

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE AUTOSTRADALE E SULLE SUE PROSPETTIVE

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto Stenografico

7^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 26 NOVEMBRE 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 111, 116	
BUCALOSSI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	111, 117	
GROSSI	117	
MINGOZZI	117	
ZACCARI	117	

La seduta ha inizio alle ore 11,10.

GROSSI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

PRESENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione autostradale e sulle sue prospettive.

Abbiamo il piacere della presenza del Ministro dei lavori pubblici onorevole Pietro Bucalossi, con il cui intervento si chiude la serie delle audizioni.

Ricordo, per memoria, che questa indagine, deliberata dalla Commissione nella seduta del 21 marzo 1973 e autorizzata dal Presidente del Senato il successivo 23 marzo, ha avuto concreto avvio il 31 luglio 1974 con la esposizione dell'allora Ministro dei lavori pubblici onorevole Lauricella. L'indagine si è successivamente articolata in una serie di audizioni, che hanno avuto luogo nelle sedute del 23 e del 30 gennaio, del 5, 6 e 13 febbraio 1975. Sono stati ascoltati, ricordiamo, il direttore generale dell'ANAS, il presidente della Società «Autostrade», il senatore Caron nella sua qualità di presidente della Società per l'autostrada di Alemagna, i rappresentanti delle Regioni Abruzzo, Calabria, Emilia-Romagna, Marche, Sicilia, Toscana, Valle d'Aosta e Veneto (quanto alle Regioni, si ricorda che tutte furono invitate ma che hanno preso parte a questa nostra indagine solo quelle che ho testè nominate), ed il Presidente dell'AISCAT.

Nella seduta del 19 febbraio è stata poi manifestata l'esigenza, condivisa da tutta la Commissione, di ascoltare il ministro Bucalossi onde acquisire sul tema oggetto dell'indagine l'aggiornato orientamento del Governo.

La parola all'onorevole Ministro.

BUCALOSSI, ministro dei lavori pubblici. Signor Presidente, onorevoli senatori, mi sembra superfluo, in occasione di questo intervento conclusivo, riassumere i dati riguardanti l'estesa chilometrica, le autostrade in esercizio o in costruzione, od altri elementi statistici che sono stati già am-

piamente elencati in questa sede dal mio predecessore onorevole Lauricella, dal Direttore generale dell'ANAS e dal Presidente della società «Autostrade».

Ritengo viceversa opportuno portare la vostra attenzione sull'attuale situazione del settore autostradale.

Come è a voi noto, la maggior parte delle società concessionarie, e precisamente quelle a prevalente capitale pubblico, versano da oltre un anno in una grave crisi finanziaria, aggravata sotto taluni aspetti, seppure in misura non determinante, dalla contemporanea crisi economica nazionale, ed ormai la situazione si appalesa talmente deteriorata che risulta minacciata l'esistenza stessa delle Società concessionarie, con gravissime ripercussioni per il bilancio dello Stato.

Come Ministro dei lavori pubblici ho ritenuto indispensabile far svolgere ad una apposita commissione una indagine approfondita sulle cause della crisi ed ho anche richiesto alla Commissione stessa di formulare alcune proposte per superare la crisi stessa.

La suddetta commissione ha compendiato i propri lavori in una interessante relazione che contiene la genesi e le caratteristiche della situazione attuale, mettendo in luce quali sono le presenti difficoltà e come esse sono venute a crearsi, e formula anche alcune proposte conclusive per superare il presente stato di crisi.

Copia di detta relazione è stata presentata alle signorie vostre onorevoli e mi sembra quanto mai opportuno esporre le cause della crisi, così da rendere edotta la Commissione della particolare situazione che si è venuta a creare, presupposto indispensabile per i successivi provvedimenti che si potranno adottare per una ristrutturazione del settore.

Innanzitutto ritengo importante sottolineare i vari provvedimenti legislativi che hanno sviluppato e sorretto la politica autostradale in Italia, sia perchè molti di tali provvedimenti cosiddetti « di soccorso » trovano giustificazione soltanto nello stato di permanente crisi che ha accompagnato l'esistenza delle Società concessionarie sia perchè talune iniziative sono sorte e si sono

sviluppare proprio in virtù dei provvedimenti adottati dal Parlamento che appare opportuno qui richiamare non per fare della critica *a posteriori*, ma per contribuire alla ricerca di soluzioni tecniche ed economiche da porre a base dei nuovi mezzi di intervento legislativo nel settore.

La politica autostradale prende l'avvio dalla legge del 21 maggio 1955, n. 463, conosciuta come « legge Romita ». Questa legge prefigurava un sistema autostradale, parte integrante dell'assetto territoriale nazionale, con uno sviluppo ed un andamento omogeneo rispetto alle tratte della rete ferroviaria di maggiore livello di servizio.

La legge assicurava una ridotta partecipazione finanziaria diretta dello Stato, confidando sulle capacità di autofinanziamento delle opere da ottenersi mediante l'introduzione dei pedaggi.

In sostanza la « legge Romita » era fondata sui seguenti criteri:

- a) l'autofinanziamento dell'autostrada, dimostrato da un apposito piano finanziario;
- b) un contributo dello Stato, contenuto in un massimo del 40 per cento;
- c) libera determinazione delle tariffe di pedaggio, conseguente alla redazione del piano finanziario che assicurava l'autofinanziamento.

I fondi stanziati dalla suddetta « legge Romita », e da leggi successive del 1956, 1958, 1960, furono rapidamente esauriti e le Società concessionarie si trovarono alle prese con grossi problemi finanziari sia per l'impossibilità di far fronte ai maggiori costi di costruzione con un aumento del contributo statale (esplicitamente escluso dalla legge), sia per la mancanza di garanzia dello Stato sull'indebitamento obbligazionario acceso dalle Società concessionarie.

La successiva legge 24 luglio 1961, n. 729, introduceva il concetto di *concessionaria di rete*, che consentiva le compensazioni all'interno della rete tra i risultati economici delle tratte a differenti redditività, al fine di conservare il principio di autofinanziamento, e stabiliva altresì che la determinazione delle tariffe di pedaggio veniva sottratta al-

la volontà della Concessionaria, ed era affidata al Ministero dei lavori pubblici, di concerto con il Tesoro, sentito il Consiglio di amministrazione dell'ANAS.

Quest'ultima disposizione toglieva evidentemente ogni residua validità al piano finanziario dell'opera, che veniva automaticamente condannata al disavanzo, poichè la determinazione delle tariffe veniva stabilita non in relazione al conseguimento di un equilibrio economico dell'opera, ma in relazione al quadro economico generale del Paese.

Ovviamente, questo principio ha indiscutibile valore, però era impensabile che fosse compatibile con il criterio dell'autofinanziamento, che tuttavia veniva confermato. Sarebbe stato necessario allora che lo Stato avesse concesso un cospicuo volume di contributi in modo da consentire il riequilibrio dei singoli piani finanziari, a compenso del contenimento operato sulle tariffe di pedaggio.

Viceversa la legge stabilì che il contributo statale non potesse, in ogni caso, superare il 4 per cento del costo complessivo delle opere.

Il nuovo criterio di determinazione delle tariffe ed il limite del contributo statale, congiuntamente operanti, eliminarono la possibilità di redigere attendibili piani finanziari di pareggio economico.

Tra il 1962 e il 1968 furono emanate altre leggi che di fronte alla crisi in cui si dibattevano le Società concessionarie, ebbero essenzialmente l'obiettivo di assicurare la sopravvivenza delle Concessionarie, in gravi difficoltà economiche.

Tra l'altro, poichè la garanzia dello Stato era assicurata solo per i costi previsti nel piano finanziario inserito nella convenzione di concessione, i maggiori oneri connessi alla realizzazione delle opere non potevano essere finanziati con il ricorso ad obbligazioni garantite dallo Stato.

Nonostante andasse emergendo la gravità della situazione, la legge 4 novembre 1963, n. 1364, estese la possibilità di dare concessioni per costruzioni autostradali anche per tratte e Società non previste nelle leggi 21 maggio 1955, n. 463, e 24 luglio 1961, n. 729, aprendo così la strada alle richieste di nuove concessioni.

Un gruppo di leggi emanato nel 1968 (numero 360, n. 382 e n. 385) e nel 1971 (n. 287) ebbe una chiara funzione di salvataggio per quelle concessionarie la cui situazione finanziaria era divenuta insostenibile.

Lo scopo delle predette quattro leggi fu principalmente quello di estendere la garanzia dello Stato sulle obbligazioni e sui mutui accesi dalle Concessionarie fino all'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere, quale risultava dal piano finanziario annesso al disciplinare delle concessioni.

Inoltre la legge n. 287 andava tuttavia assai oltre questo proposito e innovava i rapporti tra Stato e Concessionarie. Infatti essa dava a queste ultime la facoltà di chiedere la stipula di una nuova Convenzione basata su un aggiornato piano finanziario. Gli obiettivi erano i seguenti:

a) rivedere le valutazioni in merito ai vari parametri del piano finanziario, e cioè: costi di costruzione, previsioni di traffico, eccetera;

b) libera determinazione delle tariffe in relazione ad un ipotizzato tasso di interesse dell'8 per cento sui capitali occorrenti.

L'insieme delle norme contenute nelle leggi del 1968 e del 1971 rivestiva, come è evidente, un palese carattere di eccezionalità, per cui l'applicazione fu limitata al solo ripiano dei disavanzi delle Concessionarie.

I nuovi piani finanziari, redatti dopo la emanazione della legge n. 287, non erano ovviamente finalizzati a comprovare la validità economica delle singole autostrade, essendo esse in gran parte già costruite ed in ogni caso già tutte progettate ed approvate, ma essenzialmente miravano ad aggiornare le cifre per le quali doveva essere concessa la garanzia dello Stato, cifre tuttavia che venivano poste in relazione, come si è detto, a valutazioni sull'andamento dei flussi di traffico e sul costo del denaro.

La crisi economica ha prodotto variazioni in senso ampiamente negativo su entrambi questi parametri di riferimento, per cui attualmente i piani finanziari redatti nel 1972 hanno perduto praticamente ogni validità, anche perchè, è bene chiarirlo, nella

generalità sono basati su previsioni di traffico che, anche in assenza della crisi economica, assai difficilmente si sarebbero realizzate.

Il breve riassunto del quadro legislativo consente quindi di formulare alcune conclusioni.

All'utilità pubblica della rete autostradale, esplicitamente riconosciuta dal legislatore, poichè altrimenti mai sarebbe stata realizzata, non ha mai corrisposto una adeguata considerazione degli oneri finanziari connessi alla sua costruzione.

Il piano finanziario, che all'origine doveva costituire la prova della redditività economica dell'opera, è divenuto nel tempo un allegato contabile, che solo in una previsione di eccezionale sviluppo della situazione economica del Paese avrebbe potuto trovare conferma.

In questa situazione la formulazione di proposte atte a fronteggiare la crisi esistente non può ricercarsi nell'ambito dell'attuale natura dei rapporti tra Stato e Concessionarie, in quanto la crisi è di carattere strutturale.

Passando ora ad esaminare la situazione finanziaria generale si può affermare che la crisi ha sostanzialmente interessato le Società a prevalente capitale pubblico.

Prima di accennare alla situazione finanziaria generale è necessario anche indicare alcuni avvenimenti di carattere economico, legislativo ed amministrativo, che sono venuti a gravare sulle Società concessionarie ed hanno indubbiamente « contribuito » ad accelerare il processo di crisi insito nel sistema.

Essi riguardano:

a) l'abolizione delle agevolazioni fiscali previste al momento della convenzione;

b) l'introduzione dell'IVA, la quale, oltre a limitare la possibilità di manovra delle tariffe, comporta un onere rilevante per la documentazione richiesta dal cliente poichè implica una fattura per ogni biglietto di passaggio che viene esibito;

c) la riduzione dei traffici (4 per cento nel 1974) conseguente alla crisi economica generale;

d) l'aumento del costo del denaro rispetto a quanto previsto nei piani finanziari; in questi infatti il costo del denaro era previsto eguale all'8,75 per cento nei primi anni per poi giungere a valori del 7,5 per cento negli anni successivi. La situazione economica generale ha invece portato i costi del denaro a lungo termine a circa il 13-14 per cento e al 18-20 per cento per le esposizioni a breve;

e) l'aumento dei costi di costruzione aumentati nel 1973-1974 di circa il 40 per cento e negli ultimi dieci mesi di un altro 25 per cento. Il contributo dello Stato è rimasto stazionario a fronte dell'aumento dei costi; quest'ultimo si è così riflesso nel contenimento delle costruzioni.

Ovviamente il completamento delle opere previste dai progetti originari implicherebbe un ulteriore e notevole aggravio nella situazione finanziaria delle Concessionarie.

Si deve osservare che, mentre i primi due elementi di aggravio possono essere considerati come modificazioni al patto di concessione e pertanto non potevano essere previsti nei piani finanziari, gli altri due fattori debbono gran parte dei loro effetti sia alla lunghezza temporale nella realizzazione dell'opera (dai 3 ai 4 anni previsti a circa 7 anni effettivi) sia alla fragilità originaria dei piani che prevedevano un continuo ricorso all'indebitamento anche negli anni successivi al periodo di costruzione.

È in ogni caso indubbio che questi fattori abbiano differentemente giocato per le diverse Concessionarie a seconda della maggiore o minore debolezza della situazione finanziaria di origine e del periodo in cui è stata realizzata la costruzione. Pur essendo, quindi, fattori di aggravio, questi elementi non possono essere presi come causa unica o anche solo principale delle difficoltà del momento.

La causa principale è evidentemente a monte: va ricercata nell'aver considerato in ogni caso un piano finanziario in pareggio come elemento di giudizio per ritenere l'opera economicamente valida e quindi oggetto di una concessione di costruzione e gestione a tempo determinato anche se l'opera, che per taluni motivi di carattere sociale, occu-

pazionale o di sviluppo economico, poteva ritenersi necessaria; in effetti, in rapporto al principio dell'autofinanziamento, era anticipata nel tempo. Tale anticipazione ha influito in senso negativo sui piani finanziari costringendo alla accensione di tutta una serie di mutui di esercizio (cosiddetti « mutui di rotazione ») altrimenti evitabili; conseguentemente un piano finanziario relativo ad un'opera anticipata nel tempo conterrà mutui di rotazione in ammontare cospicuo, in proporzione al costo dell'opera, il cui riasorbimento mediante introiti futuri comporta un elevato grado di incertezza.

Tale incertezza è ulteriormente aumentata dal fatto che, almeno in alcuni casi, l'anticipazione delle opere si traduce non solo in una riduzione di redditività ma può avere conseguenze che rendono tecnicamente impossibile il risanamento del piano finanziario.

È evidente quindi che l'impostazione di tutto il programma autostradale sul principio dell'autofinanziamento e lo slittamento dei tempi di costruzione in periodi di maggiori costi delle opere e del denaro sono le cause che maggiormente hanno determinato la crisi in corso ed è pure importante tenere presente una considerazione che emerge dalla situazione attuale: non c'è volume di traffico, a tariffe accettabili, che possa riequilibrare, con i suoi introiti, un piano finanziario che si basi sull'attuale tasso di interesse del denaro, tenuto conto dell'elevatissimo costo di costruzione raggiunto dalle opere.

Per dare ora un'idea dell'ordine di grandezza del problema finanziario, sottolineo che le Società a prevalente capitale pubblico (SALT, FIORI, SAV, SARA, ATIVA, Centro Padane, Brennero, CISA, Valdastico, SATAP ed Autostrade Siciliane) avevano alla fine del 1974 una esposizione a breve e a lungo termine pari a 2 347 miliardi, di cui 112 nei confronti con l'estero e 176 a breve termine. In corrispondenza le rate di ammortamento annuo ammontano a circa 200 miliardi.

Le necessità finanziarie per il 1975 sono valutate in circa 790 miliardi, di cui 386 per pagamenti da effettuare alle imprese e 228 per rimborso di rate di mutuo.

8^a COMMISSIONE

7° RESOCONTO STEN. (26 novembre 1975)

Il fabbisogno finanziario per il 1975 nel complesso non appare di molto differente da quello previsto dai piani finanziari; va però osservato:

1) che vi è una più limitata realizzazione dei lavori rispetto a quella prevista dai piani finanziari;

2) che la situazione, analizzata a livello di Società concessionarie, si presenta assai differenziata; in alcune Concessionarie, a motivo del contenimento delle costruzioni, il fabbisogno finanziario è inferiore a quello previsto dal piano, in altre la situazione è opposta con forti aumenti. In alcune di queste ultime la situazione appare insostenibile, non essendo i ricavi sufficienti a compensare le spese di gestione.

Analizzate in termini prospettici le necessità finanziarie si discostano di gran lunga dai piani finanziari in particolare per le Società che hanno investimenti in corso. Il crescente divario tra costi previsti nei piani originari e costi effettivi rende evidente la fragilità della struttura finanziaria e della ipotesi stessa dell'autofinanziamento, se si tiene conto del maggiore ricorso al credito e di conseguenza del cumulo di interessi passivi, non compensabile attraverso l'aumento delle tariffe di pedaggio o del traffico autostradale.

In particolare per la SARA il costo di costruzione di 253 miliardi originari è valutato dalla Società concessionaria in 741 miliardi all'inizio del 1975. In questa situazione la Società stessa ha ammesso che non è possibile un equilibrio finanziario senza un apporto esterno.

Per la Messina-Palermo si passa dai 184 miliardi originari ai 447 dell'ultimo piano finanziario approvato e ai 675 miliardi previsti al 30 aprile 1975. La Società ha fatto presente la necessità di un contributo dello Stato di 150 miliardi di lire, che si aggiungerebbe a quello della Regione di 73 miliardi. Anche in presenza della concessione del contributo statale richiesto non si ritiene che si possa pervenire all'equilibrio considerato, poichè la spesa residua da ammortizzare, pari a 418 miliardi in 30 anni ed al tasso dell'8 per cento, richiederebbe circa 40 miliardi annui di ammortamento. Anche raddoppiando il volume attuale di traffico occorrerebbe un

introito netto di lire 47 a veicolo per chilometro.

Per quanto riguarda la CISA la spesa è passata dai 98 miliardi originari ai 355 miliardi attuali, mentre per la concessionaria Trento-Vicenza-Rovigo (Valdastico) al marzo 1975 sono stati eseguiti lavori per soli 11 miliardi pari a circa il 20 per cento della costruzione prevista; la galleria Lavarone comporta un costo di 40 miliardi, mentre la spesa complessiva ammonterebbe a 234 miliardi.

Alla luce di queste considerazioni la valutazione del fabbisogno per gli anni successivi al 1975, prevista dai piani finanziari approvati, non risponde a realtà; andrebbero infatti aggiunti:

- a) il valore delle opere non eseguite;
- b) l'aumento dei relativi costi;
- c) il crescente importo delle rate di ammortamento dei mutui connesse sia all'aumento dell'indebitamento sia all'aumento del saggio di interesse rispetto a quello previsto nei piani finanziari.

Ne deriva quindi la irrealizzabilità dell'equilibrio finanziario nell'arco della durata della concessione.

Va poi ricordato che il 16 ottobre 1975 è stata approvata la legge n. 492, il cui articolo 18-bis stabilisce che « è sospesa la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali e di trafori di cui non sia stato effettuato l'appalto, ancorchè assentiti amministrativamente ».

Anche se è auspicabile una revisione di tale disposizione, in quanto impedisce la esecuzione delle opere essenziali per assicurare la funzionalità dei lavori in corso di esecuzione, essa appare quanto mai opportuna nel quadro della suddetta crisi finanziaria, poichè solo ponendo una temporanea sospensione degli appalti si può procedere all'indispensabile ristrutturazione del settore senza produrre ulteriori espansioni di spesa che aggraverebbero la precaria situazione finanziaria globale.

Quanto sopra esposto riguarda, come ho detto, la situazione delle Società a prevalente capitale pubblico. Per quanto concerne la società « Autostrade » dell'IRI, si può sen-

8^a COMMISSIONE

7° RESOCONTO STEN. (26 novembre 1975)

z'altro affermare che la stessa presenta una solida situazione strutturale ed una situazione finanziaria che nel complesso presenta ancora margini di sfruttamento della rete. Peraltro la stessa Società recentemente ha presentato all'ANAS un programma di nuovi lavori riguardanti:

a) interventi di sistemazione sulla vecchia carreggiata del tronco Mulledo-Albissola per un previsto costo di 15 miliardi;

b) la costruzione del raccordo dell'autostrada Palmanova-Udine con l'autostrada Udine-Carnia dell'importo di lire 8 miliardi;

c) l'allargamento a 3 corsie per carreggiata del tronco Caianello-Napoli dell'autostrada del Sole del costo di lire 30 miliardi;

d) l'allargamento a 3 corsie per carreggiata del tronco Bologna S. Lazzaro-Solarolo dell'autostrada Bologna-Canosa per un importo di lire 19 miliardi.

A tale riguardo sarà attentamente da valutare, nell'attuale situazione finanziaria e nel quadro delle risorse disponibili, l'opportunità dell'eventuale accoglimento della richiesta relativa ai lavori di allargamento delle autostrade in esercizio (poichè l'opera di cui al punto b) ricade nel divieto dell'articolo 18-bis della legge n. 492).

Comunque, da tutto quanto sopra esposto è evidente che appare urgente adottare provvedimenti per risanare il settore autostradale, anche perchè, in base alle disposizioni vigenti, nel caso in cui le Società concessionarie venissero dichiarate decadute per insolvenza rispetto alle obbligazioni emesse ed ai mutui contratti, l'ANAS, e quindi il Tesoro, subentrerebbe in tutti i rapporti obbligatori in corso, costituiti dalla Concessionaria decaduta, ivi compresi quelli relativi alle obbligazioni ed ai mutui contratti.

Per la ristrutturazione del sistema la citata commissione ministeriale ha fornito alcune indicazioni di carattere generale riguardanti:

1) l'opportunità di rivedere i tratti da appaltare e di valutare l'esistenza di valide alternative costituite dal potenziamento della viabilità ordinaria;

2) la raccomandazione della sospensione di nuove concessioni;

3) la necessità di introdurre una precisa ed inderogabile condizione per la revisione dei piani finanziari e precisamente che le Società concessionarie contribuiscano con un conferimento di capitale proprio in una misura percentuale non inferiore al 25 per cento dei maggiori oneri a qualsiasi titolo previsti nella revisione dei piani stessi.

La commissione anzidetta ha formulato inoltre le seguenti quattro proposte:

A) trasferimento all'ANAS o all'IRI dell'intera rete autostradale;

B) passaggio all'IRI di tutte le Società a prevalente capitale pubblico;

C) aggregazione parziale di alcune Concessionarie;

D) provvedimenti per il mantenimento della struttura attuale.

In attesa dell'attuazione di provvedimenti di riassetto strutturale lungo le linee prima indicate o comunque atti a ridare una effettiva capacità di gestione al settore, la Commissione ha suggerito, per non compromettere ulteriormente la già grave situazione esistente, i seguenti provvedimenti, che in effetti sono stati già attuati:

1) diniego di ogni ulteriore affidamento di concessione;

2) blocco di tutti i nuovi appalti, ad eccezione di quelle opere accessorie strettamente indispensabili al completamento ed alla funzionalità dei tratti eseguiti;

3) blocco di qualsivoglia revisione dei piani finanziari.

Si tratta ora di adottare adeguati provvedimenti per ristrutturare il settore ed a tale proposito saranno di grande utilità le indicazioni che emergeranno dalla presente indagine conoscitiva.

PRESIDENTE. Con questa esposizione dell'onorevole ministro Bucalossi si conclude la serie delle audizioni previste nell'ambito della nostra indagine, che si avvia dunque alla fase conclusiva.

Al riguardo desidero ricordare a noi tutti il carattere delle indagini previste dall'articolo 48 del Regolamento del Senato.

8^a COMMISSIONE

7° RESOCONTO STEN. (26 novembre 1975)

Esse si configurano come mezzi per l'acquisizione di notizie, informazioni e documentazioni da parte delle Commissioni parlamentari, le quali perciò non hanno facoltà di esercitare sindacato politico, di emanare direttive, ovvero di procedere ad imputazioni di responsabilità (questa è la lettera dell'articolo 48). Per tali scopi esistono, infatti, oltre allo strumento dell'inchiesta previsto dall'articolo 82 della Costituzione, gli strumenti regolamentari propri dell'esercizio del controllo politico sull'attività del Governo. Ai sensi dell'articolo 50 del Regolamento alle Commissioni è consentito inoltre di presentare all'Assemblea, di loro iniziativa, relazioni e proposte sulle materie di competenza, nonché di votare risoluzioni a conclusione dell'esame di affari sui quali non siano tenute a riferire al Senato.

La natura essenzialmente informativa delle indagini va tenuta presente ai fini della predisposizione del documento conclusivo — prevista come eventuale dall'articolo 48 del Regolamento —, sull'opportunità della quale hanno comunque già concordato, nella seduta del 19 febbraio scorso, i senatori Santalco, Maderchi, Avezzano Comes e Bonino. Tale documento, stampato e pubblicato insieme agli altri atti dell'indagine, dovrà costituire una sintesi delle risultanze emerse nel corso delle udienze conoscitive.

Ciò non significa che il documento in questione debba risolversi in una asettica registrazione di dati: fermi rimanendo i limiti prima indicati, in esso potranno senz'altro trovar spazio valutazioni anche di ordine politico circa la tematica dell'indagine.

Sul piano operativo la redazione del documento potrebbe essere affidata ad una Sottocommissione, rappresentativa di tutti i Gruppi, nell'ambito della quale sarebbe opportuno designare un estensore del documento. Il documento, così predisposto, verrebbe poi sottoposto alla Commissione, che potrà adottarlo, con eventuali modifiche, in un dibattito conclusivo.

M I N G O Z Z I . Sono senz'altro d'accordo, signor Presidente, sulla procedura da lei proposta.

Proporrei inoltre di acquisire agli atti, oltre all'intervento dell'onorevole Ministro, anche la relazione sulla situazione economica e finanziaria delle autostrade che è stata elaborata dalla commissione ministeriale ricordata dal Ministro; dovremmo poter acquisire anche il materiale preparatorio che ha portato alle conclusioni suggerite dalla predetta Commissione.

G R O S S I . Condivido le proposte formulate dal Presidente.

Z A C C A R I . Anch'io sono d'accordo, onorevole Presidente.

P R E S I D E N T E . Prego allora i singoli Gruppi di far pervenire sollecitamente alla Segreteria i nomi dei colleghi designati a far parte della Sottocommissione in modo che questa possa al più presto iniziare il suo lavoro.

B U C A L O S S I , *ministro dei lavori pubblici*. Senatore Mingozzi, circa la sua richiesta di avere a disposizione i lavori preparatori della commissione ministeriale credo che non vi sia alcuna difficoltà ad accoglierla. Non so tuttavia quanto materiale vi sia.

M I N G O Z Z I . Che ci si dia quello che si reputa esserci utile.

B U C A L O S S I , *ministro dei lavori pubblici*. D'accordo.

P R E S I D E N T E . Ringrazio l'onorevole Ministro per il suo intervento.

Poichè nessun altro domanda di parlare, il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione autostradale e sulle sue prospettive è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 11,25.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO