e *passim*

I lavori hanno inizio alle ore 12,55.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Modifiche del termine previsto dal penultimo comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, e disposizioni in materia di viabilità di grande comunicazione» (1317), approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Modifica del termine previsto dal penultimo comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, e disposizioni in materia di viabilità di grande comunicazione», già approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione, rinviata il 17 luglio.

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

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rinuncio a svolgere la mia replica.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

Il termine di cui all'articolo 15, nono comma, della legge 12 agosto 1982, n. 531, è riaperto e prorogato al 31 luglio 1986.

Il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro del tesoro, a stralcio della relazione generale di cui all'articolo 15 predetto, riferiranno al Parlamento entro il 31 ottobre 1985 sulle risultanze dei piani finanziari sottoposti all'esame dell'ANAS e del Ministero del tesoro dalle società concessionarie di cui all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, e per le quali siano state riscontrate sufficienti coperture dell'indebitamento in essere. Nei confronti delle società predette continua ad applicarsi il disposto dell'articolo 15, sesto comma, della legge 12 agosto 1982, n. 531.

Dal 31 luglio 1986 il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane cesserà comunque di intervenire ai sensi del citato articolo 15, sesto comma, nei confronti delle società concessionarie per le quali siano state riscontrate insufficienti coperture dell'indebitamento in essere.

Per il triennio 1985-1987, in caso di mancata applicazione, anche parziale, delle tariffe di equilibrio inserite dalle società concessionarie

di cui all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, nei rispettivi piani finanziari, già esaminati favorevolmente dall'ANAS, il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, con decreto del Ministro del tesoro su proposta del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, è abilitato ad intervenire per il pagamento di rate di mutui rimaste insolute a seguito del minor introito conseguente al ridotto livello tariffario applicato. Gli interventi a tale titolo effettuati dal Fondo, a valere sulle disponibilità esistenti ed in formazione ai sensi dell'articolo 15, sesto comma, della legge 12 agosto 1982, n. 531, integrate, ove necessario, da quelle indicate nel successivo articolo 7, secondo comma, non costituiscono debito delle società interessate da rimborsare allo Stato ai sensi del quarto comma del predetto articolo 15, nè costituiscono fiscalmente componenti positive del reddito.

Il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, ed il Ministro del tesoro presentano annualmente entro il 31 dicembre al Parlamento una relazione sull'operatività del Fondo, sulle politiche tariffarie e sugli investimenti autostradali.

Io stesso sono presentatore di due emendamenti, l'uno, al primo comma, tendente a sostituire alle parole: «31 luglio 1986», le altre: «31 dicembre 1986», l'altro, al terzo comma, tendente a sostituire alle parole: «31 luglio 1986», le altre: «1° gennaio 1987».

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo presenta un emendamento tendente ad aggiungere, alla fine del terzo comma, dopo le parole: «in essere», le altre: «salvo che per le inadempienze relative a prestiti garantiti dallo Stato con istituti di credito esteri».

Per quanto riguarda gli emendamenti proposti dal relatore circa il cambiamento delle date, vorrei dire che il problema è legato alla vicenda delle tariffe. L'ANAS ha già esaminato ed approvato quasi tutti i piani economici finanziari, ma sarebbe opportuno concederle un maggior lasso di tempo. Sono d'accordo con la proposta del relatore, in quanto nasce sotto un profilo funzionale.

LOTTI. Proprio per quanto è stato detto dal Sottosegretario, essendo ormai superata la maggior parte del problema, ritengo che le date possano restare invariate. Pertanto, sono contrario agli emendamenti presentati dal relatore.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Non vorrei che si creassero ostacoli su una questione che mi pare rivesta una importanza secondaria. Ritiro, quindi, i miei emendamenti.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Come ho già fatto presente, vorrei sommessamente ripetere che le date del 31 dicembre 1986 e, quindi, del 1° gennaio 1987, rappresentano un termine più congruo per garantire la conclusione dell'attività che il Governo sta portando a termine.

BASTIANINI. Faccio miei e torno a presentare gli emendamenti testè ritirati dal relatore.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento del senatore Bastianini tendente a sostituire, al primo comma dell'articolo 1, alle parole: «31 luglio 1986» le altre: «31 dicembre 1986».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Bastianini tendente a sostituire, al terzo comma dell'articolo 1, la data del 31 luglio 1986 con quella del 1° gennaio 1987.

È approvato.

Metto quindi ai voti l'emendamento, presentato dal Governo, tendente ad aggiungere, alla fine del terzo comma dell'articolo 1, dopo le parole: «in essere», le altre: «, salvo che per le inadempienze relative a prestiti garantiti dallo Stato con istituti di credito esteri».

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel suo insieme che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 1.

Il termine di cui all'articolo 15, nono comma, della legge 12 agosto 1982, n. 531, è riaperto e prorogato al 31 dicembre 1986.

Il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro del tesoro, a stralcio della relazione generale di cui all'articolo 15 predetto, riferiranno al Parlamento entro il 31 ottobre 1985 sulle risultanze dei piani finanziari sottoposti all'esame dell'ANAS e del Ministero del tesoro dalle società concessionarie di cui all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, e per le quali siano state riscontrate sufficienti coperture dell'indebitamento in essere. Nei confronti delle società predette continua ad applicarsi il disposto dell'articolo 15, sesto comma, della legge 12 agosto 1982, n. 531.

Dal 1° gennaio 1987 il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane cesserà comunque di intervenire ai sensi del citato articolo 15, sesto comma, nei confronti delle società concessionarie per le quali siano state riscontrate insufficienti coperture dell'indebitamento in essere, salvo che per le inadempienze relative a prestiti garantiti dallo Stato con istituti di credito esteri.

Per il triennio 1985-1987, in caso di mancata applicazione, anche parziale, delle tariffe di equilibrio inserite dalle società concessionarie di cui all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, nei

rispettivi piani finanziari, già esaminati favorevolmente dall'ANAS, il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, con decreto del Ministro del tesoro su proposta del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, è abilitato ad intervenire per il pagamento di rate di mutui rimaste insolute a seguito del minore introito conseguente al ridotto livello tariffario applicato. Gli interventi a tale titolo effettuati dal Fondo, a valere sulle disponibilità esistenti ed in formazione ai sensi dell'articolo 15, sesto comma, della legge 12 agosto 1982, n. 531, integrate, ove necessario, da quelle indicate nel successivo articolo 7, secondo comma, non costituiscono debito delle società interessate da rimborsare allo Stato ai sensi del quarto comma del predetto articolo 15, nè costituiscono fiscalmente componenti positive del reddito.

Il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, ed il Ministro del tesoro presentano annualmente entro il 31 dicembre al Parlamento una relazione sull'operatività del Fondo, sulle politiche tariffarie e sugli investimenti autostradali.

È approvato.

Art. 2.

Il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane è abilitato a chiedere agli istituti ed aziende di credito nazionali interessati il consolidamento dei debiti per interessi moratori maturati negli anni 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, in connessione alle rate di mutuo scadute nei medesimi anni e non pagate dalle società concessionarie di cui all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, mediante contrazione di mutui decennali all'interesse annuo da stabilirsi con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, che gli stessi istituti ed aziende di credito sono autorizzati ad accendere, in deroga a norme di legge e di statuto, in favore del Fondo medesimo.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione del presente articolo il Fondo è autorizzato ad utilizzare le disponibilità esistenti ed in formazione, allo stesso derivanti per effetto del sesto comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531.

A tale articolo è stato presentato dal Governo un emendamento tendente ad aggiungere, dopo le parole: «negli anni 1980, 1981, 1982, 1983, 1984», le altre: «e nel primo semestre 1985». La ragione di tale modifica è ovvia e consiste nel fatto che al momento dell'approvazione del provvedimento da parte della Camera non erano ancora maturati i debiti relativi al primo semestre 1985, mentre ora la situazione è mutata.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Come ha già detto il presidente Spano, nel corso di questi ultimi mesi sono maturati altri interessi. Per questa ragione ritengo opportuno che il legislatore provveda a sanare questa situazione.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'emendamento all'articolo 2 presentato dal Governo.

È approvato.

Metto quindi ai voti l'articolo 2 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 2.

Il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane è abilitato a chiedere agli istituti ed aziende di credito nazionali interessati il consolidamento dei debiti per interessi moratori maturati negli anni 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, e nel primo semestre del 1985, in connessione alle rate di mutuo scadute nei medesimi anni e non pagate dalle società concessionarie di cui all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, mediante contrazione di mutui decennali all'interesse annuo da stabilirsi con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, che gli stessi istituti ed aziende di credito sono autorizzati ad accendere, in deroga a norme di legge e di statuto, in favore del Fondo medesimo.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione del presente articolo il Fondo è autorizzato ad utilizzare le disponibilità esistenti ed in formazione, allo stesso derivanti per effetto del sesto comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531.

È approvato.

Art. 3.

Il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane è abilitato ad intervenire nel pagamento dei debiti per interessi moratori maturati negli anni 1980, 1981, 1982, 1983 in connessione alle rate di mutuo scadute nei medesimi anni e non pagate dai consorzi per l'autostrada Messina-Palermo, per l'autostrada Messina-Catania e per l'autostrada Siracusa-Gela.

Per gli interventi di cui al precedente comma è assegnata al Fondo, per l'anno 1985, la somma di lire 50 miliardi.

Le somme da pagarsi dal Fondo in applicazione del precedente primo comma sono da ritenersi corrisposte a titolo di contributo a carico dello Stato.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 4.

Per far fronte all'ulteriore accertato fabbisogno, anche per interessi, connesso all'applicazione dell'articolo 4 della legge 23 luglio 1980, n. 389, nei confronti dei consorzi per le autostrade Messina-Catania, Messina-Palermo e Siracusa-Gela, è assegnata all'ANAS per l'anno 1985 la somma di lire 60 miliardi.

Ogni eventuale ulteriore debito eccedente l'importo di cui al precedente comma resta a carico dei consorzi concessionari suindicati.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A proposito dell'articolo 4 desidero fornire alcuni chiarimenti, che mi sono stati richiesti in particolare per quanto concerne il consorzio unico per le autostrade siciliane, così come previsto dall'articolo 16 della legge n. 531 del 1982. Desidero far presente che l'ANAS e il Governo sono adempienti in quanto hanno costituito una commissione mista, composta di rappresentanti dell'ANAS e della Regione siciliana, incaricata di compiere uno studio in ordine alla costituzione del consorzio unico. Tale commissione ha terminato i suoi lavori e le conclusioni dello studio che ha compiuto, favorevoli all'ipotesi di consorzio unico, sono state inviate alla Regione siciliana per un parere definitivo che non è però ancora stato rilasciato.

BASTIANINI. Nel corso della discussione generale era stata sottolineata da parte dello stesso relatore, con riferimento all'articolo 4, l'esigenza, sulla quale erano stati espressi consensi molto ampi se non unanimi, di semplificare il passaggio delle somme stanziato dallo Stato alle società concessionarie al fine di evitare, come è avvenuto in passato, la formazione di residui. A quel che mi risulta sono infatti ancora giacenti ben 18 miliardi di lire. Pertanto, se i colleghi sono d'accordo, la mia proposta, che tende a garantire l'erogazione in tempi brevi delle somme stanziato ai consorzi siciliani da parte dell'ANAS, potrebbe essere formalizzata in un emendamento.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Desidero informare la Commissione che l'ANCE, nel corso di una audizione di carattere informale, ha lamentato l'estrema lentezza dei tempi di erogazione delle somme già disposte precedentemente a favore dei consorzi, anche a causa di tutta la trafila necessaria per il successivo passaggio degli stanziamenti dai consorzi alle imprese interessate. Inoltre l'ANCE ha segnalato che non sono ancora stati erogati 18 miliardi della somma complessivamente a suo tempo stanziata e che l'ANAS non ha adempiuto in modo efficiente alle procedure previste. Ora però, visto che il rappresentante del Governo ci ha comunicato che l'ANAS ha proceduto ai necessari accertamenti, in seguito ai quali è giunta alla conclusione che la somma prevista dovrebbe essere sufficiente a coprire i fabbisogni, mi sembra che l'assegnazione di 60 miliardi al bilancio ANAS, così come prevista nell'articolo in esame, sia da accettare, purchè per l'erogazione dei fondi siano rispettati tempi congrui.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi sembra che dall'assegnazione prevista all'articolo 4 a favore dell'ANAS scaturisca implicitamente l'obbligo per la stessa ANAS di adempiere alla norma in tempi ragionevoli. Potrebbe comunque essere opportuna una norma più esplicita a proposito dei tempi di erogazione.

PADULA. Quando si procede ad effettuare dei trasferimenti dal bilancio dello Stato verso altri soggetti si presume che il testo di legge con il quale questi vengono disposti costituisca un vincolo giuridico per le amministrazioni dello Stato e per i singoli Ministeri. Posso comprendere che poi nella gestione pratica possano verificarsi alcuni ritardi, ma questo non ci deve indurre ad inserire in un testo normativo un elemento di sfiducia di questo genere nei riguardi dell'ANAS. È chiaro che una legge, dopo essere stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*, è immediatamente eseguibile. Si potrebbe, caso mai, pensare alla presentazione di un ordine del giorno di carattere sollecitatorio con il quale invitare il Governo ad intervenire in modo più puntuale, ma non è possibile stabilire per legge un termine preciso che, tra l'altro, contribuisce a rafforzare il titolo cambiario degli imprenditori.

BASTIANINI. Comprendo le ragioni e le preoccupazioni del collega Padula, ma temo che l'assenza di un termine preciso possa comportare un'eccessiva discrezionalità nel comportamento dell'ANAS.

PADULA. Condivido l'intenzione e le preoccupazioni del senatore Bastianini, ma mi sembra che la soluzione da lui proposta sia un po' eccessiva.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero associarmi alle perplessità espresse dal senatore Padula e chiarire che l'ANAS ha tutto l'interesse ad attivarsi in tempi brevi. Per quanto riguarda, invece, la proposta di un ordine del giorno di carattere sollecitatorio, avanzata dal senatore Padula, dichiaro che il Governo sarebbe disposto ad accoglierlo.

BASTIANINI. Dopo aver udito le considerazioni espresse dal collega Padula e dal rappresentante del Governo, non insisto per la formalizzazione in emendamento della mia proposta, pur ribadendo le preoccupazioni dalle quali è scaturita.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'articolo 4 nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 5.

Allo scopo di finanziare investimenti relativi ad opere ed infrastrutture nelle aree metropolitane da realizzare ai sensi dell'articolo 5 della legge 12 agosto 1982, n. 531, negli anni 1985-1989 la Cassa depositi e

prestiti è autorizzata ad accordare alle società concessionarie di autostrade, sulla base della presentazione di piani economici-finanziari, approvati dal Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, e dal Ministro del tesoro, mutui ventennali fino ad un importo di lire 200 miliardi per ciascuno degli anni finanziari indicati, anche mediante l'utilizzo di fondi provenienti dal servizio dei conti correnti postali, al tasso vigente per i mutui della Cassa stessa, maggiorato dello 0,25 per cento.

Ai predetti mutui è accordata la garanzia dello Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi. A richiesta del creditore, la garanzia è automaticamente operativa, trascorsi 45 giorni dalle singole scadenze risultanti dai contratti di mutuo. A seguito dei pagamenti effettuati, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti del creditore.

A tale articolo sono stati presentati alcuni emendamenti. Il primo, da me proposto in qualità di relatore, è modificativo del primo comma e tende a sopprimere le parole: «da realizzare ai sensi dell'articolo 5 della legge 12 agosto 1982, numero 531». Altri tre emendamenti al primo comma sono stati presentati dal senatore Padula. Il primo è diretto ad aggiungere il termine «viarie» dopo le parole: «opere ed infrastrutture»; il secondo a sostituire la parola «metropolitane» con la parola «urbane» e il terzo ad inserire dopo le parole: «ad accordare» le altre: «ai comuni ovvero» e a sostituire, di conseguenza, l'espressione: «sulla base della presentazione» con la seguente: «previa presentazione da parte di queste ultime».

COLOMBO Vittorino (V.). Io sono d'accordo sulla sostanza di tutt'e quattro le proposte presentate, ma mi lascia un po' perplesso quel: «o...o»: mi domando se, in qualche caso, potrebbe instaurarsi una concorrenza tale da dar luogo a qualche problema.

Si potrebbe semplicemente dire: «Il comune o le società concessionarie»; altrimenti, domando, se per una certa città la richiesta la fanno tutt'e due?

PADULA. In questo caso prevale il comune.

COLOMBO Vittorino (V.). Questo era il problema che intendevo sollevare, cioè quello del caso che, indipendentemente l'uno dall'altra, il comune e la società concessionaria facciano la richiesta.

PADULA. Le società concessionarie normalmente sono emanazioni degli enti locali; dove gli enti locali riconosceranno la validità di certe opere e quindi riterranno opportuno che siano le società concessionarie a farlo, la domanda non la presenteranno loro, ma dove riterranno di doverla far presentare strettamente ai comuni lo faranno: e mi pare giusto che la Cassa depositi e prestiti finanzia i comuni e non le società concessionarie.

COLOMBO Vittorino (V.). Su questo sono assolutamente d'accordo: la mia era solo una preoccupazione per il caso ipotetico che nascesse un dualismo.

PADULA. Se c'è un contrasto con i comuni non si fa niente di sicuro e, al limite, non si dà neanche l'autorizzazione.

LOTTI. In sede di discussione generale ebbi a dire, per l'articolo 5, che nella stesura consegnataci dalla Camera dei deputati esso era «intelligibile» (uso ancora quel termine che usava il collega Bastianini), era comprensibile, perchè si poneva come obiettivo quello di dare risposte ai problemi più urgenti che, per quanto concerne il traffico, sono notoriamente quelli delle aree metropolitane, che sono chiaramente individuate. Era quindi un articolo che agiva come supporto ad iniziative in corso o che sono attese e che sono certamente indispensabili.

Il riferimento poi all'articolo 5 della legge n. 531 era importante, perchè consentiva finalmente la realizzazione di una delle parti della stessa legge n. 531, per ora limitate ad alcune convenzioni tra Regioni e Ministero.

Le modifiche che vengono proposte dal collega Padula sarebbero tali da sconvolgere completamente la filosofia e gli obiettivi che detto articolo 5 del testo pervenuto dalla Camera si propone, perchè è ovvio che, col sostituire alla parola «metropolitane» la parola «urbane», si mette in corsa tutto quanto il sistema delle aree urbane del nostro paese, cioè tutti i comuni d'Italia che hanno problemi di traffico, con il rischio di una dispersione delle risorse.

Togliere il riferimento all'articolo 5 della legge n. 531 significherebbe doppiamente allontanarsi da un criterio di intervento sulle aree metropolitane, ma anche di programmazione, e quindi riteniamo che sarebbe ulteriormente aggravante una situazione che ho già definito prima essere particolarmente seria nelle aree metropolitane.

Possiamo invece esprimere un parere favorevole, lasciando intatto tutto il testo fino alla parola «accordare», sulla aggiunta delle parole: «ai comuni», perchè riteniamo che anche i comuni siano interessati alla realizzazione di questi assi di penetrazione, così come detto nell'articolo 5 della legge n. 531.

Pertanto noi esprimiamo parere contrario alla proposta di emendamento avanzata dal collega Padula e proponiamo invece che alla parola «accordare» facciano seguito le parole: «ai comuni», per consentire anche agli enti locali di utilizzare i benefici di cui l'articolo 5 si fa proponente.

BASTIANINI. Mi associo alle dichiarazioni del senatore Lotti.

DEGOLA. Intervengo solo per ribadire quanto abbiamo già detto in discussione generale e cioè che se si introduce in questo congegno il meccanismo dell'articolo 5, siccome con tale articolo 5 c'è la previsione di un contributo dell'ANAS pari al 65 per cento, e siccome con questa legge c'è uno stanziamento di diverse migliaia di miliardi, l'introduzione di questo articolo con quel meccanismo, dicevo, soprattutto se venisse mantenuta la parola «metropolitane», significherebbe una possibilità di spostamento notevole degli investimenti tutto sulle aree metropolitane. Quindi questo non sarebbe affatto un atto programmatico, ma un atto che porterebbe una programmazione praticamente inesistente, cioè la creerebbe nel momento stesso in cui si scrivesse la norma.

BASTIANINI. Voglio solo aggiungere a quanto detto dal senatore Degola che i termini del problema non sono così schematizzabili perchè l'articolo 5 non obbliga l'ANAS a dare questo denaro.

COLOMBO Vittorino (V.). Come no? Dice che deve esserci il concorso per almeno il 35 per cento.

DEGOLA. Esatto.

BASTIANINI. Lasciate che finisca di esprimere il mio pensiero. L'ANAS non è obbligata ad accettare tutti questi programmi: c'è un potere di proposta sul quale l'ANAS decide. Quindi non è vero che automaticamente mille miliardi producano quell'effetto che viene detto: e si tratta proprio di una scelta di fondo.

In secondo luogo, una delle gravi carenze del nostro paese è la sottoinfrastrutturazione dei sistemi metropolitani, su cui altri paesi hanno invece giocato carte forti. Ora, ritenere che non si possa, su piani finanziari sostanzialmente autosufficienti, forzare l'uso di risorse in quella direzione è, per quanto ci riguarda, un errore.

DEGOLA. Dalla nostra dizione non vengono escluse le aree metropolitane.

PADULA. Intendo esprimere la mia sorpresa per le dichiarazioni del senatore Lotti perchè se c'è un articolo che è l'esatto opposto della programmazione è l'articolo 5 della legge n. 531, per l'uso sia pure parziale che ne è stato già fatto nella esperienza concreta.

Questa Commissione deve dare il proprio parere sul Piano generale della viabilità e il Parlamento nel suo complesso e il Governo non hanno nessuna remora ad affrontare un'ipotesi di interventi particolari sulle aree metropolitane; ma un articolo che, addirittura nel testo originario, escludendo le autonomie locali (perchè le società concessionarie sono società per azioni), le renda soggetti destinatari addirittura dell'articolo 5 della legge n. 531, sappiamo bene, per l'esperienza che è già stata fatta, che è esattamente l'opposto della programmazione (lo sa bene anche, per quanto riguarda la Lombardia, il senatore Lotti).

In questo caso si verrebbe ad offrire, per lo più con risorse pubbliche e comunque non nuove, un'arma finanziaria di notevole rilievo. Al contrario, lo spirito che anima la legge n. 531 è quello di procurare risorse locali autonome e non quello di dare, con gli stessi soldi dello Stato, ai soggetti delle aree forti del paese la possibilità di drenare ulteriori risorse.

Non nego che sia necessario affrontare il discorso delle aree metropolitane; vorrei però che lo si facesse nella sede propria, nell'ambito cioè del piano decennale della viabilità, ossia il piano in cui tutte le esigenze del paese debbono essere viste organicamente. Non ho nulla in contrario a che, in quella sede, si decida di attuare determinate politiche per le aree metropolitane; del resto questo già avviene in materia ferroviaria (un esempio per tutti è il collegamento con la Malpensa), ed anche i programmi mirati in materia di trasporti costituiscono un altro capitolo di quella stessa politica che io, lo ripeto,

non contesto. Non trovo giusto però che si sottragga, per di più in maniera così surrettizia ed ambigua, una parte delle poche risorse disponibili per il piano della viabilità, a favore delle aree forti. Mi sembra che questo contraddica il criterio della programmazione.

Non va dimenticato inoltre che, nel corso della discussione su questo articolo è emerso l'orientamento di inserire anche i comuni tra i destinatari dei mutui della Cassa depositi e prestiti.

LOTTI. Signor Presidente, senza aggiungere nulla a quanto ho già avuto modo di dire poco fa, se lei mi consente, vorrei rispondere al collega Padula per sottolineare che, se si legge correttamente, il nesso tra l'articolo 5 del disegno di legge in esame ed il richiamo che in esso si fa all'articolo 5 della legge n. 531, è chiarissimo. Quest'ultimo articolo, infatti, recita: «L'ANAS è autorizzata, nel quadro di tutte le somme a sua disposizione, ad adeguare la viabilità di adduzione ai trafori alpini esistenti o già finanziati, ai valichi di confine e quella al servizio delle grandi aree metropolitane, per la cui realizzazione sia possibile un concorso finanziario significativo non inferiore al 35 per cento della previsione della spesa da parte di enti territoriali ed economici, nonché di società concessionarie dei trafori e delle autostrade», i soggetti sono dunque gli stessi dell'articolo 5 del disegno di legge in discussione. L'articolo 5 della legge n. 531 continua poi dicendo: «alle quali concessionarie l'ANAS potrà affidare in regime di concessione la costruzione e l'esercizio o il solo esercizio di detti tronchi...». Mi pare quindi che la connessione tra le due disposizioni sia evidente e che l'articolo 5 del disegno di legge 1317 fornisca uno strumento volto a dar gambe all'articolo 5 della legge n. 531 che non ha avuto se non parziale attuazione. Penso che la perplessità manifestata dal collega Padula in proposito trovi in questa mia ulteriore precisazione una puntuale risposta.

Riguardo al problema della Cassa depositi e prestiti va poi chiarita una questione: non mi pare che con l'articolo 5 del disegno di legge 1317 si sottraggono risorse al piano decennale della viabilità. Con esso infatti si attiva uno strumento del tutto diversificato.

Mi chiedo invece, ed il sottosegretario Tassone potrà fornirmi un chiarimento al riguardo, se sempre l'articolo 5 del disegno di legge in esame può o meno creare problemi alla Cassa depositi e prestiti, rendendole difficile il far fronte alle richieste dei comuni riguardanti la viabilità e le altre opere pubbliche ammissibili ai contributi e finanziamenti. Se questa domanda avesse una risposta affermativa, sorgerebbe un impedimento ulteriore per l'approvazione dell'articolo 5, ma se così non fosse l'articolo in questione non verrebbe a creare nessun danno alle finanze degli enti locali.

Insisto dunque affinché, dopo «accordare» sia aggiunto «ai comuni»; in questo modo, infatti, risulterebbe chiaro il significato complessivo che vogliamo attribuire alla norma.

Per quanto ancora concerne l'uso che a volte si fa delle leggi di programmazione, voglio far notare che ciò solleva un problema diverso da quello della definizione che la legge di programmazione dà degli obiettivi. Spesso, purtroppo, abbiamo avuto leggi che, pur essendosi date degli obiettivi corretti, sono state gestite male o quanto meno in

modo non adeguato. Anche in questo trovo una risposta alla eccezione sollevata dal senatore Padula: è evidente che potrebbe verificarsi un uso distorto delle finalità chiaramente e correttamente individuate nell'articolo 5 del disegno di legge n. 1317, ma se ciò dovesse accadere sarebbe imputabile non al legislatore, ma a chi quella norma è chiamato ad attuare.

PAGANI Maurizio. A proposito dell'articolo 5, richiamo quanto ho avuto modo di dichiarare in sede di discussione generale (e che qui non ripeto per economia di tempo) su quali concessionarie sarebbero state poi le mandatarie di questi lavori e sulle difficoltà che si sarebbero create in quanto le concessionarie stesse avrebbero compiuto scelte anche nella materia urbanistica espressamente delegata ai comuni.

A mia volta volevo poi rivolgere una domanda al Sottosegretario. Qualora si togliesse il riferimento all'articolo 5 della legge n. 531, i 2000 miliardi, integrativi dei 1000 che vengono dati dalla Cassa depositi e prestiti, a quale programma dello Stato farebbero capo?

DEGOLA. Non ci sarebbero i 2000 miliardi integrativi.

PAGANI Maurizio. Se la Cassa depositi e prestiti dà 1000 miliardi che equivalgono al 35 per cento del complesso delle opere...

DEGOLA. No, chi lo dice?

PAGANI Maurizio. Nell'ipotesi dell'articolo 5 è così.

DEGOLA. Non possono andare in aggiunta, si autorizza solo a dare i mutui.

PAGANI Maurizio. Se togliamo il riferimento all'articolo 5 i 1000 miliardi restano tali e quali, ma se lo inseriamo possono diventare 3000.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Posso dirle che questo articolo, dopo attente valutazioni effettuate con la Cassa depositi e prestiti, è stato fatto oggetto, da parte della Commissione lavori pubblici della Camera, di una particolare attenzione e si è deciso di inserirlo nel testo del disegno di legge.

Qui in Senato, infine, alcuni problemi, che sembravano aver trovato una definitiva soluzione, sono stati evidenziati nuovamente.

MITROTTI. Volevo fare delle brevi osservazioni in margine agli interventi che si sono susseguiti da parte dei colleghi relativamente a questo articolo 5. Innanzi tutto condivido le perplessità di chi ha intravisto, nella finalizzazione dell'intervento in direzione delle aree metropolitane, motivi di timore riguardo alla politica globale di intervento della mano pubblica nel settore della viabilità, politica che continua a premiare talune caratterizzazioni della viabilità stessa, consentendo così una maggiore divaricazione della forbice che oggi segna gli estremi opposti tra la realtà, se si vuole estremamente

degradata, della viabilità minore e quella degli interventi massicci sul fronte della grande viabilità. Devo lamentare il fatto che il provvedimento, in sé stesso, già nell'articolazione, premia la grande viabilità, non riconnettendo ad essa nessun fattore di utilizzazione concreta di questo tipo di «investimento» che, abbiamo visto, se viene ritenuto tale nel campo specifico della viabilità è destinato, poi ad essere azzerato dalla serie di fattori che da questo sviluppo scaturiscono appesantendo la stessa collettività di oneri riflessi. In parallelo a questo, fino ad oggi, è stato disatteso un diverso intervento che, ritengo, sia richiesto dai tempi che stiamo vivendo. Abbiamo una serie nutrita di comuni che sono nella sala di attesa di un salto qualitativo della vita urbana. I comuni del Mezzogiorno, checchè se ne dica e si legiferi sul piano della norma elaborata con «l'uncinetto delle buone volontà», non decolleranno fin tanto che non verrà intravista l'unica possibilità che hanno: il salto qualitativo da paesi a città. È un salto che passa necessariamente attraverso lo scioglimento del nodo della viabilità. Ora, questo problema, di rilevanza enorme sul piano nazionale, non ha trovato udienza in momenti di difficoltà, come quello che stiamo vivendo, ed è questa una mortificazione che io avverto sulla pelle (fino a stare scomodo) e nell'anima (fino a dolermi della sensibilità del legislatore). È questo un momento in cui possiamo recuperare con una scelta responsabile di intervento, aree come quelle della viabilità minore, ma il problema è lasciato fuori dallo stesso titolo del provvedimento in esame. Io sono assolutamente per un recupero, sia pure marginale, attraverso lo spiraglio dell'inserimento del riferimento a comuni minori attraverso la dizione «aree urbane» in sostituzione dell'altra «aree metropolitane», ripeto sono per il recupero di una possibilità di intervento in questo senso, perchè lascia sempre la porta aperta all'intervento nelle aree metropolitane proprio attraverso un genere di programmazione che avrebbe, comunque, dovuto precedere il tipo di finanziamento che è oggi proposto alla nostra attenzione.

Noi corriamo il rischio, pur volendo promuovere positivamente lo sviluppo di determinate aree, di andare ancor più a divaricare la differenziazione qualitativa delle opere, compromettendo al Sud, nelle aree più povere, futuri sviluppi e gravando il Nord di oneri riflessi che oggi non siamo in grado di quantificare.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei dire che, in sede di Commissione lavori pubblici della Camera, il Governo ha fatto le stesse valutazioni che sono state già fatte qui nel corso della discussione generale, anche da alcuni colleghi.

Si tratta di una norma eccezionale, straordinaria, che prevede una disponibilità da parte della Cassa depositi e prestiti di 1000 miliardi per questo tipo di intervento. Ovviamente il riferimento alla legge n. 531 del 1982 anche al Governo in questo momento appare estremamente squilibrato rispetto ai programmi che devono essere portati avanti. Non vi è dubbio, infatti, che tutto ciò andrebbe ad inficiare i programmi e la corretta utilizzazione delle risorse previste dal Piano decennale.

Pertanto, il Governo è favorevole alla soppressione dell'inciso, anche perchè i 1000 miliardi, 200 miliardi per ogni anno del quinquennio indicato, in tal modo, rappresenterebbero una facilitazio-

ne solo per quelle società concessionarie e quei comuni che prevedono, poi, di poter ragionevolmente restituire le somme prese a prestito.

Sono anche favorevole agli emendamenti presentati dal senatore Padula relativi alle infrastrutture viarie e al ruolo dei comuni perchè, evitando squilibri e scompensi, sono migliorativi dell'articolo in questione.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Riconfermando la presentazione del mio emendamento che è stato motivato, come è stato osservato anche da altri, dalla preoccupazione che il meccanismo dell'articolo 5 della legge n. 531 del 1982 operasse ai fini di una distrazione di fondi del Piano decennale da compiti principali, dichiaro di essere favorevole all'emendamento del senatore Padula relativo alle infrastrutture viarie, perchè ritengo che una specificazione può essere utile, e dichiaro di essere anche favorevole all'altro emendamento, sempre del senatore Padula, relativo al ruolo dei comuni, in quanto riconosco opportuno che anche ai comuni venga lasciata la possibilità di un miglioramento, sempre che ne abbiano la capacità; a quest'ultimo riguardo, a solo titolo di osservazione, faccio notare che si introduce un elemento di contraddizione con il meccanismo previsto per il tasso da corrisponderci e che è stato previsto maggiorato rispetto a quello ordinario, in quanto i comuni verrebbero ad attivare il trattamento differenziato.

L'emendamento che, invece, non mi convince è quello relativo alle aree urbane, e ne spiego la ragione. Ritengo che sostituendo il termine urbane al termine metropolitane si corre il rischio di determinare una forzatura nella direzione della polverizzazione dell'intervento. Non c'è dubbio, infatti, che i problemi del traffico sono presenti in generale in tutte le aree urbane del nostro paese, ma è anche vero che sono particolarmente gravi e specifici nelle aree metropolitane. Per questo motivo la definizione «aree urbane» mi sembra tale da polverizzare e disperdere un intervento che ha una sua portata significativa proprio in quanto limitato ad aree ben individuabili quali quelle metropolitane.

LOTTI. Vorrei rapidamente esprimere una osservazione a proposito di quanto affermato dal sottosegretario Tassone nel corso del suo intervento. Dalle affermazioni del Sottosegretario mi sembra emerga confermata quella che noi riteniamo una situazione di grave rischio e di grande pericolo e cioè la situazione di mancato coordinamento e di assoluta incomunicabilità esistente tra coloro che stanno redigendo il piano generale dei trasporti, con le opzioni in esso contenute, e il Ministero dei lavori pubblici. Vorrei sapere dal Sottosegretario - se è possibile - le ragioni di tale situazione. Il sottosegretario Tassone si è poco fa dichiarato a favore della proposta di emendamento, avanzata dal collega Padula, che si riferisce alle aree urbane. A tale proposito vorrei ricordare al rappresentante del Governo che tra le opzioni fondamentali previste nel piano dei trasporti figura quella relativa alla soluzione dei problemi della viabilità e del traffico nelle aree metropolitane.

Vorrei inoltre sapere se è in corso di attuazione il coordinamento - che la mia parte politica rivendica ormai da mesi - tra il piano generale dei trasporti e le scelte in materia di viabilità e quindi le scelte del Piano

decennale e l'attuazione della legge n. 531. Nell'assenza di tale coordinamento si continuerà come al solito a rincorrere di volta in volta i singoli problemi, smarrendo una qualsiasi logica di programmazione e di pianificazione degli interventi. Mi auguro, quindi, che i colleghi della maggioranza riflettano seriamente sulla situazione di confusione nella quale si trova attualmente il Governo per quanto riguarda le scelte fondamentali che interessano il territorio nazionale. Occorre ricercare, sul piano delle diverse scelte che stiamo compiendo, le coerenze e le correlazioni necessarie, Mi riferisco - come è facilmente intuibile - al piano generale dei trasporti, al piano decennale della viabilità, nonché ai disegni di legge come quello attualmente in discussione o come altri che potranno essere esaminati in futuro. Occorre, in definitiva, che il Parlamento legiferi in maniera coerente agli obiettivi che si è prefisso e secondo criteri di trasparenza che ne rendano facilmente comprensibili le logiche e i principi.

RASIMELLI. A titolo di ulteriore specificazione desidero aggiungere a quanto detto dal collega Lotti che il Gruppo comunista si esprime nel senso che è stato chiarito indipendentemente da una serie di altri giudizi sulla situazione generale. In altri termini, nel momento in cui la gestione di molte amministrazioni locali passa al centro-sinistra, desidero chiarire che non stiamo facendo un discorso a difesa delle passate gestioni, ma piuttosto un discorso di più vasto respiro.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Posso senz'altro comprendere il discorso dell'esigenza di correlazione tra il piano dei trasporti e il piano della viabilità avanzata dal senatore Lotti e ritengo che la richiesta avanzata dalla Commissione di procedere ad una audizione dei due Ministri interessati possa servire senza meno a chiarire quali sono stati i rapporti di collaborazione intervenuti tra i due Ministeri al fine di dare organicità agli interventi nel settore della viabilità e dei trasporti. Non riesco allo stesso modo a cogliere la correlazione tra il discorso di questi due piani e l'emendamento del senatore Padula in merito al quale ho espresso un parere positivo. Per maggiore chiarezza ripeto quanto ho già detto e cioè che non vi è dubbio che nella realtà contrarranno i mutui solo quelle società concessionarie che saranno in condizione di farlo. Pertanto - una volta cancellato il riferimento all'articolo 5 della legge n. 531 - non mi sembra molto elevato il rischio di una polverizzazione degli interventi, se si considera - lo ripeto - che potranno contrarre i mutui solo quelle società che prevedano di poter ragionevolmente restituire le somme prese a prestito, con l'aggiunta, naturalmente, della maggiorazione prevista nel testo trasmesso dall'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Passiamo alla votazione. Metto ai voti innanzi tutto l'emendamento al primo comma dell'articolo 5, da me presentato, tendente a sopprimere le parole: «da realizzare ai sensi dell'articolo 5 della legge 12 agosto 1982, n. 531».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Padula che tende ad inserire il termine: «viarie» dopo le parole: «opere ed infrastrutture».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Padula che tende a sostituire la parola: «metropolitane» con la parola: «urbane».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Padula tendente ad inserire, dopo la parole: «accordare», le altre: «ai comuni ovvero», di conseguenza, a sostituire l'espressione: «sulla base della presentazione» con l'espressione: «previa presentazione da parte di queste ultime».

È approvato.

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

Art. 5.

Allo scopo di finanziare investimenti relativi ad opere ed infrastrutture viarie nelle aree urbane negli anni 1985-1989 la Cassa depositi e prestiti è autorizzata ad accordare ai comuni ovvero alle società concessionarie di autostrade, previa presentazione da parte di queste ultime di piani economico-finanziari, approvati dal Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, e dal Ministro del tesoro, mutui ventennali fino ad un importo di lire 200 miliardi per ciascuno degli anni finanziari indicati, anche mediante l'utilizzo di fondi provenienti dal servizio dei conti correnti postali, al tasso vigente per i mutui della Cassa stessa, maggiorato dello 0,25 per cento.

Ai predetti mutui è accordata la garanzia dello Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi. A richiesta del creditore, la garanzia è automaticamente operativa, trascorsi 45 giorni dalle singole scadenze risultanti dai contratti di mutuo. A seguito dei pagamenti effettuati, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti del creditore.

È approvato.

Propongo a questo punto di rinviare il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori terminano alle ore 13,45.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO