

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

10° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 16 MAGGIO 1995

Presidenza del presidente BOSCO

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	Pag. 2, 6
<i>Puoti, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i>	3
<i>TESTA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	3

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione, da me presentata, è la seguente:

BOSCO. - *Al Ministro dei lavori pubblici e dell'ambiente.* - Premesso:

che l'Autovie venete spa è concessionaria ANAS per la tratta autostradale Trieste-Verona;

che all'ANAS spetta l'approvazione di ogni appalto deciso dal consiglio di amministrazione della società Autovie venete;

che, per quanto riguarda i lavori in fase progettuale, il periodo di attesa che l'ANAS richiede per le proprie verifiche può essere considerato accettabile;

che, però, per quanto riguarda le varianti ai lavori in corso d'opera, l'espressione del parere richiede un'attesa che va dai ventiquattro a trenta mesi e che tali termini rendono impossibile la gestione dei lavori;

che per le suddette ragioni gli amministratori della società Autovie venete sono, talvolta, costretti a far procedere i lavori anche in assenza del nulla osta dell'ANAS per non incorrere in sanzioni contrattuali o ad una sospensione dei lavori,

l'interrogante chiede di sapere:

per quali ragioni l'ANAS necessita di tempi così lunghi per qualsiasi approvazione o parere tecnico sui lavori delle proprie concessionarie;

se sia possibile, in qualche modo, sopperire a tali lunghe attese superando sia le difficoltà sopra menzionate sia i costi aggiuntivi che ne derivano.

(3-00621)

TESTA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* La situazione attuale dell'ANAS prevede la sua trasformazione da azienda di Stato a ente pubblico economico.

Tale trasformazione una volta conseguita dovrebbe avere come ricaduta positiva anche una maggiore efficienza ed efficacia operativa della stessa ANAS.

Tale auspicata trasformazione dovrebbe consentire la possibilità di organizzare i servizi adeguando la consistenza e la qualità del personale alle reali esigenze operative che l'ANAS deve esplicare.

Nell'attesa di detta trasformazione occorre fissare l'attenzione sul fatto che l'organico ANAS è attualmente sottodimensionato. Oggi

l'ANAS gestisce una rete stradale (di viabilità ordinaria) di circa 48.000 chilometri, 5000 chilometri di autostrada in concessione già in esercizio e 150 chilometri circa in corso di costruzione.

L'organico ANAS è ancora fissato dalla legge n. 59 del 7 febbraio 1961 allorché esistevano solo 21.000 chilometri di strade statali ed erano in esercizio solo 300 chilometri di autostrade in concessione.

Nel tempo, attraverso leggi speciali, quale la n. 86 del 1986, l'ANAS ha potuto assumere personale qualificato quale geologico ed architetti, personale che comunque è rimasto nel complesso sottodimensionato rispetto alle odierne reali esigenze.

A tale scopo si fa presente che negli anni '70, ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 167 del 1971 è stata istituita nell'ambito della direzione generale ANAS una apposita Direzione Centrale Ispettiva Tecnica per le Autostrade e Trafori in concessione.

Sono stati quindi istituiti due Ispettorati uno per le autostrade del gruppo IRI, l'altro per quelle non facenti parte del gruppo IRI.

Nel febbraio 1994, data la carenza di personale come sopra evidenziato, i due Ispettorati sono stati accorpati in uno solo.

Pertanto detto Ispettorato deve provvedere attualmente all'esame, all'istruttoria, alla battitura delle relazioni, ed alle correzioni di tutti gli elaborati progettuali presentati dalle società concessionarie.

Si fa presente che spesso il compito dell'Ispettorato ANAS è notevolmente aggravato anche dal fatto che si riscontra una carenza nel livello di accuratezza nella redazione degli elaborati da parte delle concessionarie.

In effetti per ciascun tronco autostradale, anche per breve tempo (12/18 mesi), sono spesso reiterati gli stessi argomenti attraverso perizie di variante e suppletive, con ulteriore aggravio di lavoro per il personale dell'Ispettorato ANAS.

Dall'Ispettorato dipendono inoltre anche due uffici periferici localizzati a Bologna e Genova cui sono demandati compiti di sorveglianza sulla conduzione dei lavori e la gestione della viabilità.

Anche in detti uffici purtroppo si riscontra una situazione deficitaria in termini di risorse umane.

Pertanto, nonostante la professionalità, la capacità, la volontà, la dedizione del personale dell'Ispettorato ANAS nell'esame degli elaborati, il notevole lavoro spesso non può essere smaltito in tempi contenuti.

Specificatamente per le Autovie Venete, l'ANAS ha in corso di istruttoria un progetto per la costruzione di un fabbricato da adibire a Centro Servizi, nonché un progetto di ristrutturazione dell'area di servizio di Bazzena Nord.

Per questo secondo progetto, pervenuto all'Ispettorato ANAS nello scorso mese di aprile, è stato richiesto un supplemento documentale relativo al nulla osta da parte degli Istituti preposti all'assetto urbanistico e ambientale.

Soggiungo che a tutt'oggi non è ancora pervenuta agli uffici dell'ANAS alcuna risposta a tale richiesta.

PRESIDENTE. Mi dichiaro insoddisfatto della risposta fornita dal sottosegretario Testa. Ancora una volta la scarsa dotazione di personale si adduce a giustificazione della inefficiente gestione dell'ANAS, si con-

fonde questo parametro con l'inefficienza di coloro che operano all'interno dell'ANAS, inefficienza che si traduce in danni e costi ulteriori per chi deve gestire la rete stradale e autostradale.

Mi chiedo come ancora oggi si possa aspettare più di un anno per avere l'autorizzazione a ridisegnare la segnaletica stradale a terra.

Mi auguro che questo Governo riesca a creare le condizioni di operatività necessarie per soddisfare le esigenze dei cittadini.

Segue un'altra interrogazione da me presentata:

BOSCO. - *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e delle poste e delle telecomunicazioni.* - Premesso:

che la compagnia di bandiera Alitalia registra da diversi anni consistenti *deficit* di bilancio;

che è stato approntato un piano di ristrutturazione per recuperare efficienza, competitività e utili di bilancio;

che le direttive comunitarie escludono misure di assistenza e di finanziamento, sia esso diretto quanto indiretto o occulto;

che in data 26 marzo 1992 è stata stipulata una convenzione tra il Ministero delle poste, il Ministero dei trasporti, Alitalia e ATI, sottoscritta dal dottor Enrico Veschi, direttore generale del Ministero delle poste, dal generale Francesco Pugliese, direttore generale del Ministero dei trasporti, dal dottor Giovanni Bisignani per conto dell'Alitalia e dal dottor Galia per l'ATI;

che tale accordo comporta lo sviluppo di oltre 11.000 ore annue di volo per il trasporto esclusivo di merci postali;

che la flotta Alitalia trasporta quotidianamente, con velivoli DC9-30 e MD 80 in esclusiva, oltre 80.000 chili di merce postale, con oltre 48 voli colleganti 18 città italiane con Roma, a costi di *top class*, con un indice di riempimento intorno al 20 per cento del carico commerciale disponibile;

che lo stesso Ministero delle poste verifica annuali precarietà nei suoi bilanci,

l'interrogante chiede di sapere se non si renda necessario verificare l'essenza della convenzione ivi indicata e l'operato dei titolari dei Dicasteri interessati, nei governi che si sono avvicendati, onde appurare la regolarità dell'accordo stesso.

(4-00623)

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.*

Nell'interrogazione in discussione si chiede di riesaminare il contenuto della convenzione stipulata il 26 marzo 1992, tra il Ministero dei trasporti, il Ministero delle poste, l'Alitalia e l'Ati al fine di verificare la regolarità dell'accordo.

Al riguardo va chiarito che la convenzione in oggetto è stata stipulata tra l'ex Amministrazione postelegrafonica e le Società Alitalia ed Ati; il Ministero dei trasporti ha sottoscritto il documento come mera presa d'atto, in riferimento alla posizione di controllo che riveste nei confronti della società di navigazione.

Infatti, nelle convenzioni stipulate tra il Ministero dei trasporti e le Società Alitalia ed Ati, per l'esercizio dei servizi aerei di linea è stabilito, con apposita clausola, che «la Società è obbligata al trasporto di effetti

postali alle condizioni stabilite nelle convenzioni con l'Amministrazione delle poste. La Società deve trasmettere al Ministero il testo integrale di tali convenzioni, come pure il testo delle convenzioni stipulate per il trasporto di effetti postali con le Amministrazioni estere».

Oggetto della convenzione è lo svolgimento del servizio aer postale notturno di collegamento dei principali aeroporti italiani con lo scalo Roma-Fiumicino.

Il regolamento vigente prevede l'esecuzione di 26 voli nel periodo feriale, con riduzione a 18 voli nelle notti di sabato e domenica.

L'onere complessivo sostenuto dall'Ente 87 nel 1994 ammonta a circa postelegrafonico miliardi per il trasporto di circa 22.000 tonnellate di corriere postale.

Il mantenimento di una rete postale notturna appare necessario per assicurare il rapido interscambio del corriere postale tra le estreme località del territorio nazionale, con particolare riferimento alle Isole e per consentire di raggiungere le località di destinazione il mattino successivo al giorno di impostazione.

Risulta che è intendimento dell'Ente poste italiane pervenire ad una maggiore razionalizzazione della rete dei trasporti postali.

Conseguentemente, d'intesa con la società vettrice, la convenzione vigente potrà essere riesaminata al fine di trovare soluzioni mirate ad una migliore qualità del servizio, da realizzare con una rete più flessibile e che assicuri una maggiore capacità di carico sulle varie direttrici.

Vorrei aggiungere solamente che bisogna tener conto della posizione del Ministero dei trasporti, che non è quella di determinare i contenuti della convenzione, ma di controllare il rispetto dell'obbligo dell'Alitalia-Ati di adempiere all'impegno assunto con lo stesso Ministero di effettuare il trasporto postale in base a quanto previsto dalla convenzione; la presente risposta si limita in qualche modo a rilevare gli aspetti di congruità e di razionalità della convenzione stessa, senza entrare poi nel merito dei relativi oneri e delle prestazioni corrisposte.

PRESIDENTE. La ringrazio per la risposta, signor Sottosegretario; rinunciando alla replica, auspico che ella possa rispondere in tempi brevi anche alle altre interrogazioni per le quali è stato disposto il rinvio.

Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 15,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Referendario parlamentare reggente l'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE

