

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

45° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 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 approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione* Pag. 2, 8, 9 e *passim*
BASTIANINI (PLI) 5, 7, 8 e *passim*
CARTIA (PRI) 46
COLOMBO Vittorino (V.) (DC) ... 8, 9, 20 e *passim*

DEGOLA (DC) Pag. 5, 6, 8 e *passim*
FONTANARI (Misto-SVP) 7, 10, 11 e *passim*
LOTTI (PCI) 8, 11, 20 e *passim*
MASCARO (DC) 32, 33, 34 e *passim*
MASCADRI (PSI) 43, 46
PADULA (DC) 6, 12, 13 e *passim*
PAGANI Maurizio (PSDI) 6, 8, 17 e *passim*
RASIMELLI (PCI) 4, 5, 6 e *passim*
RUFFINO (DC) 12, 13, 25 e *passim*
SCARDACCIONE (DC) 36, 37, 38 e *passim*
TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 7, 8, 9, e *passim*
VISCONTI (PCI) 7, 14

I lavori hanno inizio alle ore 10,35.

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 approvazione con modificazioni)

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 nella seduta del 18 luglio.

Passiamo all'esame e alla votazione dell'articolo 6. Ne do lettura:

Art. 6.

Nel quadro della politica generale dei trasporti, il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il consiglio di amministrazione, formula un programma triennale di interventi, sulla base del piano decennale di cui alla delibera del CIPE del 28 marzo 1985, delle priorità indicate dalle regioni e recepite nel piano decennale stesso, delle previsioni della legge 12 agosto 1982, n. 531, e dei seguenti criteri: completamento dei grandi itinerari di confine; completamento per tronchi funzionali dei grandi itinerari longitudinali del paese; completamento per tronchi funzionali dei grandi itinerari trasversali del paese; servizio delle grandi aree metropolitane nonché delle relative infrastrutture portuali, aeroportuali ed intermodali; chiusura di maglie autostradali già esistenti nonché interventi necessari per ottimizzare i livelli di traffico e migliorare e garantire le condizioni di sicurezza di tratte essenziali per la funzionalità della rete autostradale; completamento degli itinerari previsti dal piano stralcio di cui alla legge 12 agosto 1982, n. 531, e già dichiarati prioritari, nonché degli altri itinerari di grande rilevanza non definitivamente completati in sede di programma triennale 1979-1981 e successivi aggiornamenti.

Lo schema di programma è trasmesso entro 45 giorni dall'entrata in vigore della presente legge alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere entro i successivi 30 giorni. Il programma è quindi adottato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il consiglio di amministrazione.

Entro il precedente termine di 45 giorni, il Governo formula proposte in ordine alle modalità di affidamento, anche mediante concessione, ivi compresa l'eventuale progettazione, delle opere indicate nel programma di cui alla legge 22 dicembre 1984, n. 887, e nel programma di cui al presente articolo, in relazione alla necessità di intervenire con urgenza nella loro esecuzione. L'ANAS accorderà in ogni caso preferenza, nell'affidamento delle opere predette, a parità di altre condizioni, a consorzi od associazioni di imprese in cui almeno il 40 per cento delle quote e dei lavori sia attribuito ad imprese aventi sede nelle province nelle quali sono ubicati i nuovi lavori.

Per l'attuazione del presente articolo sono assegnate all'ANAS le somme di lire 275 miliardi nell'anno 1985, di lire 2.100 miliardi nell'anno 1986 e di 2.500 miliardi nell'anno 1987, che tengono conto di tutti i maggiori eventuali oneri per revisione prezzi, variazioni in corso d'opera e simili, occorrenti per la realizzazione del programma.

Procediamo alla votazione per parti separate.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il primo comma dell'articolo 6.

È approvato.

Al secondo comma presento un emendamento tendente a sostituire alle parole «entro 45 giorni», le altre «entro 60 giorni».

Lo metto ai voti.

È approvato.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il secondo comma così modificato.

È approvato.

Presento un emendamento tendente a sopprimere il terzo comma. Lo metto ai voti.

È approvato.

Poichè il quarto comma richiederà alcuni interventi di coordinamento, anche per quel che riguarda gli stanziamenti ivi previsti, propongo l'accantonamento della votazione del comma stesso e, conseguentemente, dell'intero articolo 6. Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Propongo un emendamento tendente ad inserire, dopo l'articolo 6, il seguente articolo aggiuntivo:

«Per il periodo di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, limitatamente ai progetti sui quali gli organi consultivi dell'ANAS si sono espressi favorevolmente fino alla data del 16 maggio 1985 e per i

quali, con decisione del Consiglio di Amministrazione, l'ANAS dichiara di non essere in grado di provvedere alla progettazione esecutiva, si applicano le disposizioni di cui ai successivi commi. Dei lavori ai quali si applicheranno le predette disposizioni l'ANAS pubblicherà un apposito elenco, entro un mese dall'entrata in vigore della presente legge.

L'ANAS può procedere all'affidamento in concessione di sola costruzione con progettazione esecutiva a carico del concessionario a mezzo delle procedure concorsuali di cui alla legge 8 agosto 1977, n. 584, per un prezzo a base d'asta ragguagliato all'importo consuntivo dei più recenti lavori similari conclusi.

L'affidamento delle opere si realizza mediante aggiudicazione al presentatore dell'offerta di maggiore ribasso sui prezzi del prezzo, condizionata all'approvazione, da parte dell'ANAS, del progetto esecutivo, redatto utilizzando le risultanze delle indagini geologiche, geotecniche e geognostiche espletate dal concessionario nel rispetto delle prescrizioni di legge e regolamentari sulla compilazione dei progetti esecutivi.

Qualora l'importo del progetto esecutivo ecceda la base d'asta maggiorata del 30 per cento, l'ANAS può affidare in concessione l'esecuzione di opere di consistenza ridotta rispetto a quella originale prevista, fino alla concorrenza dell'importo della base d'asta maggiorata del 30 per cento, ovvero può acquisire il progetto, se ritenuto idoneo, con la liquidazione delle spese sostenute.

In sede di esecuzione dei lavori affidati in concessione ai sensi del presente articolo non saranno ammesse perizie suppletive.

Alle gare di cui ai precedenti commi sono ammesse a partecipare esclusivamente associazioni temporanee di imprese nelle quali siano presenti anche imprese locali. A queste ultime va riservata una quota dei lavori non inferiore al 20 per cento del totale della concessione. Ciascuna associazione temporanea non può restare aggiudicataria che di un solo affidamento in concessione. Ogni singola impresa, pur potendo partecipare a più gare, non può restare aggiudicataria, nell'ambito di una associazione temporanea, di più di una concessione sul territorio nazionale.

Sono imprese locali quelle che hanno sede legale nella regione ove deve realizzarsi l'opera oggetto della concessione ed ivi abbiano svolto la loro prevalente attività nell'ultimo triennio. Tale requisito è comprovato mediante dichiarazione da rilasciarsi ai sensi degli articoli 2 e seguenti della legge 4 gennaio 1968, n. 15».

RASIMELLI. Mi riferisco al comma quarto dell'articolo aggiuntivo 6-bis che inizia con la parola «Qualora». Si tratta di una formulazione molto equivoca e pericolosa; infatti ci potremmo trovare anche di fronte a progetti esecutivi che eccedono le previsioni originarie. In tal caso l'ANAS sarebbe costretta a ridurre il quantitativo di opere da realizzare in misura proporzionale all'aumento dei costi di cui si chiede il rimborso. Anche se siamo d'accordo ad elevare ragionevolmente la quota di maggiorazione della previsione originaria dal 20 per cento al 30 per cento, non deve essere escluso che se il progetto esecutivo supera del 30 per cento le previsioni del progetto originario, l'ANAS

non deve procedere alla concessione; in luogo di ciò potrebbe acquistare, se lo ritiene opportuno, il progetto a certe condizioni, fissando i parametri massimi.

Secondo noi dunque l'articolo potrebbe essere riscritto in maniera tale che, nel caso suddetto, non si fa luogo alla concessione, che l'ANAS acquisisce il progetto, se ritenuto idoneo, e liquida le spese sostenute che comunque non dovranno essere superiori allo 0,25 per cento delle opere progettate.

BASTIANINI. In base a quale criterio è stato fissato il parametro dello 0,25 per cento? Fissare limitazioni mi sembra eccessivo: l'ANAS ha degli organi responsabili che acquisiranno il progetto alle condizioni che giudicheranno eque. Ci saranno casi in cui lo 0,25 per cento risulterà essere basso, altri in cui la stessa aliquota potrebbe risultare elevata.

A proposito di questo punto dunque la mia opinione è che ci si debba fidare delle capacità gestionali dell'ANAS.

Per quanto attiene all'altra richiesta, cioè quella di fissare un tetto per il costo del progetto esecutivo che ove fosse superato farebbe venir meno la possibilità di procedere alla concessione, non sono entusiasta perchè possono esservi situazioni in cui, in assoluta buona fede e correttezza, si sfonda il tetto del 30 per cento. Ciò comporterebbe l'annullamento di tutta la procedura. Non mi sembra questo l'elemento di rottura della nostra discussione.

RASIMELLI. Vorrei precisare che anch'io sono convinto che il costo di progettazione non sia facilmente predeterminabile, essendo comprensivo di una serie di spese per opere accessorie che possono essere elevate o esigue. Ciò che va evitato tuttavia è che il compenso per il progetto costituisca un affare in sè. La impresa che realizza il progetto esecutivo sopporta un rischio nell'operazione e tale rischio obiettivamente deve accollarsi. Se poi viene realizzato proprio quel progetto la progettazione stessa verrà pagata. Essendo tutto questo molto discrezionale (non si tratta di pagamenti contro fatture) possono insorgere alcune difficoltà. Proprio per questo propongo di fissare un tetto, al di sopra del quale non si vada, che rappresenti anche l'area di rischio dell'impresa oltre la quale i costi non possono essere recuperati. Il meccanismo assomiglia alle procedure di appalto-concorso. Anche in questo caso infatti le imprese che partecipano rischiano per quanto riguarda la progettazione. Si corrisponde un compenso quando si fa proprio uno dei progetti anche se detto compenso può non essere remunerativo. Un tetto massimo dunque che sia ragionevole anche se presumibilmente non completamente remunerativo.

Tale principio sarebbe equo e ove non lo si prevedesse potremmo trovarci di fronte, senatore Bastianini, anche ad un contenzioso riguardo la valutazione dei progetti.

DEGOLA. Nel ribadire quanto ha già detto il senatore Bastianini, ritengo di poter accogliere la prima parte della proposta del senatore Rasimelli: ove il progetto esecutivo comporti un costo delle opere superiore di oltre il 30 per cento rispetto all'importo base d'asta, può

giustificarsi il fatto che non si procede alla concessione. La seconda parte della proposta del senatore Rasimelli invece non mi trova d'accordo perchè l'ente pubblico ha già sufficienti garanzie e quindi è sufficientemente tutelato. In special modo da due fatti: prima di tutto non ha l'obbligo di acquistare il progetto, ma solo la facoltà ove lo ritenga idoneo. Nel criterio di idoneità è implicita anche la valutazione del costo del progetto; cioè se si ritiene che il costo è eccessivo, l'ANAS può non procedere all'acquisto perchè si tratta di un progetto eccessivamente costoso. Il secondo elemento che tutela l'ANAS è il criterio preciso che viene stabilito per le modalità di erogazione del compenso per il progetto. In realtà non si tratta di un vero e proprio compenso, ma di un rimborso dei costi sostenuti che ovviamente devono essere documentati. Stabilire un tetto così come propone il senatore Rasimelli può essere aleatorio; lo 0,25 per cento è stato fissato a caso.

Concludendo, mentre credo che si possa accogliere la prima proposta, pregherei il senatore Rasimelli di non insistere sulla seconda parte del suo intervento.

PADULA. Vorrei ribadire che l'espressione «liquidazione delle spese sostenute» esclude l'ipotesi dell'onorario.

RASIMELLI. Ma se la società ha chiesto la consulenza di un professore universitario e l'ha pagata 300 milioni, questo importo rientra nei costi.

DEGOLA. Ma in tal caso l'ANAS decide di non acquisire il progetto in quanto lo ritiene non idoneo dal punto di vista finanziario.

RASIMELLI. Proprio per questo motivo, secondo me, fissare un parametro massimo è condizione essenziale affinché l'impresa sia costretta a cedere il progetto anche a ricognizione parziale delle spese sostenute.

PADULA. Quando si parla di spese in materia di progettazione si parla esclusivamente di spese vive, le quali non ricomprendono gli onorari. Infatti, quando la legge stabilisce che, qualora si decida di non acquisire un progetto, si rimborsano soltanto le spese, significa che non vengono pagati gli onorari.

RASIMELLI. Allora diciamolo espressamente: «ad esclusione degli oneri professionali».

PAGANI Maurizio. Senatore Rasimelli, vorrei ricordarle che esiste una tariffa professionale che fa riferimento alla possibilità di forfetizzare le spese fino ad un massimo del 70 per cento degli onorari. Pertanto, essendo anch'io del parere che è bene stabilire nel disegno di legge un criterio per definire tali spese, in quanto in caso contrario si potrebbe dar vita o a contenzioso o ad operazioni del tutto legittime e comunque lasciate alla discrezionalità di chi le liquida, vorrei proporre di far riferimento al criterio della tariffa professionale, che è stabilita con

legge dello Stato, per determinare una percentuale dell'onorario – la cifra specifica la definirà la Commissione – che sia onnicomprensiva, da corrispondere a titolo di rimborso spese.

FONTANARI. Il senatore Pagani mi ha preceduto, comunque, volevo dire che con la dizione usata nell'ultima riga del quarto comma dell'articolo 6-bis resta l'incertezza circa le spese di onorario. L'impresa, infatti, oltre che far uso di consulenze, deve anche provvedersi di un progettista il quale presenterà poi una sua parcella. Pertanto, non si capisce se tale parcella è inclusa o meno nel rimborso e quindi sono anche io dell'idea che sia necessaria una ulteriore specificazione.

BASTIANINI. Senatore Rasimelli, la pregherei di non insistere con la sua proposta perchè è fonte di ulteriori equivoci. Del ragionamento che lei ha svolto io condivido solo una parte; infatti, se entriamo nell'ordine di idee di fissare un tetto, creiamo delle ingiustizie gravissime che possono portare alle seguenti conseguenze che non sono da sottovalutare: l'impresa, per non correre rischi, presenta il progetto senza aver fatto tutti gli accertamenti, magari di maggior cautela, per non aver poi delle sorprese in fase esecutiva, oppure si stabiliscono delle condizioni forfettarie troppo ampie rispetto alla effettiva portata del progetto. Bisogna poi tener presente che le situazioni sono molto diverse; vi sono infatti imprese che dovranno avvalersi di professionisti esterni, mentre ve ne sono altre che ne sono provviste al loro interno.

Pertanto, il voler fissare un tetto massimo mi pare non essenziale per il funzionamento della legge. Inoltre, dobbiamo anche avere un minimo di fiducia negli organi dell'ANAS che acquisteranno i progetti soltanto se ritenuti idonei e alle condizioni ritenute eque.

Quindi, senatore Rasimelli, la pregherei di non insistere con la sua proposta, perchè la norma che lei propone di introdurre a scopo di cautela rischia di trasformarsi in una fonte di confusione.

FONTANARI. Insisto nell'affermare che bisogna dire esplicitamente se la tariffa degli ingegneri è compresa o meno nel rimborso.

VISCONTI. Vorrei chiedere un'informazione al Sottosegretario e cioè vorrei sapere se l'ANAS in altre occasioni si è già trovata a liquidare progettazioni di infrastrutture, così come ha fatto la Cassa per il Mezzogiorno la quale si è data anche una tariffa interna rispetto alle tariffe vigenti per i professionisti.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ritengo di no.

RASIMELLI. C'è da aggiungere che questa progettazione è comprensiva – e questi sono i costi veramente rilevanti dell'operazione – di tutti i costi relativi alle indagini geologiche, geotecniche e geognostiche i quali – come sa chi è addentro a queste cose – talvolta possono superare di gran lunga il costo complessivo della progettazione in quanto sono costi specifici. Pertanto, non si tratta di spiccioli ma di somme rilevanti e quindi dobbiamo trovare una soluzione equa che non

escluda però un certo margine di rischio per l'impresa nel fare la progettazione esecutiva, perchè esso è parte integrante della sua stessa natura.

LOTTI. Può essere possibile stabilire un criterio per la liquidazione dei costi sostenuti.

COLOMBO Vittorino (V.). Ho delle perplessità al riguardo.

RASIMELLI. Per quello che riguarda le parcelle professionali non vi sono problemi perchè sono definibili, come è stato fatto notare, mentre non sono definibili i costi accessori della progettazione, che possono essere molto diversi, da caso a caso.

DEGOLA. Mi sembra che si potrebbe arrivare a stabilire un rimborso dei costi sostenuti per i rilievi e le indagini, mentre la tariffa professionale dovrebbe essere liquidata ridotta di una certa percentuale.

PAGANI Maurizio. Si potrebbe accettare quanto era prospettato dal senatore Degola.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma si tratta di un fatto amministrativo che possiamo lasciare affidato alla equità di valutazione dell'ANAS.

BASTIANINI. Secondo me, la prima parte della modifica proposta dal senatore Rasimelli, per cui non si debba far luogo alla concessione qualora si ecceda la base d'asta maggiorata del 30 per cento, e cioè l'ANAS non abbia la facoltà di far eseguire opere di consistenza ridotta, mi sembra importante e tale da poter essere accettata. Per quello che riguarda la seconda parte, mi sembra eccessivo arrivare a certi livelli di specificazione; comunque si potrebbe disporre che l'acquisizione del progetto debba avvenire con la liquidazione dei costi sostenuti per rilievi e indagini geofisiche, geologiche, geognostiche e della tariffa professionale ridotta di una certa percentuale sulla quale possiamo accordarci.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Faccio presente che al momento della votazione del comma in questione, se si vorrà insistere nella proposta di modifica, occorrerà precisarla e formalizzarla.

Passiamo alla votazione dell'emendamento da me presentato tendente ad inserire l'articolo 6-bis. Procederemo alla votazione per parti separate.

Metto ai voti il primo comma.

È approvato.

Metto ai voti il secondo comma.

È approvato.

Metto ai voti il terzo comma.

È approvato.

Passiamo alla votazione del quarto comma.

COLOMBO Vittorino (V.). Vorrei far presente l'opportunità di modificare la formulazione di questo comma che riguarda le modalità di rimborso.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anch'io ho delle perplessità in merito a questa formulazione del comma. Comunque mi rimetto alla Commissione.

BASTIANINI. Dichiaro la mia astensione nella votazione di questo comma.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti il quarto comma nella nuova formulazione che propongo, di cui do lettura:

«Qualora l'importo del progetto esecutivo ecceda la base d'asta maggiorata del 30 per cento non si fa luogo alla concessione e l'ANAS acquisisce il progetto, se ritenuto idoneo, con la liquidazione dei costi sostenuti per i rilievi e le indagini geologiche, geotecniche e geognostiche nonché della tariffa professionale ridotta del 50 per cento».

È approvato.

Passiamo al quinto comma.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È vero che affidiamo in concessione anche gli esami tecnici, però con l'attuale formulazione del quinto comma escludiamo del tutto la incognita geologica. L'evento prevedibile è accertato, ma quello imprevedibile può creare l'esigenza di perizie suppletive. Se escludiamo completamente dette perizie si rischia di far sì che alcune opere restino compromesse. A mio avviso si potrebbe introdurre una riserva che riguardi i casi di assoluta imprevedibilità dell'evento.

RASIMELLI. Una proposizione di questo tipo è dovuta a una serie di malizie insorte per diversi motivi.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma allora affermiamo che l'ANAS sia messa in regime di amministrazione controllata! Non ci fidiamo dell'ANAS? Dunque propongo il seguente subemendamento al quinto comma dell'articolo aggiuntivo in esame: al termine del quinto comma aggiungere le seguenti parole: «, salvo quelle dovute a situazioni imprevedibili al momento dell'affidamento in concessione».

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il subemendamento presentato dal rappresentante del Governo.

È approvato.

Metto ai voti il quinto comma dell'articolo 6-bis nel testo emendato.

È approvato.

RASIMELLI. Dopo questo quinto comma noi proponiamo di aggiungere il seguente «In caso di aggiudicazione definitiva la revisione prezzi scatta dal momento dell'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione dell'ANAS del progetto esecutivo».

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Questa è la proposta dell'ANAS.

BASTIANINI. Io direi «decorre dal termine fissato per la presentazione del progetto esecutivo» in quanto non si possono scaricare sull'impresa i tempi decisionali non prevedibili dell'ANAS.

FONTANARI. Secondo me, le parole «In caso di aggiudicazione definitiva» sono superflue.

DEGOLA. Faccio miei i suggerimenti dei senatori Rasimelli e Bastianini e presento il seguente emendamento tendente ad inserire dopo il quinto il seguente comma «La revisione prezzi decorre dal termine stabilito dall'ANAS per la presentazione del progetto esecutivo».

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'emendamento del senatore Degola tendente ad inserire un comma aggiuntivo dopo il quinto comma dell'articolo 8-bis.

È approvato.

Passiamo all'esame di quello che, a seguito delle modifiche approvate, risulta essere il settimo comma.

Ne do nuovamente lettura:

Alle gare di cui ai precedenti commi sono ammesse a partecipare esclusivamente associazioni temporanee di imprese nelle quali siano presenti anche imprese locali. A queste ultime va riservata una quota dei lavori non inferiore al 20 per cento del totale della concessione. Ciascuna associazione temporanea non può restare aggiudicataria che di un solo affidamento in concessione. Ogni singola impresa, pur potendo partecipare a più gare, non può restare aggiudicataria, nell'ambito di una associazione temporanea, di più di una concessione sul territorio nazionale.

FONTANARI. Vorrei proporre un subemendamento tendente ad elevare al 30 per cento la quota dei lavori da riservare alle imprese locali.

BASTIANINI. Vorrei capire meglio, signor Presidente, cosa significa l'ultimo periodo del comma al nostro esame «ogni singola impresa, pur potendo partecipare a più gare, eccetera».

DEGOLA. Io pensavo che tale periodo fosse stato eliminato dal testo. Esso infatti può comportare inconvenienti anche abbastanza seri in sede di affidamento dei lavori, nonché favorire la ricerca di accordi sottobanco tra le imprese.

Pertanto, sono dell'avviso che tale periodo vada eliminato. Ritengo infatti che, nel momento in cui stabiliamo che ciascuna associazione temporanea non può restare aggiudicataria di più di una concessione sul territorio nazionale, vi siano già sufficienti garanzie.

LOTTI. Allora, perchè a questo proposito non ripristinare il testo approvato dalla Camera che recita: «L'ANAS accorderà in ogni caso preferenza, nell'affidamento delle opere predette, a parità di altre condizioni, a consorzi o ad associazioni di imprese...»?

DEGOLA. A mio parere quel testo è anche peggiore. Così facendo, infatti, secondo me non si aiutano le imprese locali, ma si favoriscono le imprese meno vitali e più statiche. Le nostre intenzioni invece sono di tutelare le imprese locali, che vogliono partecipare, dalla invasione delle grandi aziende, ma se diciamo «a parità di condizioni» la parità di condizioni non si verifica mai, o per lo meno soltanto nel caso in cui due o più imprese abbiano fatto lo stesso prezzo.

Tanto varrebbe non mettere niente. L'ultimo periodo mi sembra eccessivo e può comportare inconvenienti e danni a chi non ha responsabilità o colpa o comunque può provocare intralci. Propongo di sopprimere l'ultimo periodo.

BASTIANINI. Questa materia è molto delicata e va affrontata cercando di capire esattamente quale risultato si deve raggiungere e quale dizione consenta di conseguire quel risultato finale. Vorrei capire meglio i motivi per cui si propone la soppressione dell'ultimo periodo.

DEGOLA. Una serie di imprese può rimanere danneggiata per la presenza di un'impresa che è già aggiudicataria di una concessione sul territorio nazionale. Allora, tanto varrebbe impedire ad ogni impresa di partecipare a più associazioni. Non credo che vi siano la esigenza e le condizioni per imporre una norma così restrittiva. Quindi, sarei per la soppressione dell'ultimo periodo.

BASTIANINI. Io interpreto nel seguente modo: la associazione di imprese A, che comprende le imprese x, y e z, può essere aggiudicataria di un lotto, quindi l'impresa x, ad esempio, diventa aggiudicataria di un

pezzo di quel lotto; un'altra associazione di imprese B, che comprende le imprese x , w , e k , in un'altra tornata di gara vince e diventa a sua volta aggiudicataria, quindi l'impresa x si trova ad avere un altro pezzo di lotto.

DEGOLA. E allora sarebbe più corretto stabilire che un'impresa non può partecipare a più associazioni.

RUFFINO. Condivido in larga misura le argomentazioni del senatore Degola e ritengo che la clausola possa apparire superflua, anche perchè, allo stato attuale, come è formulata, può dare luogo a scappatoie e incertezze interpretative abbastanza facili. Però, intanto, mi pare di poter osservare che questa norma è limitata ai 1.000 miliardi. Quindi, ha un valore limitato. Personalmente non sarei d'accordo sulla sua soppressione ed anche se può apparire superflua, come ho già detto, ha un suo significato e la lascerei come un messaggio da parte del Parlamento e del legislatore.

PADULA. Vorrei ricordare che la norma ha finalità ben precise, contingenti e congiunturali e costringe il sistema delle imprese a partecipare ad iniziative straordinarie, mettendosi però nella condizione di redistribuire realmente il lavoro tra tutte le imprese. Forse qualche problema, del tipo di quelli segnalati dal senatore Degola, potrà sorgere, ma conoscendo le regole, i concorrenti si dovranno adeguare a far fronte ai rischi. Certamente non sarà interesse di un'impresa partecipare ad associazioni temporanee in cui vi siano imprese che già hanno ricevuto o che hanno la possibilità di ricevere concessioni. In tal senso vi è una norma regolatrice del mercato.

DEGOLA. Comunque non è la versione suggerita dagli operatori, che è ben diversa. Nell'ambito di una sola gara è vietato far parte di più raggruppamenti di imprese e nell'ambito di una sola gara è vietato avere più di un'aggiudicazione. Dobbiamo, quindi, prevedere le conseguenze, se si verifica il caso inverso. Potremmo prevedere che in tal caso viene esclusa l'impresa già aggiudicataria.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Senatore Degola, abbiamo riscritto l'articolo per eliminare questo equivoco. Dirò di più: se fosse rimasta valida la prima impostazione di questo testo, che mirava ad utilizzare i 5.000 miliardi o per lo meno una parte consistente di essi, avrei ritenuto eccessiva la limitazione ad una sola concessione per le singole imprese; ma in questo caso, avendo ristretto la disponibilità finanziaria per l'affidamento in concessione soltanto ai 1.000 miliardi già previsti, il finanziamento risulta molto esiguo rispetto alle esigenze delle imprese. L'obiettivo è quello di non essere così restrittivi nel futuro perchè condivido le sue considerazioni, ma non ritengo che questa sia la sede opportuna per modificare l'impostazione del disegno di legge. Senatore Degola, l'intendimento degli operatori rientra in una logica che si può anche non condividere ma siccome ci troviamo in una condizione di emergenza, anche dal punto di vista della distribuzione del lavoro, il criterio è quello di distribuire il più possibile.

DEGOLA. Signor Presidente, non insisto su questo punto, pur riconfermando le mie perplessità; mi sorge tuttavia un altro dubbio che vorrei esporle.

Nel testo in esame non si parla di associazioni temporanee, ma si fa riferimento ad ogni singola impresa che pure può partecipare a più gare nell'ambito di associazioni temporanee. Quando è stata scritta questa norma solo il 30 per cento erano associazioni, mentre il restante 70 per cento erano singole imprese che potevano partecipare alle gare.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Sì, ma in via ordinaria e non con i meccanismi previsti dal provvedimento in esame.

DEGOLA. Ritiro ogni obiezione, ma desidero che resti agli atti che questa norma eccezionale non deve costituire un precedente per il futuro.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Mi associo a questa sua preoccupazione.

RUFFINO. Signor Presidente, di fronte alle dichiarazioni del senatore Degola e preso atto che la questione si limita ai 1.000 miliardi previsti dal disegno di legge in discussione, ritengo che sarà opportuno affrontare la problematica in un ambito più vasto; attualmente, per questa circostanza contingente, il rimedio proposto può tuttavia dare adito ad ulteriori pregiudizi. Propongo quindi di mantenere il testo inizialmente presentato, così come aveva suggerito il senatore Padula.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La perplessità che devo manifestare riguarda il fatto che questa norma viene emanata per far fronte ad una serie di oneri dopo una lunga fase di immobilismo: quando viene meno un'impresa che partecipa alla stessa associazione in gara, c'è il pericolo che tutto si blocchi.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Quindi a mio avviso è necessario redistribuire il lavoro disponibile tra il maggior numero di imprese possibile.

PADULA. Mi associo alle parole del Presidente.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti il subemendamento del senatore Fontanari, tendente a sostituire al settimo comma le parole «al 20 per cento» con le parole «al 30 per cento».

Non è approvato.

Metto ai voti il settimo comma dell'articolo 6-*bis*, nel testo da me inizialmente proposto.

È approvato.

VISCONTI. Prima di passare all'esame del seguente comma dell'articolo 6-bis, credo che per completezza sia opportuno inserire una norma in materia di cauzione provvisoria. Il dubbio che mi sorge è questo: poichè più associazioni temporanee possono partecipare alle gare, è dovuta la riduzione del deposito cauzionario, alla stregua dell'articolo 15 della legge n. 741?

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Al di là del problema della cauzione di cui parla il senatore Visconti, le disposizioni del testo pervenutoci dalla Camera dei deputati si applicano anche ai progetti di opere della Cassa del Mezzogiorno, affidati per legge all'ANAS per quanto riguarda la progettazione e l'esecuzione.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Anche questo problema si può considerare risolto se l'ANAS, alla data del 16 maggio, si è espresso favorevolmente rispetto a tali progetti.

Metto ai voti l'ultimo comma.

È approvato.

Propongo il seguente emendamento, tendente ad inserire dopo l'articolo 6-bis il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 6-ter.

L'ANAS è autorizzata ad affidare, anche a trattativa privata, la compilazione dei progetti esecutivi a professionisti, ovvero i soli rilievi geotecnici, geognostici, geologici e geofisici a professionisti, istituti universitari o imprese specializzate.

All'affidamento di cui al precedente comma si procede previo parere del Consiglio di amministrazione dell'ANAS che sostituisce il prescritto parere del Consiglio di Stato.

È una norma non di emergenza che interviene proprio per dare la possibilità all'ANAS di avvalersi della collaborazione esterna di professionisti, per la compilazione di progetti esecutivi e di professionisti, istituti universitari o imprese specializzate per i rilievi geotecnici, geognostici, geologici e geofisici.

BASTIANINI. Avevo presentato un emendamento tendente ad assimilare i consorzi alle associazioni temporanee di imprese. Ritengo tuttavia che tale assimilazione possa più adeguatamente essere collocata nell'ambito del disegno di legge n. 1004 che disciplina più organicamente la materia.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei esprimere talune perplessità circa il fatto di dichiarare per legge che il Consiglio di amministrazione dell'ANAS non è in grado di provvedere alla progettazione esecutiva. L'ANAS ha sempre sostenuto infatti di non essere in grado di procedere alla progettazione esecutiva in tempi ristretti. Tale dichiarazione di impotenza non deve intendersi però in

modo assoluto, ma solo in relazione all'esigenza di avviare i lavori nel tempo più rapido possibile.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'articolo aggiuntivo 6-bis da me proposto, nel testo modificato di cui do lettura:

Per il periodo di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, limitatamente ai progetti sui quali gli organi consultivi dell'ANAS si sono espressi favorevolmente fino alla data del 16 maggio 1985 e per i quali, con decisione del Consiglio di amministrazione, l'ANAS dichiara di non essere in grado di provvedere alla progettazione esecutiva, si applicano le disposizioni di cui ai successivi commi. Dei lavori ai quali si applicheranno le predette disposizioni l'ANAS pubblicherà un apposito elenco entro un mese dall'entrata in vigore della presente legge.

L'ANAS può procedere all'affidamento in concessione di sola costruzione con progettazione esecutiva a carico del concessionario a mezzo delle procedure concorsuali di cui alla legge 8 agosto 1977, n. 584, per un prezzo a base d'asta ragguagliato all'importo consuntivo dei più recenti lavori similari conclusi.

L'affidamento delle opere si realizza mediante aggiudicazione al presentatore dell'offerta di maggiore ribasso sui prezzi del prezzo, condizionata all'approvazione, da parte dell'ANAS, del progetto esecutivo, redatto utilizzando le risultanze delle indagini geologiche, geotecniche e geognostiche espletate dal concessionario nel rispetto delle prescrizioni di legge e regolamentari sulla compilazione dei progetti esecutivi.

Qualora l'importo del progetto esecutivo ecceda la base d'asta maggiorata del 30 per cento non si fa luogo alla concessione e l'ANAS acquisisce il progetto, se ritenuto idoneo, con la liquidazione dei costi sostenuti per i rilievi e le indagini geologiche, geotecniche e geognostiche nonché della tariffa professionale ridotta del 50 per cento.

In sede di esecuzione dei lavori affidati in concessione ai sensi del presente articolo, non saranno ammesse perizie suppletive, salvo quelle dovute a situazioni imprevedibili al momento dell'affidamento in concessione.

La revisione prezzi decorre dal termine stabilito dall'ANAS per la presentazione del progetto esecutivo.

Alle gare di cui ai precedenti commi sono ammesse a partecipare esclusivamente associazioni temporanee di imprese nelle quali siano presenti anche imprese locali. A queste ultime va riservata una quota dei lavori non inferiore al 20 per cento del totale della concessione. Ciascuna associazione temporanea non può restare aggiudicataria che di un solo affidamento in concessione. Ogni singola impresa, pur potendo partecipare a più gare, non può restare aggiudicataria, nell'ambito di una associazione temporanea, di più di una concessione sul territorio nazionale.

Sono imprese locali quelle che hanno sede legale nella regione ove deve realizzarsi l'opera oggetto della concessione ed ivi abbiano svolto la loro prevalente attività nell'ultimo triennio. Tale requisito è

comprovato mediante dichiarazione da rilasciarsi ai sensi degli articoli 2 e seguenti della legge 4 gennaio 1968, n. 15.

È approvato.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 6-ter.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 7.

Art. 7.

A decorrere dall'anno 1986, su tutti gli stanziamenti straordinari assegnati all'ANAS per programmi costruttivi da eseguirsi direttamente o indirettamente, un'aliquota degli stessi stanziamenti, non superiore al 15 per cento dell'ammontare complessivo, è riservata ad interventi manutentori di carattere ordinario e straordinario interessanti le strade e le autostrade statali, al potenziamento dei mezzi meccanici operativi ed all'attuazione della nuova organizzazione manutentoria di cui al regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1981, n. 1126.

Ai fini dell'integrazione di cui al precedente articolo 1, quarto comma, l'ANAS è autorizzata a versare le occorrenti somme al Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane a valere, per l'esercizio 1985, sulle disponibilità per i programmi costruttivi di cui alla presente legge e, per gli esercizi 1986 e 1987, sull'aliquota di cui al precedente comma.

A questo articolo è stato presentato da me un emendamento tendente a sostituire il primo comma con il seguente:

Sugli stanziamenti per gli anni 1986 e 1987, di cui all'ultimo comma del precedente articolo 6, un'aliquota non superiore al 15 per cento, e per gli anni successivi un'aliquota non superiore al 10 per cento, è riservata ad interventi manutentori di carattere ordinario e straordinario interessanti le strade e le autostrade statali, al potenziamento dei mezzi meccanici operativi ed all'attuazione della nuova organizzazione manutentoria di cui al regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1981, n. 1126.

L'emendamento presentato riguarda l'entità dell'aliquota degli stanziamenti da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade. Si rileva infatti una esigenza reale rispetto allo stato di manutenzione delle nostre strade: si tratta di un meccanismo del tutto anomalo che sottrae alcune risorse del piano decennale. Visto che non si è trovata una soluzione diversa, ritengo opportuno mantenere il criterio del collegamento con gli stanziamenti straordinari previsto dall'articolo 7; tuttavia, dato che il testo pervenutoci dalla Camera dei deputati prevede la decorrenza dal 1986 e considerato che nel secondo

comma dell'articolo 7 si dispone che su questa aliquota si può anche intervenire per gli anni 1986-1987 con un fondo di garanzia ai fini della riserva per la copertura finanziaria, propongo di lasciare invariata l'aliquota del 15 per cento per gli anni 1986-1987 e di stabilire un'aliquota non superiore al 10 per cento per gli anni successivi. Con il criterio del 15 per cento per gli anni 1986-1987 freniamo l'intensificazione della manutenzione, però copriamo anche la riserva che il Tesoro ha richiesto per il fondo di garanzia; per gli anni successivi il criterio scende al 10 per cento perchè si tratta pur sempre di una manutenzione straordinaria.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo intendeva procedere a scaglioni fino ad arrivare al 15 per cento perchè teneva conto del secondo comma dell'articolo 7. Se gli onorevoli colleghi intendono ridurre l'aliquota al 10 per cento per gli anni successivi, a mio avviso - come abbiamo più volte detto - rischiamo di costituire un patrimonio inutilmente.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. In pratica si tratta di uno stanziamento di 315 miliardi per il 1986 e di 375 miliardi per il 1987. Si possono inserire due commi, dopo il primo, in cui si stabilisce: «L'aliquota di cui al precedente comma è fissata in misura non superiore al 15 per cento per gli anni 1986-1987 ed in misura non superiore al 10 per cento per gli anni successivi. Il Ministro dei lavori pubblici presenta annualmente al Parlamento una relazione sulla utilizzazione degli stanziamenti destinati alle finalità di cui al precedente comma». Pertanto l'attuale secondo comma potrebbe diventare quarto.

PAGANI Maurizio. Signor Presidente, sono contrario alla formulazione che Lei ha proposto. Abbiamo sempre sottolineato, non solo nel campo stradale, ma anche in quello di tutte le opere pubbliche, la mancanza di manutenzione, il che costringe poi ad intervenire con investimenti massicci per sopperire a degradi difficilmente recuperabili. Tutto questo si traduce in una maggiore spesa per lo Stato ed in un grosso disagio per gli utenti, i quali non vedono tempestivamente soddisfatte le esigenze di buon uso delle strutture stesse.

L'articolo 7 - cui va tutta la nostra approvazione - inverte tale tendenza. Faccio inoltre presente che si parla di manutenzione ordinaria e straordinaria: sottolineo questo ultimo termine in quanto consente di fare un certo tipo di opere, come i piccoli miglioramenti, che difficilmente possono essere inseriti in progetti generali, ma la cui mancanza rende talvolta impraticabili o comunque poco praticabili le strade. Quindi, a mio avviso, è opportuno mantenere la formulazione dell'articolo 7 così come è stata presentata ed è attualmente al nostro esame.

FONTANARI. Mi associo alle considerazioni del collega Pagani proprio perchè gli interventi di piccolo cabotaggio si possono fare attraverso un'opera straordinaria. Tali interventi richiedono un finanziamento abbastanza cospicuo e quindi l'aliquota a mio avviso deve essere del 15 per cento.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Preciso che attualmente gli interventi manutentori non superano la percentuale del 2 per cento. Per garantirci che si faccia un salto di qualità e di intensità adeguato, è sufficiente prevedere che gli interventi crescano al 10 per cento.

PAGANI Maurizio. Signor Presidente, lei sa che l'ANAS ha già impegnato fino al 1988 i propri bilanci ed in pratica ha già speso i propri fondi fino al 1989-1990.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Dalla relazione già presentata mi pare che si capisca ben poco su questo punto. L'articolo in esame nasce con un altro intendimento: siccome il Tesoro non aveva la possibilità di sopperire alle richieste dell'ANAS, valutate nell'ordine dei 700-800 miliardi, ho proposto una differenziazione dell'aliquota per il 1985 e per il 1986-1987 tenendo conto dell'esigenza di certi interventi.

PADULA. Francamente penso che il Parlamento, nel momento in cui andrà a stanziare nuove somme per le vie di comunicazione, potrà eventualmente correggere le cifre con nuovi stanziamenti. Mi permetto di esprimere una preoccupazione: quella differenziazione tra il 15 e il 10 per cento per le due annualità sembra quasi implicitamente voler far fronte a quell'ultimo comma dell'articolo 7 che è una forzatura abbastanza evidente e molto più scorretta rispetto alla destinazione di stanziamenti per la manutenzione. Infatti, utilizzare i fondi destinati alle nuove opere per coprire le necessità della manutenzione è anomalo, anche se, per ragioni di urgenza, è un problema che per il momento possiamo anche superare. Per cui, considerando che si tratta di un limite massimo, mi permetterei di chiedere di riconsiderare questi propositi emendativi. L'articolo 7 del testo della Camera è accettabile, fermo restando che qualora il volume degli investimenti dovesse essere ulteriormente incrementato, il Parlamento si farà carico che le somme vadano a nuove opere. Ma oggi come oggi le cifre che vengono fuori, anche dall'applicazione integrale del 15 per cento, corrispondono a qualcosa di meno delle somme necessarie per riattare, dopo le eccezionali calamità dell'inizio dell'anno, il sistema delle strade statali, soprattutto nel nord del paese. Quindi, insisto perchè non si voglia stabilire la distinzione tra le due percentuali, del 10 e del 15, che sembra destinare, implicitamente, il 5 per cento al fondo di garanzia. Se sarà possibile evitarlo, sarà una buona cosa.

PAGANI Maurizio. Indubbiamente vi è un'irrazionalità nell'articolo, nel quale si lega la manutenzione, che è un fatto ordinario, a finanziamenti di carattere straordinario. Però, è anche vero che attualmente dobbiamo approfittare per un recupero della scarsa manutenzione avvenuta negli anni scorsi. La mia proposta va nel senso di limitare la norma del 15 per cento, mantenendola inalterata nella misura, ai finanziamenti in essere e di non dare a questa norma una valenza futura che potrebbe non essere necessaria o giustificata, in quanto ritengo che in una corretta formulazione di bilancio la manutenzione ordinaria debba avere una scadenza annuale.

BASTIANINI. Si deve pensare agli anni successivi del piano decennale.

DEGOLA. Anche sugli stanziamenti straordinari futuri dovrà esserci un'aliquota destinata alla manutenzione. Forse potrebbe essere opportuno che sugli stanziamenti di questa legge per gli anni 1986 e 1987 l'aliquota sia non superiore al 15 per cento, mentre sugli stanziamenti straordinari per il futuro sarà determinata successivamente.

PADULA. Per gli stanziamenti futuri sarà più corretto stabilire che devono andare in bilancio. Il principio di sottrarre fondi dagli investimenti straordinari è una norma eccezionale, congiunturale, non una regola. Non possiamo pensare di seguire questa stessa strada nei prossimi dieci anni. Dovrà esserci una previsione nel capitolo di bilancio.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Riformulo l'emendamento, secondo le indicazioni raccolte, Ne do lettura:

Sugli stanziamenti per gli anni 1986 e 1987, di cui all'ultimo comma del precedente articolo 6, un'aliquota non superiore al 15 per cento è riservata ad interventi manutentori di carattere ordinario e straordinario interessanti le strade e le autostrade statali, al potenziamento dei mezzi meccanici operativi ed all'attuazione della nuova organizzazione manutentoria di cui al regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1981, n. 1126.

Poichè nessun altro domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7 nel testo modificato.

È approvato.

Art. 8.

È autorizzata la spesa di lire 15 miliardi per l'esercizio 1985 per l'erogazione di un primo contributo alla società concessionaria dell'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia per la progettazione esecutiva e l'avvio della realizzazione delle opere.

La somma di cui al precedente comma è iscritta in apposito capitolo del bilancio per il 1985 dell'ANAS per la successiva erogazione alla predetta società.

Allegato all'atto aggiuntivo di cui all'ultimo comma dell'articolo 13 della legge 12 agosto 1982, n. 531, la società Autostrade S.p.A. presenterà un programma pluriennale quantificato degli interventi che la società stessa deve attuare in conformità della citata legge.

Il senatore Bastianini ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere al primo comma il seguente periodo: «La progettazione esecutiva sarà accompagnata dalla predisposizione da parte del concessionario di un programma recante le condizioni economiche e finanziarie di realizzazione dell'opera, sulla base del quale verrà successivamente predisposto l'apposito disegno di legge previsto dall'articolo 8 della legge 12 agosto 1982, n. 531».

Conseguentemente, il senatore Bastianini propone di sopprimere, sempre al primo comma, le parole «l'avvio della realizzazione delle opere».

Il senatore Degola ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo il secondo comma, il seguente:

«L'erogazione di ulteriori contributi per la realizzazione dell'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia potrà avvenire soltanto a condizione che le partecipazioni azionarie pubbliche, considerandosi fra esse compresa la partecipazione della società Autostrade S.p.A., costituiscano almeno il 95 per cento del capitale sociale della società concessionaria».

LOTTI. Il rischio riconosciuto è che questo articolo diventi a sua volta un nuovo locomotore inserito in un convoglio che ha già un primo locomotore, che è il fondo di garanzia, al quale si potevano attaccare ulteriori vagoni intermedi. Questo può diventare un treno che non finisce più.

Propongo dunque di spezzare la discussione in due parti. La prima riguardante la sistemazione dell'articolo 8 così come ci è stato consegnato dalla Camera che riguarda l'autostrada Livorno-Civitavecchia e il programma pluriennale delle autostrade di cui al punto 2. Fatta questa discussione con molta serietà si può aprire un dibattito sui commi proposti dai colleghi con appositi emendamenti.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Non ho difficoltà ad accettare questa proposta; sono d'accordo.

PADULA. Sono sostanzialmente d'accordo con il senatore Lotti, però, nell'ambito della materia di cui si occupa l'articolo 8 del testo pervenutoci dalla Camera, possiamo intervenire per chiarire, migliorare o anche sopprimere, mentre per il resto credo che sia meglio procedere ad un formale invito al ritiro degli emendamenti, anche perchè questi comporterebbero una sospensiva dei nostri lavori, dato il loro contenuto di spesa.

Voglio dunque preannunciare l'invito a ritirare questi emendamenti che trattano altre situazioni particolari perchè noi non potremmo evidentemente consentire inserimenti di questo genere, salvo che vengano espressi con strumenti come gli ordini del giorno che hanno valore sollecitatorio ma non vincolante.

COLOMBO Vittorino (V.). Mi associo alla proposta metodologica di discutere per il momento solo i primi due commi dell'articolo.

Faccio presente che la norma proposta dal collega Degola non si applica a questi primi due commi ma diventa una norma-proclama per gli stanziamenti futuri. Che bisogno c'è allora di inserirla a questo punto? Posso essere d'accordo sul principio ma è una norma che vale per un futuro indeterminato perchè non ha nessun effetto pratico; posso essere d'accordo sul piano politico, ma su quello legislativo non vedo che significato abbia introdurre la norma in questo punto.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Cominciamo dunque con la discussione dei primi due commi dell'articolo 8.

PADULA. Questa è una norma indicativa e programmatica. Si tratta di un'autostrada e a mio avviso è anomalo che essa venga realizzata in concessione: essa dovrebbe essere realizzata a totale carico dello Stato. Il legislatore, con la legge n. 531, si è preoccupato di fissare un minimo del 70 per cento, quale quota partecipativa in mano pubblica, derogando al principio del totale accollo degli oneri. È opportuno oggi che il legislatore indichi una tendenza, almeno, alla totale pubblicità della realizzazione di queste opere, anche al fine di evitare commistioni in una materia in cui la partecipazione dell'azionariato privato è inesistente. In sostanza, l'emendamento presentato dal senatore Degola è, a mio avviso, una indicazione che anticipa una legge che, ci si auspica, vada in quella direzione. Pertanto non mi sembra inappropriato.

BASTIANINI. Una volta per tutte voglio chiarire la mia posizione sull'articolo 8. La mia è una posizione di totale richiamo al testo dell'articolo 13 della legge n. 531, che, ove si verifichi una presenza pubblica nella misura del 70 per cento, prevede la possibilità di disporre una legge di finanziamento sulla base di un programma tecnico-economico e finanziario. La critica che muovo all'articolo 8 è rivolta soprattutto al fatto che si prevede l'anticipazione di 15 miliardi per la progettazione e la realizzazione delle opere essendosi verificato solo il primo dei due presupposti che l'articolo 13 appunto richiedeva, cioè la presenza del 70 per cento dell'azionariato in mano pubblica, e non il secondo. Non si può continuare ad intervenire con articoli inseriti nelle più disparate leggi, al di fuori di un provvedimento organico. Ecco perchè i miei emendamenti tendono ad escludere spese per la realizzazione delle opere in questa fase.

In secondo luogo i miei emendamenti tendono ad impegnare la società concessionaria, all'atto della progettazione esecutiva, a predisporre quei documenti che consentono di varare poi la legge organica richiesta dalla legge n. 531. Posso accedere alla soluzione dell'anticipazione dei 15 miliardi proprio in quanto è probabile che un piano economico finanziario serio non può esservi se non c'è una preventiva progettazione di massima ed un elevato grado di approfondimento; tuttavia, per quanto mi riguarda, non sono disposto a toccare null'altro in questa materia fino a quando non ci sarà quel programma economico-finanziario. I rapporti tra pubblico e privato li decideremo quando ci sarà quella normativa: disponiamo ora soltanto un finanziamento per consentire alla società di fare quanto è necessario per dar seguito alla realizzazione delle opere.

Riguardo all'emendamento presentato dal senatore Degola, non contesto il principio, ma a me sembra che il problema debba trovare soluzione non in modo autoritativo nè «a stralcio». Introdurre una norma che eleva le quote pubbliche all'interno delle società, mediante aumenti di capitale, di fatto porta a deprezzare le quote appartenenti ad altri azionisti. Questo mi sembra un po' anticipato rispetto alle decisioni più generali che devono essere assunte per la realizzazione delle opere.

LOTTI. Le motivazioni addotte dal collega, senatore Bastianini, a sostegno dell'emendamento da lui proposto mi paiono convincenti. Nell'ipotesi in cui non dovesse essere accolto il suo emendamento, propongo che nell'emendamento presentato dal senatore Degola venga prevista l'estensione della partecipazione azionaria pubblica anche ad enti pubblici territoriali ed economici o a società a prevalente partecipazione pubblica.

DEGOLA. Ma questo è implicito.

LOTTI. C'è una forte richiesta proveniente dagli enti locali di partecipare a questo tipo di società. Conoscete benissimo qual è la situazione, ne abbiamo già discusso: c'è oggi un'altra occasione per andare incontro a questa esigenza e credo sia opportuna una puntualizzazione. Un ordine del giorno peraltro è stato approvato dalla Camera in ordine a tale questione; ordine del giorno che è stato fatto proprio dal sottosegretario Tassone.

Relativamente alla questione della quota del 95 per cento si deve discutere: a me pare una quota elevata rispetto all'obiettivo posto dalla legge n. 531.

Voglio infine ribadire che conserviamo il nostro convincimento: l'articolo 8 poteva anche non essere inserito nel disegno di legge, potendosi rinviare una tale previsione a successive disposizioni di legge in attuazione della legge n. 531.

COLOMBO Vittorino (V.). Ma noi vogliamo fare in proposito una affermazione politica.

DEGOLA. Visto l'andamento della discussione e le obiezioni sollevate, sono disponibile, se questo può semplificare ed accelerare i lavori per arrivare all'approvazione del disegno di legge, a ritirare il mio emendamento. Rimanga agli atti peraltro, la volontà politica che lo sottende e cioè che quando si arriverà alla realizzazione dell'autostrada la società concessionaria dovrà essere costituita esclusivamente con capitale pubblico, in quanto - come ha sottolineato il senatore Padula - è impensabile una partecipazione privata per la realizzazione di opere di tal genere.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Senatore Degola, il Governo in fase di realizzazione terrà conto delle sue indicazioni.

LOTTI. Poichè il senatore Degola ha ritirato il proprio emendamento per cui non mi è possibile inserirvi una variazione, così come pensavo di fare, propongo il seguente emendamento: al secondo comma dell'articolo 8, dopo le parole «per la successiva erogazione alla predetta società», aggiungere le altre «che dovrà accertare tutte le possibilità di reperimento di nuove risorse finanziarie da sottoscrivere da parte di enti pubblici territoriali ed economici o da società a prevalente partecipazione pubblica».

PADULA. Questo è un pezzo dell'ordine del giorno della Camera.

LOTTI. Posso presentarlo ugualmente.

DEGOLA. Figura già negli atti parlamentari.

LOTTI. È meglio dirlo esplicitamente nella legge.

BASTIANINI. Se è possibile prendere di nuovo la parola in difesa del mio emendamento, ne raccomanderei l'accoglimento ai colleghi in quanto consente un aggancio organico e un richiamo alla legge n. 531; non crea problemi di risorse ma indica che questo stanziamento è affidato alla società proprio come premessa per dar seguito alla realizzazione delle opere, riprendendo le parole della legge n. 531. Mentre gli altri emendamenti introducono fatti nuovi, questo emendamento richiama semplicemente e finalizza finanziamenti che già ci sono.

PADULA. Per lo stesso motivo si ritiene pleonastico l'emendamento visto che è già inserito in una legge dello Stato.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mentre la seconda parte la respingo, per la prima parte mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Bastianini al primo comma dell'articolo 8 che propone di sostituire le parole «l'avvio della realizzazione delle opere» con le parole «che sarà accompagnata dalla predisposizione, da parte del concessionario, di un programma recante le condizioni economico-finanziarie di realizzazione delle opere».

Non è approvato.

Metto ai voti il primo comma dell'articolo 8.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento presentato dal senatore Lotti.

DEGOLA. Preannuncio il nostro voto contrario a questo emendamento, non perchè contrari alla sostanza ma perchè lo riteniamo del tutto pleonastico. Per quanto riguarda l'indicazione degli enti pubblici, questa l'abbiamo già fatta abbondantemente in occasione dell'illustrazione del mio emendamento che ho ritirato e che risulta a verbale; quindi non ritengo che debba formare oggetto di un altro emendamento.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione anche se è pleonastico, dato che è già stato presentato un ordine del giorno alla Camera.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Lotti che tende ad aggiungere, al secondo comma dell'articolo 8, dopo le parole «per la successiva erogazione alla predetta società», le parole «che dovrà accertare tutte le possibilità di reperimento di nuove risorse finanziarie da sottoscrivere da parte di enti territoriali ed economici o da società a prevalente partecipazione pubblica».

Non è approvato.

Metto ai voti il secondo comma dell'articolo 8.

È approvato.

Propongo di scorporare il terzo comma dell'articolo 8 per farne un articolo a parte.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si è parlato moltissimo della obbligatorietà, da parte della società «Autostrade», di presentare un piano economico-finanziario; questo piano non è stato mai presentato per un richiamo che la società «Autostrade» ha fatto alla convenzione stipulata a suo tempo con l'ANAS, sul quale vi leggerò poi qualche appunto.

L'ANAS ha avuto difficoltà ad avere un quadro preciso della situazione della società concessionaria anche per quanto riguarda la definizione delle tariffe. Presento pertanto un emendamento per assicurare all'ANAS che la società «Autostrade» presenti anche questo piano economico-finanziario.

Questa è la valutazione che facciamo in questo momento e ritengo molto importante avere un quadro preciso della situazione.

RASIMELLI. Mi rifiuto di pensare che il Governo non abbia potere contrattuale con la Società Autostrade fino a dover ricorrere ad un provvedimento legislativo per farsi dare un finanziamento dovuto.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Si intende stabilire che la Società Autostrade deve presentare un piano economico-finanziario per l'intera concessione o le singole concessioni, nel quale deve essere

compreso anche il programma pluriennale quantificato per gli interventi che la società stessa deve attuare in conformità alla citata legge.

RUFFINO. Non riesco a capire, signor Presidente, la differenza tra il terzo comma così come è stato approvato dalla Camera dei deputati ed il piano economico-finanziario.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Una differenza vi è ed è sostanziale. Non comprendo bene l'esigenza di conoscere i programmi della Società Autostrade, che fa parte del gruppo IRI ed è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle partecipazioni statali. Pertanto essa deve sottoporre i suoi programmi al parere della Commissione bicamerale per le partecipazioni statali. Già la delibera del CIPE, infatti, sottolinea che il piano decennale deve integrarsi con il piano autostradale, in accordo con il Ministero delle partecipazioni statali.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si evidenzia che la Società Autostrade del gruppo IRI-ITALSTAT fino al 1968 aveva l'obbligo di presentare all'ANAS, in allegato alla convenzione di concessione, il piano finanziario. Con la convenzione del 18 settembre 1968, stipulata per disciplinare tutti i rapporti tra le parti, ivi compresi quelli derivanti dalla attuazione della legge 28 marzo 1968, n. 385, contenente modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, concernente il piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali, fu convenuto (articolo 7, terzo comma) che: «Con riferimento all'articolo 5, lettera i), della legge 28 marzo 1978, n. 385, considerata l'impossibilità della formulazione di un conto economico di esercizio fino a quando non saranno aperte al traffico le autostrade previste dall'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e quelle determinate in applicazione dell'articolo 1 della richiamata legge n. 385, si conviene che fino a detta epoca il bilancio della Società Autostrade verrà compilato considerando come valore capitale, da ammortizzare nel successivo periodo di concessione, il costo complessivo delle opere, dedotti gli introiti realizzati nel periodo di costruzione per l'apertura al traffico di singole autostrade o tronchi di esse, ed aggiunti i costi di esercizio e manutenzione di dette autostrade o tronchi». Si rileva quindi che la predetta società - concessionaria di circa la metà della rete autostradale italiana - attualmente non è obbligata in base alla citata norma convenzionale a presentare il piano economico-finanziario della concessione. Tale situazione - anomala e diversa rispetto a tutte le altre società concessionarie - non sembra rispondere più a criteri di logica programmazione in quanto non consente, tra l'altro, di pianificare nell'arco dell'intero periodo concessionale gli investimenti e le risorse necessarie ad effettuare gli ammortamenti.

In particolare non si è in grado di valutare con la dovuta e responsabile precisione - ancorchè in via previsionale - le prospettive di costi e ricavi in funzione dei costi di costruzione, finanziari e di gestione, così come non si hanno elementi obiettivi per programmare politiche tariffarie che negli anni a venire il Governo potrà eventualmente adottare per coinvolgere la maggiore concessionaria italiana

nell'attuazione del piano decennale della viabilità di grande comunicazione. Si reputa pertanto necessario che anche la Società Autostrade uniformi il proprio comportamento al resto del settore e presenti all'ANAS, in occasione della stipula *ex lege* n. 531 del 1982 dell'atto aggiuntivo alla vigente convenzione, il piano economico-finanziario dell'intera concessione. Tale piano, con gli aggiornamenti periodici che allo stesso dovranno apportarsi in relazione alla circostanza che l'anno di scadenza della concessione è per legge il 2018, consentirà all'Esecutivo, ed in particolare all'azienda concedente, di seguire con la necessaria attenzione l'evolversi nel tempo della situazione economico-finanziaria globale della società.

Pertanto si sottopone all'attenzione della Commissione un emendamento all'ultimo comma dell'articolo 8 in esame, in tal senso.

RUFFINO. Ritengo che l'emendamento proposto dal Governo nasca dalla necessità di razionalizzare e coordinare gli interventi tra l'ANAS e la Società Autostrade. Possiamo deprecare questo stato di cose, ma a mio avviso non possiamo non prendere atto che l'emendamento mira a razionalizzare il settore ed a stabilire un programma preciso di interventi in base all'ultimo comma dell'articolo 13 della legge 12 agosto 1982, n. 531. Considerata la proroga di 15 anni del periodo di concessione di cui all'articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 385, concessa alla Società Autostrade, l'emendamento dispone: «Con apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione, da stipularsi entro 12 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sono concordate tra l'ANAS e la Società Autostrade S.p.A. le percentuali convenzionali di attribuzione del beneficio economico conseguito dal bilancio di detta società per effetto della proroga del periodo di concessione disposta dal precedente comma».

Personalmente condivido le argomentazioni del sottosegretario Tassone. Si tratta di due società diverse, sia pure dipendenti entrambe dallo Stato, e quindi l'emendamento mira a razionalizzarne i rapporti. Pertanto a mio avviso esso deve essere approvato.

PADULA. Francamente ho qualche imbarazzo a giungere alle stesse conclusioni del collega Ruffino. A mio avviso non si riesce a capire a quale scopo sostanziale risponda lo stesso testo del terzo comma dell'articolo 8 approvato dalla Camera dei deputati. Mi pare pacifico e, per quello che mi risulta, anche ampiamente confermato che tutti gli interventi della Società Autostrade e delle altre società concessionarie – sia per quanto riguarda la fase progettuale, che esecutiva, che di collaudo, e così via – sono assoggettati all'approvazione dell'ANAS. Tutti gli interventi strettamente attinenti alla viabilità, all'apertura di nuovi tratti autostradali o all'esecuzione di terze corsie fanno parte di quelle opere che, per poter essere realizzate, devono essere autorizzate attraverso una concessione o attraverso un atto integrativo di una concessione già in vigore.

Mi permetterei di chiedere al rappresentante del Governo se non sia opportuno soprassedere sulla materia. Infatti, la mia tesi e la mia proposta è di sopprimere il terzo comma dell'articolo 8, perchè se si deve definire meglio qualche tema nei rapporti tra aziende ed imprese

pubbliche, ciò avvenga nell'ambito del concerto del Governo, evitando di portare in sede parlamentare emendamenti su questioni che attengono a rapporti tra Ministri. Mette in imbarazzo il fatto che si venga in Parlamento a chiedere un atto legislativo per superare difficoltà di ordine amministrativo. Inviterei il Sottosegretario ad aderire alla richiesta di rimandare il problema ad altra sede, ad altro disegno di legge che sia confortato dal concerto dei Ministri, altrimenti abbiamo la sensazione di essere coinvolti in una vicenda di cui non riusciamo a comprendere i contenuti.

PAGANI Maurizio. Mi allineo alle dichiarazioni del senatore Ruffino, mentre considero solo in parte vere le argomentazioni del senatore Padula. Ci troviamo di fronte ad una società per azioni, però l'ottica in base alla quale il Ministero delle partecipazioni statali può approvare o meno i comportamenti delle società per azioni è diversa da quella del Ministero dei lavori pubblici.

PADULA. Abbiamo capito che esistono controversie interpretative con l'ANAS sulla convenzione del 1968, ma io dico che devono essere risolte dal Governo e che, comunque, il Ministero non può chiedere a noi di risolverle a suo favore.

PAGANI Maurizio. Poichè la società Autostrade S.p.A. nei confronti del Ministero dei lavori pubblici deve essere equiparata a tutte le altre società per azioni concessionarie delle autostrade e poichè la chiarezza va sempre bene, il terzo comma, anche se pleonastico, non va soppresso.

PADULA. Ma c'è una differenza fondamentale.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. In questa sede non possiamo intervenire a definire una questione che esiste nei fatti ma è confusa nelle idee, se mi è permesso, signor Sottosegretario, non solo in riferimento a quello che ho richiamato prima, ma anche in riferimento al piano economico finanziario. Nel dispositivo legislativo non rientra la società Autostrade per la peculiarità della sua posizione giuridica; non si configura l'intervento di garanzia e mi sembra difficile inserire l'emendamento presentato dal Sottosegretario. Noi vorremmo intervenire in modo equilibrato e ponderato; non possiamo inserire un meccanismo che interviene profondamente non solo in quelle diversità che prima ho sottolineato, ma anche nel controllo pubblico. Se da parte dei Ministeri ci sarà presentata una soluzione legislativa apposita noi la approfondiremo, ma non possiamo risolvere il problema in questa sede.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo non cerca e non ha chiesto nessuna copertura. Ha chiesto solo di mettere in chiaro una certa situazione. Dopo colloqui e incontri la controversia non è stata risolta e se questa non è la sede per risolvere il problema, tuttavia il problema c'è e non è interministeriale, ma di rapporti tra la società Autostrade e l'ANAS. Devo dire che il Ministero

delle partecipazioni statali, per notizie in mio possesso, è disponibile a riesaminare tutta la questione che riguarda non solo il fondo di garanzia ma anche il problema delle tariffe. Ripeto, se l'emendamento è considerato inopportuno in questa sede, però il problema rimane ed è un problema, ovviamente, di ordine politico. Naturalmente questa discussione rimane nella storia degli atti parlamentari, così come vi rimane quella che in questo momento è la posizione del Governo per quel che riguarda le tariffe, la programmazione e il coordinamento.

LOTTI. Se consentite, forse potrei dare un'indicazione utile per il nostro lavoro, svolgendo anzitutto una premessa. Come Gruppo dei senatori comunisti vogliamo esprimere non la sorpresa - perchè si tratta di cose che purtroppo sono conosciute - ma una ferma critica per ciò che il sottosegretario Tassone ci ha riferito. Si tratta di una critica rivolta soprattutto agli organismi dello Stato che operano in mancanza di coordinamento pur agendo nello stesso settore. Ciò rappresenta un fatto di assoluta gravità, come prima è stato sottolineato anche da altri colleghi.

Siamo di fronte a una situazione che vede di fatto la società «Autostrade» sottratta a qualsiasi controllo del Ministero dei lavori pubblici e questo diversamente dall'ANAS e dalle altre società concessionarie. L'articolo 13 della legge n. 531 cercava di porre rimedio a tale questione, tant'è che nell'ultimo comma prevede che venga stipulato un apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione da concordare entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge.

COLOMBO Vittorino (V.). Sì, ma con un effetto molto limitato e con un oggetto specifico.

LOTTI. Non è stato fatto nemmeno questo e quindi siamo di fronte ad una grave inadempienza rispetto ad un termine ordinatorio - così mi pare di capire - previsto dall'articolo 13 che pure rappresentava un appuntamento sia per l'ANAS che per la società «Autostrade».

Si tratta ora di valutare se sia opportuno risolvere questo conflitto con una norma da inserire nel disegno di legge n. 1317. La discussione è aperta e mi pare di comprendere che la maggioranza della Commissione, pur evidenziando la gravità del conflitto stesso, si stia orientando in modo da non appesantire ulteriormente il provvedimento al nostro esame. Tuttavia credo che dobbiamo aggiungere - ed ecco la proposta di emendamento - dopo le parole: «legge 12 agosto 1982, n. 531», le parole: «da stipularsi entro e non oltre sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge», in modo da porre un termine perentorio e da recuperare almeno in parte l'impegno che ci si era assunti con l'articolo 13 della legge n. 531. Esso infatti ha un contenuto parziale, ma deve pur avere un seguito. Chiamiamo pertanto l'ANAS e la società «Autostrade» ad ottemperare finalmente agli impegni assunti in base al suddetto articolo 13; ciò significa anche attivare un meccanismo che per il futuro (nel caso lo si ritenga opportuno in mancanza di un'intesa tra i diversi organi dello Stato) potrà essere utile per rimarcare il principio che anche la società «Autostrade» deve essere sottoposta ad un minimo di

controllo e di verifica da parte dell'ANAS per quanto concerne la sua situazione finanziaria.

PADULA. Formalizzo l'emendamento soppressivo del terzo comma dell'articolo 8.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Passiamo alla votazione. Metto ai voti innanzi tutto l'emendamento del senatore Padula, volto a sopprimere il terzo comma dell'articolo 8.

È approvato.

Avverto gli onorevoli senatori che conseguentemente sono preclusi gli altri emendamenti presentati sullo stesso comma.

RUFFINO. Signor Presidente, condivido in parte le osservazioni del collega Lotti perchè non v'è dubbio che le due amministrazioni siano venute meno ad un obbligo che il legislatore aveva loro imposto con la legge n. 531. A me pare però che l'emendamento proposto dal senatore Lotti non risolva il problema, anzi per certi aspetti lo aggravi perchè per il Parlamento la norma di cui all'articolo 13 della legge n. 531 avrebbe già dovuto trovare attenzione e quindi, entro l'agosto 1983, l'ANAS e la società «Autostrade» avrebbero dovuto stipulare l'atto aggiuntivo alla convenzione del 1968.

Oggi prorogare sia pure di pochi mesi il termine utile per stipulare tale atto aggiuntivo vuol dire sanare una inadempienza. Diverso sarebbe se la stipulazione dell'atto venisse fatta insieme alla presentazione del programma da parte della società «Autostrade», sempre entro e non oltre il termine perentorio di sei mesi. In tal modo infatti si assegnerebbe un termine perentorio al programma pluriennale quantificato di interventi, collegandolo anche ad un atto aggiuntivo. Ritengo pertanto che, dopo questa discussione, non si possa ignorare la situazione.

Presento allora un ordine del giorno che ribadisce in termini fermi la necessità che si provveda intanto a quell'atto aggiuntivo previsto dall'articolo 13 della legge n. 531, che per inadempienze non è stato ancora stipulato, pur essendoci un impegno legislativo.

Esso recita così:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,
nell'esaminare il disegno di legge n. 1317,
impegna il Governo a fare in modo che l'ANAS e la società
"Autostrade", entro e non oltre sei mesi dall'entrata in vigore del
provvedimento in esame, provvedano a stipulare l'atto aggiuntivo di cui
all'articolo 13 della legge 12 agosto 1982, n. 531».

RUFFINO, COLOMBO Vittorino (V.), CARTIA,
FONTANARI, LOTTI

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Prego il rappresentante del Governo di esprimere il proprio parere sull'ordine del giorno presentato dal senatore Ruffino.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Senatore Ruffino, non vorrei fare nessuna forzatura. Occorre valutare questa vicenda; ci sono stati molti emendamenti (quelli, per esempio, riguardanti l'autostrada Sibari-Taranto o il Frejus) e qualcuno già ha detto nel corso della discussione che abbiamo predefinito un programma in base alla legge n. 531.

E allora, se io accogliessi questo ordine del giorno, faremmo già uno stralcio e una parte già la accantoneremmo, anche se ovviamente la si considera in questa maniera.

Però in questo caso, siccome c'è un impegno per il Governo, vorrei chiedere ai presentatori di farmelo accogliere come raccomandazione.

RUFFINO. D'accordo.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io mi vorrei anche permettere di suggerire al senatore Ruffino, visto e considerato che abbiamo fatto una lunghissima discussione sui rapporti tra la società «Autostrade», l'IRI e il Ministero dei lavori pubblici, di essere così cortese da aggiungere in questo ordine del giorno l'impegno o l'invito al Governo di venire qui in Commissione lavori pubblici per chiarire quale sia lo stato della convenzione o dei rapporti tra società «Autostrade» e ANAS; così ritengo che avremmo fatto una cosa molto più completa.

RUFFINO. Allora, lasciando la prima parte intatta, potremmo aggiungere: «impegna altresì il Governo a riferire alla Commissione sullo stato di attuazione della convenzione tra ANAS e la società "Autostrade"».

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Va bene.

PRESIDENTE. Dichiaro allora formalmente presentato all'articolo 8 il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

nell'esaminare il disegno di legge n. 1317,

impegna il Governo a fare in modo che l'ANAS e la società "Autostrade", entro e non oltre sei mesi dall'entrata in vigore del provvedimento in esame, provvedano a stipulare l'atto aggiuntivo di cui all'articolo 13 della legge 12 agosto 1982, n. 531;

impegna altresì il Governo a riferire alla Commissione sullo stato di attuazione della convenzione tra l'ANAS e la società "Autostrade"».

0/1317/1/8

RUFFINO, COLOMBO Vittorino (V.), CARTIA,
FONTANARI, LOTTI

Domando ai presentatori se insistono per la votazione.

RUFFINO. Non insistiamo, signor Presidente.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dichiaro di accogliere come raccomandazione l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti nel suo complesso l'articolo 8 che, nel testo modificato, risulta così formulato:

Art. 8.

È autorizzata la spesa di lire 15 miliardi per l'esercizio 1985 per l'erogazione di un primo contributo alla società concessionaria dell'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia per la progettazione esecutiva e l'avvio della realizzazione delle opere.

La somma di cui al presente comma è iscritta in apposito capitolo del bilancio per il 1985 dell'ANAS per la successiva erogazione alla predetta società.

È approvato.

I senatori Ruffino, Spano, Mascaro hanno presentato alcuni emendamenti tendenti ad inserire, dopo l'articolo 8, i seguenti articoli aggiuntivi:

Art. 8-bis.

È autorizzata la spesa di lire 100 miliardi per l'esercizio 1985 per l'attuazione del programma di cui all'articolo 11 della legge 12 agosto 1982, n. 531.

RUFFINO

All'articolo 8 è aggiunto il seguente articolo:

«È assegnata all'ANAS per l'anno finanziario 1985 la somma di lire 20 miliardi da destinare alle finalità di cui al punto c) dell'articolo 6 della legge 12 agosto 1982, n. 531».

IL RELATORE

Dopo l'articolo 8 aggiungere il seguente articolo 8-ter:

«In deroga alla disposizione di cui all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, la società Autostrade S.p.a. è autorizzata a realizzare l'autostrada Taranto-Metaponto-Sibari, stabilita nel programma autostradale, definito dalla convenzione vigente tra ANAS e società Autostrade S.p.a. La progettazione del progetto esecutivo all'ANAS, prevista per il 31 dicembre 1971, dovrà essere effettuata entro il 31 dicembre 1986 e l'appalto delle opere principali, previste entro il 30 giugno 1972, dovrà essere effettuata entro il 30 giugno 1987».

MASCARO, SCARDACCIONE, PATRIARCA, TANGA

MASCARO. Volevo chiedere alla cortesia dei colleghi, signor Presidente, un attimo di disponibilità.

Io ho sollevato, insieme ai colleghi che hanno sottoscritto con me questo emendamento, il problema dell'autostrada Taranto-Metaponto-Sibari per il fatto che questo problema discende da un provvedimento organico preesistente e tuttora in vigore, cioè da una convenzione stipulata tra la «Autostrade S.p.a.», e l'IRI, una convenzione in base alla quale si sarebbe dovuto realizzare, in concessione, il tratto Taranto-Metaponto-Sibari.

Evidentemente insieme a questa c'erano tante altre autostrade; rispetto a queste altre la Taranto-Metaponto-Sibari era l'unica autostrada del Sud che certamente non presentava vantaggi economici per quanto riguardava le prospettive della gestione, ma fu inserita in quella convenzione, direi, come contropartita a quel programma complessivo che allora fu stabilito e che fu poi anche finanziato.

In base a quel programma, a quella convenzione tuttora in vigore, questo tratto Taranto-Metaponto-Sibari doveva essere praticamente consegnato, dal punto di vista dei progetti esecutivi, nel 1971 all'ANAS, e le opere principali dovevano essere appaltate entro il 30 giugno 1972.

Allora io, prendendo spunto da questa vicenda piuttosto antica e lontana, ho ritenuto di dover proporre questo emendamento perchè in questa legge, dove pure, all'articolo 6, si discute di principi e criteri generali, non si tiene conto che questo programma è andato in attuazione al 99 per cento ed è rimasta inattuata semplicemente la parte relativa a questo tronco della Taranto-Metaponto-Sibari.

Perchè, poi, è rimasto questo programma, per così dire eseguito a singhiozzo? Perchè è intervenuto il decreto-legge n. 376 e con il suo articolo 18-*bis* si è interrotto il programma autostradale.

A seguito di ciò è poi intervenuta la legge n. 531 che ha praticamente consentito la deroga a questo articolo 18-*bis* per un'altra serie di autostrade, e quindi è ripresa l'attuazione di quella convenzione: l'unica autostrada che purtroppo allo stato attuale permane bloccata da quell'articolo 18-*bis* è la Taranto-Metaponto-Sibari.

E allora, dicevo, poichè in questa legge si discute di principi e di criteri generali e però, nel corpo della legge, all'articolo 4 e, mi pare, all'articolo 8, sono preventivati, stabiliti interventi speciali per tronchi autostradali rispettabilissimi e necessarissimi (su questo noi non abbiamo certamente sollevato alcuna eccezione), poichè, dicevo, sono stati sollevati casi particolari nell'ambito di questa legge, a noi sembra opportuno e doveroso richiamare all'attenzione dei colleghi l'esigenza di inserire in questo articolo 8-*ter* che io, insieme ai colleghi, ho proposto, anche la Taranto-Metaponto-Sibari, per liberarla dal cappio, dal blocco dell'articolo 18-*bis* che evidentemente continuerebbe, se non intervenisse questa deroga, a bloccare ogni possibilità di realizzazione di questa autostrada.

Ecco la ragione di questo emendamento che, peraltro, mi pare si riconnetta allo spirito dell'articolo 6 della legge in discussione: infatti, se noi leggiamo al primo comma vediamo che si vuole raggiungere, con questa legge, anche l'obiettivo di arrivare alla «chiusura di maglie autostradali già esistenti» nonchè di fare «interventi necessari per

ottimizzare i livelli di traffico e migliorare e garantire le condizioni di sicurezza di tratte essenziali per la funzionalità della rete autostradale». Ebbene oggi tutta la linea di traffico da Trieste a scendere giù cammina su autostrade; poi arriva a Taranto, dove trova l'Italsider, e tutto il traffico che viene dal Nord verso il Sud più quello che viene dall'Italsider e va verso la Calabria e verso la Sicilia finisce nel budello di circa 6 metri della strada statale 106 ionica dove giornalmente muoiono decine e decine di persone.

PAGANI Maurizio. Addirittura?

MASCARO. La prego di crederlo, senatore Pagani: le sembrerà forse un'esagerazione, ma è così.

PAGANI Maurizio. Giornalmente?

MASCARO. Se non proprio giornalmente, con una frequenza molto prossima. E comunque certamente quella è una delle strade più pericolose.

Io mi sono rifatto ad un punto di partenza un poco lontano, cioè il 1970-71, però poi c'è il punto terminale del discorso, cioè che, per quanto riguarda la legge sulla Calabria che sta per essere licenziata dalla competente Commissione, io posso dire che su un articolo c'è l'impegno di tutti i Gruppi, nessuno escluso, e che questo articolo, già accettato, ripeto, da tutti i Gruppi, nessuno escluso, dice che il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato altresì a disporre con priorità nell'ambito del piano decennale per la viabilità di grande comunicazione di cui alla legge n. 531 del 1982 la realizzazione del tronco tra l'autostrada «A 3» per Sibari e la Taranto-Bari.

Questo emendamento che ora ho proposto quindi non trae origine solo da un punto lontano (che pure andava ricordato), ma trae anche origine dalla constatazione che al presente la legge per la Calabria, almeno per quanto riguarda questo articolo che vi ho letto, è stata concertata da tutti i Gruppi.

E allora, se è stato concertato da tutti questo articolo sulla legge per la Calabria, credo che ancora di più e meglio vada posta in questa legge appunto la deroga a quell'articolo 18-bis di cui si è detto, senza la quale deroga questa autostrada Taranto-Metaponto-Sibari non potrà in alcun modo essere realizzata.

Ecco perchè io chiedo alla cortesia dei colleghi, così come abbiamo approvato l'articolo 4, dove si ricordano e si finanziano alcune autostrade della Sicilia, giustamente, per dei completamenti...

PRESIDENTE. Ma sono debiti.

MASCARO. Sono debiti, ma comunque si provvede.

COLOMBO Vittorino (V.). Erano già nell'articolo 18-bis del decreto n. 376.

MASCARO. Volevo dire che allora, come nella legge n. 531 sono entrate tutte le autostrade derivanti da questa convenzione in vigore tutt'oggi, per un atto di equità e di giustizia e anche di coerenza con quello che stiamo per decidere in altra sede, è arrivato il momento di liberare la Taranto-Metaponto-Sibari dal blocco derivante dall'articolo 18-*bis* di cui si è detto.

LOTTI. Io ho ascoltato con molta attenzione l'intervento del collega Mascaro e devo dire subito che le motivazioni che il collega Mascaro stesso ha addotto a sostegno dell'urgenza di affrontare il problema della Taranto-Metaponto-Sibari sono osservazioni che i senatori comunisti condividono pienamente. Noi riteniamo che si tratti certamente di una delle opere che prioritariamente devono essere portate in attuazione, tenuto conto che l'attuale strada statale ionica è nelle condizioni che prima sono state chiaramente denunciate.

Detto questo, però, credo che dovremmo compiere una riflessione. Mi sembra che tutti quanti abbiamo già ripetutamente sottolineato che questo disegno di legge sta per essere caricato di una serie di compiti che inizialmente nè il Governo, nè lo stesso legislatore ad esso avevano assegnato. Se entrassimo, invece, nell'ordine di idee di allargare ulteriormente il suo contenuto non legifereremmo in modo ordinato e non faremmo cosa saggia.

Sono tra l'altro convinto del fatto che alcune delle giuste motivazioni portate dal senatore Mascaro possano già trovare risposte, in termini di interventi, proprio all'articolo 6, là dove si stabilisce che l'ANAS proceda entro un determinato termine all'individuazione, sulla scorta dei criteri che abbiamo indicato, di uno stralcio sul piano decennale della viabilità che deve comprendere anche questi collegamenti di carattere autostradale. Allora non vi è dubbio che in quella sede il problema della Metaponto-Taranto-Sibari dovrà essere affrontato, ed è quella la sede opportuna, corretta, la sede, cioè, di individuazione delle priorità di intervento sul piano decennale. A questo punto esiste però un problema, che è il seguente: il piano decennale della viabilità, così come ci è stato consegnato dall'ANAS, e quindi dal Ministero dei lavori pubblici, per esprimere il parere in sede di Commissione al Senato e alla Camera, è monco, in quanto privo della parte riguardante il sistema autostradale.

Voglio ricordare al collega Mascaro ed al collega Scardaccione che ieri (quando ciò è stato detto, non era presente), la Commissione lavori pubblici, se ho ben compreso, si stava orientando nel senso di esprimere un parere contrario al piano decennale della viabilità, così come ci è stato presentato dall'ANAS, proprio perchè non è il piano richiesto dall'articolo 2 della legge n. 531, che facendo riferimento alla grande viabilità deve essere un piano che riguarda la viabilità stradale di grande comunicazione, ma anche la rete autostradale. Tra l'altro la stessa delibera del CIPE, con cui si è espresso, pur se con molta cautela, parere favorevole sul piano decennale, richiama il Ministero dei lavori pubblici a fare attenzione al fatto che il piano decennale deve avere un carattere di generalità e di completezza, facendo particolare riferimento agli interventi che per il settore autostradale si debbono realizzare.

Credo, allora, che a questo punto, se vogliamo muoverci nell'ottica della seria programmazione e della seria attuazione del dettato della legge n. 531, si verificherà una situazione di questo genere: difficilmente il piano decennale della viabilità, così come ci è stato presentato, avrà l'avallo del Parlamento; necessariamente il Ministero dei lavori pubblici e l'ANAS dovranno redigere un nuovo piano decennale della viabilità comprensivo anche della partita «autostrade», per l'assorbimento della quale il CIPE ha assegnato all'ANAS il termine di due mesi. Successivamente scatteranno le norme di cui al primo comma dell'articolo 6 del disegno di legge n. 1317, cioè l'individuazione dello stralcio, che comprende correttamente anche le autostrade.

Credo, quindi, vi siano tutte le condizioni di carattere politico, perchè ho espresso assenso da parte dei senatori comunisti alla valutazione fatta dal senatore Mascaro relativamente all'autostrada Metaponto-Taranto-Sibari; esistono le condizioni giuridiche, perchè si tratta di andare al pieno rispetto dell'articolo 2 della legge n. 531, che detta i contenuti del piano decennale della viabilità; vi è, infine, corrispondenza con gli atti convenzionali cui prima il collega Mascaro faceva riferimento e quindi sono convinto che in quella sede il Parlamento dovrà recuperare tutte quelle iniziative che i diversi emendamenti proposti hanno sottoposto alla nostra valutazione.

Faccio quindi la seguente proposta. Invito i colleghi che hanno presentato degli emendamenti, ognuno dei quali è - ripeto - portatore di verità e di bisogni reali a ritirarli, con l'impegno serio che questa Commissione si assume nel quadro delle azioni che condurrà, di recuperare alla nostra attenzione i problemi sollevati, perchè non vi è dubbio che quelli sollevati dal senatore Mascaro, ma anche quelli che altri colleghi si accingono a sollevare, penso all'emendamento del senatore Ruffino, sono problemi reali che attendono da tempo di essere risolti. Ritengo che in tal modo non appesantiremo ulteriormente il disegno di legge n. 1317 e non ci metteremo sulla strada pericolosa di aprire la porta ad una serie di inserimenti e di interventi, che potrebbe essere una porta che non si chiude mai, perchè a questo punto ognuno potrebbe, anche in via strumentale - non è il vostro caso - aggiungere altre autostrade e la Camera dei deputati altre ancora, perchè offriremmo un varco nel quale si inseriranno poi ulteriori rivendicazioni e non soltanto con riferimento ad autostrade, ma anche a strade statali ordinarie.

Quindi, per tutti questi motivi, rinnovo ai colleghi l'invito a ritirare i loro emendamenti e tale invito, è ovvio, è rivolto anche al Presidente Spano. Sono convinto che l'emendamento che egli ha presentato abbia una sua grande ragione di essere. Premesso che noi come forza politica allorchè si parlò del traforo del Frejus esprimemmo forti riserve, non possiamo non tenere conto del fatto che oggi il traforo esiste e che esistono anche problemi di accordi internazionali non ancora rispettati da parte del nostro paese, tanto è vero che quando il traffico arriva in Italia si trova in un imbuto dal quale non riesce più a muoversi. Quindi vi è un'oggettiva urgenza, a questo punto, di portare a termine nel migliore dei modi anche questa iniziativa e perciò anche l'emendamento proposto dal collega Spano ha una sua profonda motivazione.

Poichè però mi rendo conto che se tale emendamento venisse accolto dalla Commissione rappresenterebbe il gancio, il presupposto, al quale poi far seguire tutta una serie di altri emendamenti, anche il senatore Spano è invitato da parte dei senatori comunisti a ritirarlo.

COLOMBO Vittorino (V.). Anch'io, unitamente ai colleghi del Gruppo della Democrazia cristiana facenti parte di questa Commissione, sono del parere che non si possano in questa sede aggiungere ulteriori «vagoni» alla lunga serie di quelli pervenuti dalla Camera dei deputati sull'iniziale testo del disegno di legge governativo, che riguardava esclusivamente il ripristino della funzionalità del fondo centrale di garanzia.

Questo naturalmente non vuol dire sottovalutare i diversi problemi, che esistono e non c'è dubbio possano essere sostenuti anche con passione. In particolare per quanto riguarda la Metaponto-Taranto-Sibari (so bene che la vicenda risale alla notte dei tempi) rispetto all'attuale disegno di legge dovremmo aggiungere un capitolo alle deroghe già previste dalla legge n. 531, cosa che non accade per la Torino-Savona e per il Frejus, già previste in detta legge. Si tratterebbe, cioè, di compiere un atto legislativo che si dovrebbe collocare in un quadro di programmazione che non è rappresentato, nè lo deve essere, da questo disegno di legge, pur con le trasformazioni che ha subito.

Per questo ritengo anch'io che la sede di discussione del piano decennale possa essere più idonea ad affrontare questi diversi problemi e fornire ad essi una risposta che tenga conto delle priorità che saranno in quella sede valutate adeguatamente, secondo le esigenze delle diverse impostazioni.

Debbo aggiungere che il risultato di eventuali aggiunte a questo testo farebbe probabilmente arenare tutto il provvedimento.

Questa è una considerazione di carattere pratico che però va tenuta adeguatamente presente perchè credo che nessuno voglia, per il gusto di una affermazione di bandiera, far sì che nemmeno una parte del provvedimento, che serve a rimettere in movimento tutto un meccanismo oggi fermo per diverse motivazioni (fondo di garanzia per un verso e finanziamenti e lavori autostradali per un altro verso), vada in porto.

Questo è stato lo spirito che ci ha guidati anche a modificare profondamente il testo attuale per ridurlo agli scopi essenziali restringendo sensibilmente gli obiettivi, purchè fossero immediatamente raggiungibili, perchè non ritengo che si possa accedere ad aggiungere ulteriormente degli appesantimenti che quasi certamente porterebbero a fondo l'intera barca del provvedimento di legge.

Per questo, senza assolutamente sottovalutare il merito dei problemi, anzi riconoscendo che sotto diversi aspetti sono altamente meritevoli di considerazione e di essere affrontati anche a breve scadenza, ritengo che tutti e tre gli emendamenti presentati, che riguardano tre diversi tronchi autostradali, sarebbe opportuno che venissero ritirati per consentire l'approvazione del disegno di legge con gli articoli di copertura usciti dai nostri lavori così faticosi fino a questo momento.

SCARDACCIONE. Chiedo scusa per l'escandescenza prima manifestata ma vi assicuro che sono senatore da 17 anni e ogni volta che si è

affrontato il problema dell'autostrada Taranto-Sibari mi sono sentito fare lo stesso discorso ascoltato oggi. Ogni volta mi si è detto che nel prossimo piano decennale l'autostrada Taranto-Sibari sarebbe stata messa al primo posto.

Siamo in una fase di ripresa dell'economia nazionale - si dice - e se vogliamo evitare che i disoccupati crescano di un altro milione e mezzo, di cui un milione e trecento mila al Sud, se vogliamo che il Sud non sia più la palla di piombo dell'economia italiana, visto che si dice che viviamo di contributi, di assistenza e di previdenza sociale, bisogna che il Sud partecipi alla ripresa economica così come vi diciamo da anni. Vanno mobilitate le risorse del Sud, non va fatta assistenza.

Noi non chiediamo di costruire la galleria del Frejus per comodità della Francia e per consentire che il porto di Marsiglia riceva le merci di Torino; non vi chiediamo di costruire la Savona-Torino per paura che le merci vadano a Marsiglia e non vengano scaricate a Torino. Queste sono raffinatezze che apprezzo come economista sia pur agrario. Abbiamo un piano di trasformazione del Sud che abbisogna di quanta più acqua possibile per poter produrre carne e frutta in Sicilia, in Calabria, in Basilicata e in Puglia; vi chiediamo di farci mobilitare la risorsa «mare» per il turismo e tutta la costa calabrese, 750 chilometri, più quella siciliana che possono diventare non come Viareggio, là esiste la tradizione di Dante, ma altrettanto interessanti.

Se verrete nel mio collegio troverete due teorie continue, come un'autostrada, di autotreni carichi di tutta la frutta che parte da Vittoria, Trapani, Catania, i quali passano lungo l'autostrada e a Sibari ne escono per immettersi sulla strada normale. Vi chiediamo un raccordo e il completamento del circuito nazionale, non un'autostrada nuova. Esistono tratti dove ogni giorno ci sono incidenti e vi ricordo che con il 1° giugno è cominciato anche l'afflusso turistico: è una esasperazione tremenda con colonne di autotreni e macchine. E questo è il frutto della politica economica del paese.

LOTTI. Bisognava fare qualche autostrada inutile in meno.

SCARDACCIONE. Dovevate farne meno al Nord.

LOTTI. Anche al Sud; ho fatto un viaggio sull'autostrada Bari-Taranto e non ho incontrato una sola macchina. Comunque riconosco che anche al Nord esistono autostrade inutili.

SCARDACCIONE. Tutto il traffico orto-frutticolo che alimenta il Nord d'Italia e anche la Germania per milioni di quintali passa su quella strada; non è una cosa da trascurare, dovete venire a vedere prima di dire che esiste la *super*-strada a quattro corsie.

Per la furia di risparmiare, all'epoca della politica dei redditi e di risparmio dovuta a un Ministro democristiano, una legge già approvata che prevedeva la costruzione di quel tronco 20 anni addietro è stata disattesa. Si disse che si sospendeva la costruzione di tutte le autostrade ma non quelle già approvate come la Taranto-Sibari. Crollanza stesso ha affermato che per legge furono aumentate le tariffe della società Autostrade per destinare i fondi alla costruzione dell'autostrada

Taranto-Sibari. Queste tariffe furono riscosse, accumulati i mezzi finanziari e poi, all'insegna del risparmio, venne la mania di dire: basta con le autostrade.

Non è possibile mettere sullo stesso piano l'autostrada Taranto-Sibari con la Savona-Torino o la Livorno-Genova. Questo è il completamento della rete autostradale, della linea diretta che parte da Milano e Trieste e scende lungo l'Adriatico fino a raggiungere la Calabria e la Sicilia.

Sull'autostrada del Sole nel tratto Firenze-Roma non si transita più ed allora sarebbe opportuno deviare a Bologna il traffico pesante per la Sicilia e la Calabria, incanalandolo sul tratto Taranto-Sibari. Ecco perchè non condivido nel modo più assoluto l'affermazione secondo cui talune autostrade sono poco trafficate; la Bari-Taranto è poco sfruttata proprio perchè poi si interrompe.

Pertanto, su questo punto sono deciso ad andare fino in fondo, anche perchè ad un certo momento ci è stato detto che l'autostrada non si poteva più fare e che sarebbe stata inserita nel piano decennale, ma che per ovviare a tale inconveniente sarebbe stata allargata la litoranea ionica. Sono però passati quattro anni e tutto è ancora come prima, hanno solo tagliato gli alberi ai lati della careggiata, ma si continua a viaggiare su una strada del tutto insicura a causa della considerevole presenza di veicoli pesanti che troppo spesso procedono a velocità elevata.

PADULA. Senatore Scardaccione, non è questa la sede propria per affrontare questo problema, visto che entro breve dovremo discutere il piano decennale: inoltre il suo emendamento manca della copertura finanziaria.

SCARDACCIONE. Signor Presidente, insisto per la votazione dell'emendamento da me presentato insieme ad altri colleghi.

PRESIDENTE. Vorrei far notare ai senatori presentatori di tale emendamento che qualora esso non venga ritirato sarei costretto a dichiararlo inammissibile in quanto non contiene alcuna quantificazione di spesa, nè tanto meno è provvisto di copertura finanziaria. Pertanto, al fine di rendere possibile la conclusione di questo tormentato disegno di legge e tenuto anche conto che questa non è la sede propria per sollevare e risolvere questioni di tal genere che devono rientrare nel piano decennale della grande viabilità, ritengo che la cosa più produttiva sia quella di ritirare tutti gli emendamenti e in tal senso mi accingo a ritirare l'emendamento da me presentato relativo all'autostrada del Frejus e invito i colleghi a fare altrettanto.

RUFFINO. Rubo ancora qualche minuto alla cortesia dei colleghi per affrontare il tema oggetto del mio emendamento. Mi rendo conto infatti che chi non è membro effettivo di una Commissione possa essere visto non dico con sospetto, ma con una certa diffidenza perchè si teme che possa farsi interprete di istanze corporative.

Ho presentato un emendamento che prevede l'autorizzazione di spesa di 100 miliardi perchè per la verità mi era parso che l'articolo 8

del provvedimento al nostro esame, prevedendo un apposito stanziamento per la Civitavecchia-Grosseto-Livorno, potesse in qualche modo compromettere l'orientamento, che è già stato fatto proprio dalla legge finanziaria approvata dal Parlamento, relativo ad un programma di intervento per la realizzazione del piano decennale della grande viabilità con particolare riferimento all'articolo 11 della legge 12 agosto 1982, n. 531, che il Parlamento non può ignorare.

La mia è stata forse una preoccupazione eccessiva perché sono profondamente convinto che l'autostrada Torino-Savona, oggetto del mio emendamento, rientra già negli indirizzi programmatici previsti dall'articolo 6 del disegno di legge al nostro esame. Tale autostrada è importante, infatti, non solo per i traffici verso l'Europa occidentale, ma anche perché (non bisogna dimenticare) viene denominata l'autostrada della morte. In verità, non si dovrebbe neanche parlare di autostrada, dato che il tratto Carcare-Priero non ha neppure le caratteristiche della superstrada, tanto è vero che per 40 chilometri ha una corsia unica. Altro che autostrada o superstrada!

Ritiro quindi il mio emendamento, poiché il finanziamento del raddoppio dell'autostrada Torino-Savona rientra a pieno titolo nei criteri e negli indirizzi previsti dall'articolo 6 del disegno di legge al nostro esame. Esso - dopo le assicurazioni avute dal rappresentante del Governo - appare ormai pleonastico e lo trasformo, quindi, nel seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

invita il Governo - nelle scelte che dovrà operare in base ai criteri stabiliti nell'articolo 6 del disegno di legge n. 1317 - a tenere in debito conto gli indirizzi contenuti nella legge finanziaria per la realizzazione del piano decennale della grande viabilità, con particolare riferimento all'articolo 11 della legge 12 agosto 1982, n. 531».

0/1317/2/8

RUFFINO, COLOMBO Vittorino (V.), FONTANARI, LOTTI

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Su queste vicende ho ascoltato con molta attenzione tutti i colleghi che sono intervenuti.

Almeno dalle considerazioni che sono state fatte ieri per quanto riguarda il piano decennale, senatore Lotti, non credo che la Commissione intenda rigettarlo, ma intenda piuttosto ripristinare i termini della presentazione del piano stesso per adeguarlo alle disposizioni del CIPE. Infatti quando venne predisposto il piano decennale sulla grande viabilità si ritenne che successivamente si sarebbero dovuti predisporre programmi relativi alle strade di grande comunicazione.

Mi si consentirà poi una debolezza. Sono calabrese e ho ascoltato con molta commozione le cose che sono state dette dai senatori Mascaro e Scardaccione sulla situazione estremamente grave del collegamento autostradale tra Sibari e Taranto. Voglio sottolineare che non si tratta solo di questo tratto autostradale ma di tutta la fascia ionica, tant'è vero che il Governo si era permesso di ricomprendere nel disegno di legge relativo alla Calabria anche tale problema, conferendo

priorità nell'ambito del piano decennale all'attuazione di questa via di comunicazione. In tale tratto stradale non ci sono quattro o cinque corsie, bensì solo un tentativo per ammodernare la strada statale n. 106. I colleghi si sono meravigliati della consistenza dei fondi previsti per la Calabria nell'ambito del piano triennale, ma ciò era dovuto proprio all'intervento in favore della strada statale n. 106.

Detto questo, i problemi posti dai senatori Mascaro, Scardaccione e Ruffino, che pure si sono richiamati a precise disposizioni di legge, dovranno essere valutati nel momento della programmazione nel cui ambito dovranno essere stabilite delle priorità. Prendo atto della valutazione espressa dalla Commissione di inopportunità di questi emendamenti nell'ambito del disegno di legge al nostro esame e ritengo che la nostra attenzione debba essere posta sull'opzione che dovremo compiere nell'ambito del piano decennale. A quel punto occorrerà infatti stabilire se procedere al solo ammodernamento della strada n. 106 o se proseguire con il completamento dell'autostrada Sibari-Taranto che era prevista da una norma legislativa e che l'articolo 18-*bis* del decreto-legge n. 376 del 1975, convertito nella legge n. 492 del 1975, ha interrotto.

Spero che, alla ripresa dei lavori del Parlamento, la discussione sul piano decennale della grande viabilità possa concludersi in tempi brevi in quanto ritengo che sia volontà comune procedere rapidamente all'attuazione del piano decennale stesso. È chiaro che il dibattito dovrà comunque affrontare i problemi rimasti insoluti, tenendo soprattutto conto delle difficoltà enormi in cui versano alcune zone del nostro paese.

MASCARO. Ho ascoltato con molto rispetto gli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, apprezzandone il tono e anche la disponibilità. Tuttavia sono convinto del fatto che il problema relativo all'autostrada Taranto-Sibari non può essere confuso con le altre questioni, ugualmente molto serie e di analoga entità ed importanza.

Devo anche aggiungere che la testimonianza del collega Scardaccione, che ricordava essere stato senatore per ben diciassette anni e di aver seguito e sofferto inutilmente per una questione che ancora oggi stiamo discutendo, e la sua sfiducia per la mancata attuazione degli impegni assunti mi rendono estremamente pessimista.

Insisto pertanto nella votazione del mio emendamento, pur comprendendo le ragioni esposte dal relatore per quanto riguarda la mancata indicazione della copertura finanziaria. Voglio ribadire il fatto che con tale emendamento si intendeva solo sciogliere, se così si può dire, l'autostrada Taranto-Sibari dal vincolo costituito dall'articolo 18-*bis* del decreto-legge n. 376 del 1975, convertito in legge dalla legge n. 492 dello stesso anno. Inoltre tale emendamento poteva anche non indicare espressamente la copertura in quanto avrebbe potuto far capo, qualora approvato, all'articolo 6 del disegno di legge n. 1317 che determina l'entità dei finanziamenti pluriennali destinati all'ANAS in modo che questa possa programmare il suo piano di interventi nel triennio 1985-1987.

Per queste ragioni con grande rammarico devo insistere nel mantener fermo il mio emendamento perchè è bene che nel momento

in cui andremo ad approvare il disegno di legge sulla Calabria si esca finalmente e definitivamente da questo equivoco.

Concludo aggiungendo ancora che concordo con il sottosegretario Tassone quando associa alla questione dell'autostrada Taranto-Sibari quella relativa alla strada statale n. 106 che comprende tutta la costa ionica calabrese.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda l'emendamento aggiuntivo dei senatori Mascaro e Scardaccione, domando ai presentatori se intendono mantenerlo e comunque faccio loro osservare che un voto negativo della Commissione in sede legislativa non aiuta e crea semmai un elemento che può essere interpretato in termini negativi per l'utilità, l'opportunità e l'esigenza dell'emendamento presentato.

SCARDACCIONE. Possiamo allora presentare un ordine del giorno in cui si chieda di dare priorità al completamento di cui trattasi, nella formulazione del piano triennale.

LOTTI. C'è un problema tecnico: io credo che non possiamo perchè inevitabilmente condizioneremmo l'ANAS nella formulazione del progetto.

DEGOLA. Si potrebbe fare un ordine del giorno che inviti il Governo a far sì che, nel quadro degli interventi straordinari autostradali, sia tenuta in considerazione di priorità la Taranto-Metaponto-Sibari.

MASCARO. Nel quadro degli interventi straordinari, appunto, e non di quelli ordinari.

Bene: allora ritiriamo l'emendamento e lo trasformiamo nel seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

considerato che il completamento del tratto autostradale Taranto-Sibari, già previsto nella convenzione stipulata tra ANAS e società "Autostrade S.p.A.", in base alla legge 24 luglio 1961, n. 729, riveste carattere di estrema urgenza,

impegna il Governo

a considerare con priorità la realizzazione di questa opera nell'ambito degli interventi straordinari relativi al programma triennale di cui al disegno di legge n. 1317 ed al piano decennale di prossima attuazione».

0/1317/3/8

MASCARO, DE CINQUE, DEGOLA, COLOMBO
Vittorino (V.), LOTTI, PINGITORE, SCARDACCIONE, SPANO

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dichiaro di accogliere l'ordine del giorno testè presentato.

PRESIDENTE. Avremmo ora dovuto esaminare un emendamento del senatore Masciadri volto ad introdurre un articolo aggiuntivo, ma il senatore stesso lo ha trasformato in un ordine del giorno del seguente tenore:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

constatato che i piani finanziari già approvati dall'ANAS per le concessionarie, tra le quali quello per l'«Autocamionale della Cisa S.p.A.», possono risultare operanti e attendibili se ed in quanto siano applicate le tariffe di pedaggio previste nei piani stessi;

considerato che in particolare per l'«Autocamionale della Cisa S.p.A.», il piano assicura l'autosufficienza della concessionaria all'inizio del 1987 con conseguente inizio di rimborso degli interventi statali nel 1989, e ciò ancorchè le tariffe di tale autostrada siano state stabilite per convenzione in misura notevolmente inferiore nel quadriennio 1979-1983 rispetto a quelle vigenti in altre autostrade;

considerato che le tariffe di piano, approvate dall'ANAS, seguono il graduale decremento corrispondente alle quote decrescenti di inflazione previste nei programmi governativi;

considerato che gli ulteriori interventi per il triennio 1985-1987 del fondo centrale di garanzia, stabiliti nel quarto comma dell'articolo 1 del disegno di legge n. 1317, hanno luogo limitatamente al «pagamento di rate di mutuo rimaste insolute a seguito del minor introito conseguente al ridotto livello tariffario applicato»;

considerato che le tariffe di equilibrio previste nel piano finanziario approvato per l'«Autocamionale della Cisa» - in ogni caso ancora inferiori rispetto a quelle vigenti in altre autostrade, - devono sopperire anche al pagamento delle residue pendenze debitorie verso le imprese per spese di costruzione, per il quale titolo il fondo centrale di garanzia non potrebbe intervenire;

considerato, infine, che l'applicazione delle tariffe di equilibrio per l'Autostrada della Cisa avrebbe un'incidenza sui costi di trasporto, espressa in misura millesimale (pari al 2 per mille);

impegna il Governo:

a tener conto della particolare situazione dell'«Autocamionale della Cisa S.p.A.», sopra illustrata, dando sollecito corso agli opportuni provvedimenti in sede dell'imminente determinazione delle tariffe di pedaggio.

0/1317/4/8

MASCIADRI, ORCIARI

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io debbo dire al senatore Masciadri, proprio per un atto di cortese attenzione per lo sforzo che egli ha prodotto presentando questo ordine del giorno, che io lo accoglierei come raccomandazione, però aggiungendo che la raccomandazione consiste (e desidero dire questo anche perchè rimanga agli atti) nel fatto che il Governo intende approfondire la questione, perchè in questo momento, onestamente, non sono così megalomane da dire che conosco la vicenda della «Autocamionale della Cisa S.p.A.»: qualcuno forse dice che il Governo sa tutto, ma io, con

molta umiltà e con molta modestia, dico che questa situazione mi sfugge. Però riconosco che c'è stato questo sforzo e perciò raccolgo questo ordine del giorno come raccomandazione, proprio perchè voglio fare volgere l'attenzione sulla situazione e sulla vicenda della «Autocamionale della Cisa S.p.A.».

MASCIADRI. Va bene, la ringrazio, signor Sottosegretario.

PRESIDENTE. Metto ora ai voti l'ultimo comma dell'articolo 6, precedentemente accantonato.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 6 nel suo complesso, anch'esso precedentemente accantonato, il quale, nel testo modificato, risulta così formulato:

Art. 6.

Nel quadro della politica generale dei trasporti, il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il consiglio di amministrazione, formula un programma triennale di interventi, sulla base del piano decennale di cui alla delibera del CIPE del 28 marzo 1985, delle priorità indicate dalle regioni e recepite nel piano decennale stesso, delle previsioni della legge 12 agosto 1982, n. 531, e dei seguenti criteri: completamento dei grandi itinerari di confine; completamento per tronchi funzionali dei grandi itinerari longitudinali del paese; completamento per tronchi funzionali dei grandi itinerari trasversali del paese; servizio delle grandi aree metropolitane nonchè delle relative infrastrutture portuali, aeroportuali ed intermodali; chiusura di maglie autostradali già esistenti nonchè interventi necessari per ottimizzare i livelli di traffico e migliorare e garantire le condizioni di sicurezza di tratte essenziali per la funzionalità della rete autostradale; completamento degli itinerari previsti dal piano stralcio di cui alla legge 12 agosto 1982, n. 531, e già dichiarati prioritari, nonchè degli altri itinerari di grande rilevanza non definitivamente completati in sede di programma triennale 1979-1981 e successivi aggiornamenti.

Lo schema di programma è trasmesso entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere entro i successivi 30 giorni. Il programma è quindi adottato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il consiglio di amministrazione.

Per l'attuazione del presente articolo sono assegnate all'ANAS le somme di lire 275 miliardi nell'anno 1985, di lire 2.100 miliardi nell'anno 1986 e di lire 2.500 miliardi nell'anno 1987, che tengono conto di tutti i maggiori eventuali oneri per revisione prezzi, variazioni in corso d'opera e simili, occorrenti per la realizzazione del programma.

È approvato.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Volevo fare una dichiarazione a margine dell'articolo 6-bis.

Io avevo proposto la soppressione o, quanto meno, una nuova formulazione dell'inciso che riguarda una dichiarazione da parte dell'ANAS della sua impossibilità di provvedere alla progettazione esecutiva.

Ho valutato le dichiarazioni fatte soprattutto da parte di chi, attraverso uno sforzo che abbiamo fatto tutti quanti, ci ha consentito di procedere in sede legislativa e comunque dichiaro che l'ANAS non è che abbia una impossibilità per sempre di fare le progettazioni, perchè noi abbiamo sempre parlato di tempi sulla base del decreto del 1981, e abbiamo parlato di blocco di progetti.

Pertanto, in questo spirito, ribadisco la mia valutazione favorevole dell'articolo 6-bis, mantenendo questa perplessità, ma soprattutto dando al primo comma questa interpretazione che corrisponde alla realtà e alla capacità dell'ANAS.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Passiamo all'articolo 9.

Art. 9.

In attesa della definizione di una nuova disciplina della materia, e comunque non oltre due anni dall'entrata in vigore della presente legge, l'ANAS, in luogo di quelle di cui agli articoli 5 e 11, primo comma, del regio decreto 25 maggio 1895, n. 350, può applicare le disposizioni di cui ai seguenti commi.

Qualora sia trascorso un tempo superiore a dodici mesi dalla data di redazione del progetto a quella dell'aggiudicazione, l'ANAS, nell'ambito delle operazioni preliminari di consegna dei lavori, al fine di riscontrare se sono avvenute variazioni nelle condizioni di fatto sulle quali il progetto è basato, può provvedere a mezzo dell'impresa aggiudicataria o affidataria ad effettuare, in contraddittorio con la direzione lavori, le necessarie operazioni di verifica del progetto in relazione al terreno, al tracciamento, al sottosuolo e quant'altro occorra per la esecuzione dell'opera.

Le operazioni di verifica di cui al precedente comma saranno effettuate, a prescindere dal tempo trascorso tra la redazione del progetto e l'affidamento, quando le condizioni del terreno sono naturalmente mutabili.

I dati relativi alle verifiche effettuate dovranno essere contenuti in apposita relazione redatta dal direttore dei lavori incaricato e diretta all'ingegnere capo nonchè risultare nel verbale di consegna dei lavori, qualora quest'ultima venga effettuata.

Nel caso che nel corso della predetta verifica si riscontrassero differenze fra le condizioni locali ed il progetto, l'ingegnere capo ne informerà immediatamente l'Azienda per mezzo dell'ispettore del compartimento indicando:

- a) l'autore del progetto in base al quale fu disposto l'appalto;
- b) il direttore dei lavori che ha relazionato sulle verifiche eseguite;

c) le cause e l'importanza delle differenze ed i provvedimenti da prendersi in conformità dell'articolo 20 del regio decreto 25 maggio 1895, n. 350.

Non si fa luogo alla consegna definitiva dei lavori e l'appalto può essere risolto da parte dell'ANAS se a seguito delle predette verifiche l'Azienda stessa ritiene necessario apportare al progetto variazioni tali, la cui spesa faccia aumentare il costo dell'opera oltre il quinto di quello previsto dal progetto originario, depurato del ribasso offerto dall'impresa aggiudicataria.

In caso di risoluzione del contratto, di cui al precedente comma, all'impresa è dovuto il rimborso delle spese sostenute secondo quanto previsto dall'articolo 10, ottavo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1962, n. 1063.

Il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, riferirà annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sull'applicazione delle disposizioni del presente articolo.

Il relatore propone la soppressione di questo articolo.

Poichè non sono stati presentati altri emendamenti e nessuno chiede di parlare, passiamo alla votazione.

Metto ai voti il mantenimento dell'articolo 9.

Non è approvato.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Passiamo alla votazione degli articoli successivi.

Ne do lettura:

Art. 10.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 400 miliardi per il 1985, a lire 2.100 miliardi per il 1986 e a lire 2.500 miliardi per il 1987, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento: «Piano decennale della grande viabilità e provvedimenti *ex* articoli 9 e 11 previsti dalla legge n. 531 del 1982».

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

È approvato.

Art. 11.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

LOTTI. Il voto dei senatori comunisti sarà contrario al disegno di legge n. 1317. Le motivazioni di tale voto sono contenute negli interventi che nel corso di questa seduta abbiamo svolto. In modo particolare non abbiamo assolutamente apprezzato la modifica introdotta all'articolo 5 del disegno di legge, anche se non starò a richiamare le motivazioni. Esprimiamo inoltre perplessità su come una vicenda così complessa come quella riferita alla vita, alla capacità di azione e di intervento dell'ANAS sia stata qui prospettata nei diversi interventi sia della maggioranza che del rappresentante del Governo.

Riteniamo che lo sforzo compiuto sulla riformulazione dell'articolo 6 riconsegna all'ANAS il proprio compito istituzionale. Siamo convinti che i tecnici dell'ANAS, la loro intelligenza, le loro energie, debbano essere utilizzate fino in fondo e che agendo in tal modo si avranno risultati anche notevoli.

Il testo è profondamente modificato rispetto a quello approvato dalla Camera dei deputati, dove ci eravamo astenuti sul complesso del disegno di legge; quindi non è imputabile una contraddittorietà di comportamento al Partito comunista. Ciò detto, riconfermo il voto contrario dei senatori comunisti al provvedimento in esame.

CARTIA. Ho partecipato con interesse alla discussione su questo provvedimento. La parte positiva che rilevo in tale disegno di legge è proprio quella relativa alla modifica dell'articolo 6, che restituisce dignità all'ANAS e le dà la possibilità di esprimere le proprie capacità. Evidentemente, se il Governo ha dichiarato che l'ANAS non è in condizione di progettare i programmi di costruzione delle strade per carenza di personale, ciò è da attribuire ad una cattiva gestione di tale Azienda e quindi nel futuro dovrà essere operato un potenziamento affinché i programmi di costruzione progettati dall'ANAS possano essere messi in cantiere e non restino progetti di massima.

Esprimo, pertanto, il voto favorevole del Gruppo repubblicano nella speranza che si presti maggiore attenzione a questa Azienda autonoma nazionale strade da parte del Governo.

MASCIADRI. Il Gruppo socialista voterà a favore del disegno di legge in esame. Sono emersi elementi interessanti nel corso della discussione, che saranno tenuti nel dovuto conto quando affronteremo altri disegni di legge che trattano il problema stradale ed autostradale. Il nostro voto è favorevole anche perchè la materia che si doveva affrontare era abbastanza limitata e non ci sembrava opportuna una sua eccessiva espansione.

COLOMBO Vittorino (V.). Il Gruppo democristiano voterà a favore del provvedimento, così come modificato dalla Commissione. È stato un lavoro faticoso e difficile, che ha dato però anche risultati positivi. Soprattutto questo disegno di legge consentirà la riattivazione del fondo di garanzia ed alcuni interventi importanti, nonchè di fissare alcune norme e direttive per l'attività futura della ANAS. Certo la problematica

emersa non poteva essere esaurita in questa sede, il discorso dovrà perciò continuare in altra occasione.

Il risultato comunque del nostro lavoro su questo testo merita senz'altro un voto positivo.

FONTANARI. Annuncio il mio voto favorevole, poichè ritengo che questo disegno di legge, che ha avuto la fortuna di restare in sede deliberante e, quindi, di vedere accelerato il suo *iter*, costituisca oltre che un dovuto atto nei confronti del fondo di garanzia anche uno strumento immediato per l'operatività dell'ANAS in questo momento. Credo, purtroppo, che ci troveremo ancora davanti in futuro il meccanismo che abbiamo stabilito in questo disegno di legge, se è vero quanto riferito nel «Corriere dei costruttori» e cioè che in un recente ordine del giorno del Consiglio di amministrazione del Ministero dei lavori pubblici si denuncia il grave stato di decadimento degli organici e che, sempre nell'ambito dei Lavori pubblici, vi è la denuncia che l'ANAS non riesce a fare progetti esecutivi perchè non dispone di personale tecnico sufficiente, pare infatti che in tutta l'Azienda vi sia un solo geologo.

Quindi, il meccanismo che abbiamo introdotto, e che credo possa giovare a risolvere il problema immediato dei 1.000 miliardi, probabilmente potrà trovare continuazione anche in futuro. Si tratta, quindi, a mio giudizio di un disegno di legge che, se pur parziale, aiuta ad accelerare sia la operatività dell'ANAS, che a dare un contributo all'economia delle imprese e, perciò, al paese stesso.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con le modifiche introdotte e avvertendo che per motivi di coordinamento gli articoli aggiuntivi approvati successivamente all'articolo 6 assumeranno la veste di articoli 9 e 10 del provvedimento.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 14,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO