

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

Nn. 2546 e 2547-A/bis

RELAZIONE DI MINORANZA DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE (PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

(RELATORE POLLICE)

Comunicata alla Presidenza l'11 dicembre 1990

SUI

DISEGNI DI LEGGE

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale
e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991) (n. 2546)

**presentato dal Ministro del Tesoro
di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica
e col Ministro delle Finanze**

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 22 novembre 1990

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 26 novembre 1990*

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991
e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993 (n. 2547)

**presentato dal Ministro del Tesoro
di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 22 novembre 1990

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 26 novembre 1990*

ONOREVOLI SENATORI. - Decisiva, per una valutazione corretta delle responsabilità sul caso Enimont, risulta una considerazione elementare sui contenuti dell'accordo con Gardini raggiunto quando Presidente dell'ENI era Reviglio, Ministro delle partecipazioni statali Fracanzani, Presidente del Consiglio De Mita. Fu in quella fase, e non tanto per colpa di Reviglio, che venne raggiunta una intesa del tutto favorevole alla Montedison. Soprattutto per tre aspetti fondamentali: 1) la valutazione delle attività produttive superiore al loro valore (soprattutto considerando l'entità dei debiti e delle società); 2) la quotazione in Borsa del 20 per cento di Enimont predisposta lasciando a Gardini la possibilità di rastrellare sul mercato quanto gli è bastato per superare quota 50 per cento; 3) l'impegno a rendere possibile l'operazione Enimont con agevolazioni fiscali a favore del *partner* privato superiori a mille miliardi (impegno preso dal Governo arbitrariamente, senza consultare il Parlamento, e non mantenuto dal successivo Governo Andreotti).

Il poter contare sul controllo di oltre il 50 per cento di Enimont ha permesso a Gardini di trattare in condizioni di forza. Il rischio, per il sistema Italia, è stato di consegnare la chimica nelle mani di un privato che ne avrebbe venduta la metà a società estere. Ciò non è avvenuto, ma per evitarlo l'ENI deve sborsare 2.800 miliardi (e in più accollarsi l'indebitamento elevato di Enimont).

Può sembrare strano che la premessa ad alcune considerazioni sulla manovra finanziaria del Governo parta dalla vicenda Enimont, ma non è così.

Il Governo Andreotti, ma soprattutto il ministro Carli continuano a parlare di ripresa, di restrizione della spesa, di privatizzazione, di dismissioni e poi si comportano in modo diametralmente opposto. Ciò vale per l'Enimont ma anche per la vicenda delle banche, prima fra tutte quella del Banco di Roma.

Quale giudizio dare mi sembra superfluo.

Ripiano del disavanzo: una chimera del Governo.

Noi siamo d'accordo per una linea di ripiano del disavanzo, ma è velleitario un programma che non parta dalla volontà di colpire l'intreccio tra affari e politica: intreccio che è alla base della voragine della spesa pubblica. Al contrario, i tagli del Governo piovono sulla sanità come sulla spesa ambientale (- 53 per cento), ma non si toccano i giganteschi affari delle autostrade e della gestione delle USL. La battaglia per introdurre radicali correttivi all'impostazione della manovra finanziaria varata dal governo per reperire le risorse necessarie per la spesa dello Stato ha trovato un muro. E ancora una volta tra opposizione ecologista e governo la questione è di priorità, urgenze, necessità. Insieme, anche un problema di «impostazione»

culturale del problema, di sensibilità ambientale. Ed è infatti in quest'ambito che la proposta dei verdi punta da un lato ad aumentare le entrate dello stato con «tasse» indirizzate a disincentivare consumi distruttivi o di spreco (ad esempio, gasolio per autotrazione, energia elettrica oltre la fascia sociale del terziario), e dall'altra a togliere - nel capitolo delle spese pubbliche - la massa enorme di finanziamenti che si traduce nella prassi di *cementificazione del territorio* con annesso e connesso *sistema di appalti e subappalti*. Solo un governo «miope» come quello italiano poteva - alla vigilia dell'invasione del Kuwait - tagliare i fondi proprio al risparmio energetico e alle fonti rinnovabili.

Cosa propongono invece i Verdi?

Una manovra fiscale di più ampio respiro che, nell'ambito della salvaguardia delle fasce sociali più deboli, abbia attenzione all'ambiente e tenda a frenare l'incremento dei consumi energetici, soprattutto nei trasporti e nel terziario. Negli ultimi anni la crescita dei consumi ha avuto in Italia il carattere di un vero e proprio spreco, se raffrontata con gli incrementi assai più modesti degli altri paesi industrializzati. Tant'è che oggi la «merce» energia è troppo a buon mercato; anche a 30 dollari al barile il petrolio costa, in lire 1990, meno del doppio che nel 1973, l'anno del primo *shock* petrolifero. Mentre nel 1981 lo pagavamo cinque volte e nel 1985 ancora più di quattro volte che nel 1973, in un'Italia senza ombra di dubbio più povera, pagavamo la benzina qualcosa come 2.200 lire di oggi.

La ricetta dei Verdi.

Revisione delle aliquote dell'imposta di fabbricazione per il gasolio da trazione (più 400 lire al litro) e per il riscaldamento (più di 200 lire al litro); aumento di 100 lire per la benzina, lasciando invariato il prezzo della benzina a più alta qualità ambientale (senza piombo e con minore tenore di idrocarburi aromatici); istituzione di un'imposta di consumo per il gas naturale (200 lire al metro cubo) e di un'imposta di consumo per il chilowattora che salvaguardi la fasce sociali.

Quale gettito?

Il complesso della manovra dovrebbe fornire oltre 10.000 miliardi di gettito per le entrate. E la finalizzazione di questi maggiori introiti dovrebbe andare a colpire spese di salvaguardia ambientale. In particolare per il risparmio energetico e la promozione delle fonti rinnovabili: non meno di 4.500 miliardi per il triennio 1991-1993. Se non si fa questo - noi crediamo - il Governo fallirà l'obiettivo che si è dato con il Piano energetico nazionale, di sostituire entro il duemila venti milioni di tonnellate di combustibili fossili. E seguirà di conseguenza anche l'obiettivo di ridurre gli attuali livelli di anidride carbonica.

Una colata di cemento...

La sorte di noi tutti nel prossimo futuro è decisamente segnata: una grande colata di cemento ci seppellirà, le cifre della finanziaria 1991 e dei provvedimenti in corso nel settore sono inesorabili. Mentre da un lato si tagliano con la mannaia sanità, previdenza, ambiente ed enti locali, dall'altra si aumentano *tout court* le disponibilità a carico di strade e autostrade. Ed ecco le cifre: nel triennio 1991-1993 sono previsti 25.000 miliardi di lire, di cui 17.000 di competenza e 8.000 di mutui con interessi a totale carico dello Stato. A queste cifre iniziali vanno aggiunti ulteriori 8.000 miliardi chiesti con un emendamento al disegno di legge Prandini (atto Senato 2331), di mutui sempre con interessi a carico della Stato. Totale: 33.000 miliardi di investimenti per viabilità.

Per le ferrovie, sommando tra i diversi provvedimenti sono previsti 21.000 miliardi di cui 15.000 per mutui come oneri obbligatori: decisamente una cifra inferiore che chiarisce, per quanti ne avessero ancora bisogno, come la «contestualità» tra strade e ferrovie sia un miraggio. Altro capitolo «disastroso» sono i trasporti pubblici locali con 4.441 miliardi destinati al ripiano dei disavanzi e 280 miliardi per il 1991-1992 sotto la voce «investimenti». Per il cabotaggio e le piste ciclabili sono previste zero lire, ma 50 miliardi per il 1992-1993. Infine, per i trasporti rapidi di massa sono previsti 40 miliardi per il 1991 e 400 miliardi per il 1992-1993.

Queste somme confermano una precisa volontà politica del Governo: confermare la tendenza allo squilibrio crescente nel settore dei trasporti in Italia con quote elevate di traffico merci su strade ed un terzo dei consumi energetici utilizzato come combustibili. Chilometri di cementi e di asfalto fanno parte di una strategia, «la strategia Prandini», che in un anno è riuscita ad assegnare per opere e commesse ai Mondiali e alle Colombiadi - con procedure accelerate per bretelle, tangenziali, viadotti, varianti disseminate in tutto il Nord Italia (utilizzando tutti i residui ANAS) un totale di 5.818 miliardi di lire, equivalenti al totale dei residui esistenti.

Come evitarla...

In tutto sono otto brevissimi punti, un *vademecum* all'uso alternativo del trasporto pubblico e privato. La forza questi di questi otto punti è inequivocabile, come già è stato chiarito nella relazione di minoranza presentata dai Verdi alla Camera:

- 1) Bloccare la costruzione di tutte le nuove strade, autostrade, tangenziali, sopraelevate, raccordi, bretelle, intervenendo esclusivamente nella «manutenzione» e «razionalizzazione» della viabilità attuale.
- 2) Trasferire il trasporto merci su ferrovia. Trasformare alcune tratte urbane in metropolitane di superficie.
- 3) Disincentivare il traffico merci su gomma con un sensibile aumento del gasolio per autotrazione, equiparato al prezzo della

benzina come avviene in tutti i paesi europei dove non è mai inferiore ai due terzi. Incremento di tariffe autostradali. Favorire l'associazionismo e ridurre il numero degli autotrasportatori degli attuali 200.000 a 50.000 come in Germania.

4) Rivedere l'istituto della concessione per le società autostradali e portare a zero la quota di finanziamenti a fondo perduto che oggi raggiunge il 68 per cento, la più alta rispetto a qualsiasi altro settore economico. Le società autostradali pertanto dovranno rivolgersi agli investimenti di mercato.

5) Ridurre la velocità sulle strade in modo da diminuire anche il numero di incidenti, morti e feriti assieme alla produzione di inquinamento, rumore, emissioni in atmosfera e spreco energetico.

6) Traffico urbano: trasporto pubblico da incentivare anche con formule flessibili. Piste ciclabili. Sperimentare servizi a guida vincolata e trazione elettrica. Fare attenzione a intraprendere opere di edificazione di megametropolitane dai costi impossibili e dai tempi biblici di costruzione. Monitoraggio ambientale permanente, asfalto fono-assorbente e delibere per lo *smog alarm* con divieto e riduzione della circolazione. Biglietti per i trasporti e formule integrate di servizio a partire da sistemi misti di offerta. Taxi agevolati e collettivi a chiamata.

7) Incrementare il trasporto merci cabotiero costiero, creando infrastrutture collegate ferrovia-porti. Eliminare i problemi doganali e burocratici, rilanciare la portualità.

8) Promuovere ricerca ed innovazione tecnologica nel settore delle energie alternative come il solare e l'elettrico. Vietare la pubblicità per quanto attiene alla velocità su strada.

Le cifre camuffate della Difesa.

Le spese totali previste dal Ministero della Difesa per il 1991 assommano a circa 24.507 miliardi, con un aumento di 756 miliardi rispetto alla previsione assestata per l'anno 1990. È questo il primo segnale preoccupante rispetto al 1990 che aveva registrato una diminuzione delle risorse destinate al Ministero della difesa.

Quest'anno si assiste ad una nuova impennata della spesa. Un aumento dovuto in massima parte alle accresciute spese per il personale (pari al 53,55 per cento della spesa di parte corrente) mentre i capitali di spesa destinati agli ammodernamenti fanno registrare consistenti concentrazioni. Il taglio apportato ai capitoli 4011, 4031 e 4051 potrebbe essere interpretato come il tanto auspicato segnale, da parte del Ministero della difesa e delle Forze armate, di una riconsiderazione generale del modello di difesa italiano e della scelta di non procedere ulteriormente all'acquisizione di sistemi d'arma sofisticati e a vocazione offensiva.

Invece noi riteniamo che un più attento esame dei tagli apportati a questi tre capitoli portino ad altre considerazioni. Ad esempio, infatti, secondo i calcoli svolti il primo dato significativo è che la componente terrestre è quella interessata in minore misura alle riduzioni (capitoli 4011) con circa 200 miliardi in meno di competenza e circa 230 in

meno di cassa rispetto al 1990. Gli ammodernamenti riguardanti invece la componente navale ed aeronautica sono decisamente più consistenti: per la marina militare si tratta di 295 miliardi di competenza e 182 di cassa, sempre in meno rispetto al 1990, mentre l'amministrazione militare passa da una disponibilità di competenza di 1.684 miliardi per l'anno 1990 ad una di 894 miliardi per il 1991, e da una disponibilità di cassa di 1.083 miliardi per il 1990 ad una di 1.147 miliardi per il 1991. Il fatto che marina ed aviazione risentano maggiormente dei «tagli», al momento è solo una questione di tattica.

Una volta approvato il bilancio a trascorso qualche mese si metterà il Parlamento di fronte al fatto che o si assegnano contributi speciali a marina e aviazione, oppure queste due armi cesseranno di essere in grado di operare. Il risultato pertanto potrebbe consistere in due leggi speciali che permettano a marina e aviazione di dotarsi di quegli strumenti di difesa che dovevano essere venduti all'Iraq e che le Partecipazioni statali possono tentare di rivendere solo alla Forze armate italiane. Si tratta dei caccia EFA e di fregate e corvette che da anni sono alla fonda del porto di La Spezia.

Quanto alla spesa della Difesa, va inoltre segnalata la norma - davvero straordinaria - dell'articolo 13, comma 11, della legge di bilancio, che per lo svolgimento delle gare internazionali relative alla realizzazione di infrastrutture NATO prescrive l'applicazione non della legge italiana, ma delle «procedure NATO» emanate dal Consiglio atlantico: procedure di cui, peraltro, non si conosce il testo.

Per i Beni Culturali: 16 Km. di autostrade.

Lo Stato di previsione del Ministero dei beni culturali e ambientali, relativamente al 1991 è di lire 1.396 miliardi, un importo che, come ha rilevato il relatore in sede di esame dei documenti finanziari governativi nell'ambito della Commissione cultura della Camera, corrisponde a mezzi necessari per la costruzione di 15-16 chilometri di strada: il dato si commenta da sè.

Di tale importo, 1.054 miliardi costituiscono le spese correnti e rappresentano il 75,5 per cento dell'intero bilancio del Ministero e 341,40 miliardi le spese in conto capitale, pari al 24,5 per cento. Nel fondo speciale di conto capitale, il disegno di legge finanziaria del Governo prevede per il triennio 1991-1993, 450 miliardi complessivi, di cui 120 per il 1991, 150 miliardi per il 1992 e 180 miliardi per il 1993 alla voce «interventi per il potenziamento dell'attività di restauro, recupero, valorizzazione, catalogazione del patrimonio culturale nonché per il finanziamento dei progetti di attuazione dei piani paesistici regionali». A fronte di tale previsione del tutto insoddisfacente, alla Camera abbiamo presentato due proposte di emendamento di eguali importi, ma con differenti coperture per 300 miliardi nel 1991, 500 miliardi nel 1992 e 500 miliardi nel 1993: la Commissione cultura della Camera ha respinto entrambe le proposte che sono state presentate alla Commissione bilancio, aggiungendo alla dizione del fondo speciale le parole «potenziamento e decentramento dell'Istituto centrale per il restauro», aggiunta già approvata dalla Commissione cultura. Riteniamo

che gli aumenti di dotazione finanziaria suggeriti rappresentino un ragionevole potenziamento della gestione ordinaria del fondo di conto capitale, non essendo ammissibile che la pur condivisa esigenza di riduzione del disavanzo dello Stato si abbatta proprio su un settore portante per la cultura e l'economia turistica del nostro paese, a parole amato ma nei fatti da sempre vergognosamente penalizzato.

Acqua potabile a rischio.

Secondo la Fergasacqua (dati ISTAT del 1987), più di 17 milioni di italiani hanno un servizio di acqua potabile insufficiente in uno o più trimestri: un dato, questo, che corrisponde al 34,5 per cento della popolazione. Nel sud e nelle isole è invece malservito il 70,1 per cento della popolazione residente. Il 50 per cento dell'acqua distribuita sul territorio nazionale è di cattiva qualità. Non basta: negli ultimi 15 anni la quota di acqua potabile dispersa è passata dal 17,1 per cento al 27,1 per cento a causa dei dissesti e della cattiva manutenzione della rete idrica, mentre la qualità fisiologica di dispersione in Europa si aggira intorno al 10 per cento. Inoltre il 30 per cento della rete acquedottistica è da rifare, ma gli 11.500 acquedotti sono gestiti da più di 7.000 enti. Una situazione emblematica dell'efficienza *made in Italy* e sufficientemente grave. Tra tutte le cifre calcolate nell'ultimo anno, abbiamo citato solo quelle per difetto. Ma la situazione si è ulteriormente aggravata negli ultimi due anni a causa della perdurante siccità. E con la siccità sono arrivati anche gli interventi di emergenza, quasi tutti predisposti dal Ministero della protezione civile e quasi tutti fermi per difficoltà ed intralci burocratici. Nell'88 - ma anche nell'89 - le regioni meridionali hanno chiesto e ottenuto quasi 2 mila miliardi per opere urgenti, ma la gran parte di queste non sono state neppure appaltate. Nel 1990 il Ministro Lattanzio ha emesso cinque ordinanze per stanziare 136 miliardi solo per fronteggiare l'emergenza idrica della regione Campania e un decreto che, in deroga ad ogni legge vigente, stabilisce procedure super-accelerate per la realizzazione delle ordinanze stesse. Il decreto è stato respinto dalla Camera, ma il problema complessivo degli interventi di emergenza e dei finanziamenti a pioggia per opere prive di qualsiasi coordinamento rimane. La legge finanziaria dello scorso anno era invece accompagnata dal disegno di legge C. 4228 che stanziava 2.300 miliardi di lire nel triennio 1990-1992 per «interventi urgenti di costruzione», ampliamento e adeguamento della rete idrica. La Commissione ambiente della Camera ha convertito lo stanziamento in un provvedimento organico che riorganizza i servizi idrici di acqua potabile, depurazione e fognatura secondo il criterio dei bacini ottimali, alla luce della legge n. 183 del 1989 sulla difesa del suolo; definisce criteri per l'aumento delle tariffe e l'adeguamento dei canoni; definisce criteri di spesa indirizzandoli alla ristrutturazione delle reti che evidenziano perdite rilevanti, al riutilizzo delle acque reflue, al risparmio, alla salvaguardia delle acque superficiali. Il testo ha avuto vita difficile ed è stato licenziato dalla commissione per l'Aula della Camera solo ai primi di agosto. Ufficialmente tutti i partiti sono d'accordo, ma stranamente non si riesce a trovare spazi per mettere la questione in calendario alle Camere. Eppure si tratta di una misura

necessaria per una prima significativa svolta. Altrettanto stranamente sono spariti dal relativo capitolo di bilancio gli stanziamenti necessari nel triennio all'ammortamento dei mutui. Una dimenticanza?

Il Fondo investimenti ed occupazione (FIO)... nemico dell'impatto ambientale.

I finanziamenti erogati agli enti locali attraverso il Fondo Investimenti e Occupazione (FIO) - oggi ribattezzato Fondo per lo sviluppo economico e sociale - sono sati per anni l'incubo degli ambientalisti, perchè il FIO ha rappresentato uno strumento di erogazione di fondi usati per lo più per opere ad impatto ambientale negativo. La massa di denaro coinvolta dal FIO è stata sempre consistente: per il triennio 1986-1988, ad esempio, si è trattato di 7.726 miliardi e 38 milioni, per il 1989 di 4.468 miliardi e 888 milioni. Come dire: «con una mano si leva con l'altra si dà» in ossequio all'adagio «due pesi e due misure». Il FIO che venne istituito nel 1982, ha delle motivazioni del tutto rispettabili e comprensibili ma quello che abbiamo sempre criticato con forza è stato lo stravolgimento, nell'attuazione, delle norme e delle procedure che si sarebbero dovute seguire e che invece sono state, nei casi migliori, ignorate e, in quelle peggiori, del tutto distorte. Il FIO è per il momento congelato e nessun finanziamento è stato previsto per il 1989 nè per il 1990. Il Ministro del bilancio ha proposto una riforma che però s'è arenata al Senato. Tuttavia, registriamo che i fondi stanziati per i progetti degli ultimi quattro anni continuano ad essere in alto mare: gli uffici dei Ministeri interessati affermano che addirittura esistono progetti finanziati con la *tranche* relativa al 1986 del FIO a tutt'oggi non ancora messi in cantiere.

E la norma relativa prevede che si possano avviare i cantieri per le opere entro i 120 giorni successivi alla pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della delibera CIPE di suddivisione dei fondi, pena la decadenza del finanziamento. Si tratta di situazioni che meriterebbero l'interessamento della Procura della Repubblica e non possiamo non invitare tutti gli eletti Verdi a verificare nel proprio territorio lo stato di attuazione dei progetti FIO, con particolare attenzione alla lievitazione dei costi, ai siti - è esplicitamente vietato modificare i progetti e la relativa localizzazione, di nuovo pena il decadimento del finanziamento - e alla completezza delle informazioni trasmesse ai Ministri interessati: molto spesso i progetti trasmessi ed ammessi al finanziamento non corrispondono a quanto successivamente attuato.

Chi frena lo sviluppo del Paese?

Dalle «schede» illustrate si può tranquillamente dedurre che i problemi che frenano lo sviluppo del paese si possono individuare nel degrado dei servizi sociali e la pubblica amministrazione, la crisi della finanza pubblica che si può considerare ormai in coma irreversibile, la politica delle entrate e delle spese non guidata da alcuna logica.

A tutto ciò si deve aggiungere la perpetua pratica della erosione ed elusione fiscale che fanno il paio con l'espansione dei costi dovuti al

clientelismo e la corruzione. Semplici ed amare constatazioni che confermano il fatto che ci troviamo di fronte ad uno stato e ad una modalità di sviluppo dura a morire e refrattario al cambiamento.

Si potrebbe dare un consenso ad una politica di risanamento se avessimo di fronte un governo sensibile a tale politica o che fosse disposto ad una inversione di tendenza.

La storia di questi anni parla un linguaggio ben diverso che nasconde le cause dell'ennesimo debito accumulato e che non interverrà nel buco immenso degli oneri parassitari che derivano in gran parte dall'intreccio tra affari e politica, che caratterizza la pubblica amministrazione ai livelli locali e nazionali, per la capacità e la forza dei gruppi di pressione che richiedono alle forze politiche di governo il cambio al consenso elettorale fornito.

Con questo quadro di riferimento come si può pensare che una manovra che comporta un rientro di circa 50.000 miliardi possa andare in porto?

A conferma di quanto detto ci sono esempi illuminanti che la dicono molto lunga sul camuffamento delle cifre e sullo «sport» che ha fatto dire a più riprese, anche ad esponenti della maggioranza, che l'impegno al risanamento dei conti pubblici, tutti lo proclamano ma nessuno di fatto lo persegue.

Una storia di sprechi tutta italiana: Le autostrade, la società che le gestisce e l'ANAS.

Illuminante è l'esempio del «piano di ammodernamento e potenziamento della rete autostradale» o meglio dei maggiori oneri connessi con la realizzazione degli interventi interessanti le manifestazioni colombiane del 1992. Nella prima versione del decreto sulle «Colombiane», alla Società autostrade era affidata la realizzazione di opere per 1.771 miliardi. Nella versione riportata nel terzo stralcio attuativo del Piano decennale i miliardi relativi ad opere da realizzare da parte della Società autostrade sono diventati 1.916 (vedi tabella allegata), con un incremento in meno di un anno del 12 per cento circa.

L'ordine di grandezza degli investimenti per la Società autostrade è in ogni caso inferiore ai 2.000 miliardi. A fronte di questo investimento la proroga della concessione per dodici anni significa, considerando gli introiti da pedaggio (1930 miliardi/anno) dichiarati dalla Società per il 1990, un conferimento di risorse per 23.180 miliardi: una enormità.

Molte delle opere previste come «finanziabili con proroghe della concessione» nel decreto delle colombiane suscitano perplessità:

il completamento dell'autostrada Torino-Savona faceva esplicitamente parte delle opere che la Società autostrade avrebbe dovuto realizzare con i 15 anni di prolungamento della concessione già accordati con la legge n. 531 del 1982;

nel primo decreto Anas «Colombiane» la spesa prevista per la Torino-Savona era di 100 miliardi nel secondo è diventata di 266 miliardi. Come si spiega?;

le terze corsie sono opere che le concessionarie sono tenute ad autofinanziarsi: come si spiega la richiesta di prolungamento della

concessione per questo tipo di opere (vedi terza corsia Lodi-Piacenza e Firenze-Sesto S. Giovanni)?;

i 600 miliardi per la variante di valico Bologna-Firenze non sono stati esplicitamente tolti dal decreto delle «Colombiane» su richiesta della stessa Società autostrade dal momento che non sarà certamente possibile completare le opere entro il tassativo termine del 1992?

Più in generale sembra una vera e propria presa in giro che si proponga una nuova proroga concessionale senza che sia mai stato chiarito quale risultato ha sortito la proroga già accordata con la legge n. 531 del 1982. A quali opere ha dato luogo quella proroga, quali investimenti ha consentito, che effetto ha avuto sul contenimento dei contributi dello Stato alla concessionaria per i nuovi investimenti? Sono tutte informazioni senza le quali non è possibile valutare gli effetti di spesa: tutto ciò costituisce un insulto al Parlamento!

In riferimento ai criteri secondo cui le tariffe debbono essere fissate si dice che devono tendere tra le altre cose a contenere gradualmente il contributo a carico dello Stato. Bisognerebbe ben valutare l'ordine di grandezza degli «adeguamenti» tariffari e quali effetti essi abbiano sull'autofinanziamento delle opere e sulla diminuzione del contributo a carico dello Stato. Nulla di tutto questo è desumibile dalla documentazione presentata. Del resto la questione delle tariffe è assai complessa. Innanzi tutto si può osservare che la tariffa per l'utente è del tutto allineata all'incremento dei prezzi al consumo. Evidentemente l'adeguamento tariffario ha avuto luogo. C'è da chiedersi cosa significhi invece la dizione «tariffa di competenza».

Se rappresenta la quota che incamera effettivamente la Società autostrade (al netto delle tasse e di altre devoluzioni dello Stato) il confronto con i prezzi al consumo non è legittimo. I prezzi rappresentano infatti l'insieme dei costi di produzione e dei profitti e delle imposte dei produttori. È del tutto ovvio che la tariffa di competenza sia inferiore ai prezzi al consumo. D'altra parte è vero che lo strumento tariffario potrebbe essere utilizzato efficacemente per favorire il trasferimento del trasporto merci alla ferrovia. Ed è vero che questo trasferimento comporta con ogni probabilità un innalzamento delle tariffe.

Tuttavia si tratta di elaborare una strategia tariffaria tutta diversa e antitetica a quella proposta. Una strategia mirata a penalizzare molto la permanenza sulla strada dei veicoli merci di lunga percorrenza. Una tariffa integrata alle tariffe ferroviarie per promuovere l'intermodalità. Una tariffa da elaborare come asse portante di una politica dei trasporti (strada e ferrovia insieme).

Mi sembra gravissimo affrontare in questo modo liquidatorio tutta la fondamentale questione della riforma dell'ANAS.

Questa riforma, insieme a quella del sistema concessionario, deve essere preliminare a qualsiasi innovazione nei confronti delle concessionarie (proroghe, allargamento del campo d'azione, decisioni rilevanti di spesa). E deve venire prima anche della questione delle procedure di decisione. Da una parte l'ANAS è sempre più incapace di svolgere le proprie funzioni di progettazione e di realizzazione. Così che tende ad affidare *in toto* all'esterno (con formule del tipo «chiavi in mano») la progettazione e la realizzazione delle opere. Senza neppure coltivare al

proprio interno la capacità di controllare l'operato dei concessionari. Il rischio (di ruberie e cattiva esecuzione dei lavori) insito in questa situazione è del tutto evidente.

La Conferenza dei servizi completa il quadro dello sfascio. Infatti è usata come clava contro le legittime resistenze degli Enti locali di fronte ad opere mal progettate, indifferenti alle esigenze dei territori che attraversano, quando non palesemente inutili.

Dai conti presentati nello stralcio triennale il fabbisogno di manutenzione accumulato nei cinque anni 1985-1990 ammonta a lire 11.485 miliardi. Se ad essi si aggiungono le manutenzioni ordinarie e straordinarie per i prossimi tre anni si raggiunge la bella somma di lire 20.674 miliardi. Che vuol dire 86 per cento dei complessivi 24.000 miliardi proposti per il terzo stralcio triennale. Se il problema della manutenzione è allo stato drammatico che viene denunciato, la riserva del 40 per cento è ridicola. Così come è ridicolo il finanziamento previsto nel terzo stralcio triennale (4.000 miliardi).

Non è chiara una cosa fondamentale: le risorse raccolte dall'ANAS con i mutui possono essere spese per contributi alla società concessionaria di autostrada? Se è così la cosa è certamente grave, perchè consente all'ANAS di finanziare le società concessionarie bypassando i vincoli della finanziaria. Ancora una volta si devono dare soldi senza sapere a cosa servono.

L'indicazione che le risorse vanno spese secondo il terzo stralcio attuativo è inaccettabile per due motivi: perchè il terzo stralcio deve ancora essere discusso (e quindi non ha alcun valore al momento) e perchè, nella versione attuale è un documento scandaloso. Non possiede nessuna delle caratteristiche necessarie per essere un Piano. Si tratta del solito elenco insensato e illeggibile di interventi, da negoziare in futuro secondo le opportunità delle alleanze politiche e delle pressioni dei costruttori e delle concessionarie.

Sul terzo stralcio triennale dovremo aprire una discussione approfondita. Non solo sugli interventi che propone (in materia di autostrade si rasenta la truffa quando si presentano intere autostrade di nuovo impianto come completamenti e raccordi). Ma soprattutto sul metodo e sui criteri di valutazione (inesistenti). Che senso ha, ad esempio, ribadire con grande severità che gli interventi dovranno essere sottoposti ad analisi costi/benefici al momento della loro realizzazione? L'analisi dei costi e dei benefici per avere qualche senso deve essere applicata al momento della costruzione delle priorità (cioè il momento del Piano) per capire cosa occorre fare e cosa non si deve fare, date le risorse. Tutto il contrario dell'arbitrio totale del documento proposto.

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

INTERVENTI PROGRAMMATI DALLA SOCIETÀ AUTOSTRADE NEI PROSSIMI ANNI

Formula	Intervento	Miliardi
Da finanziare	A10 Genova-Savona, collegamento svincolo Genova-Aeroporto con SS1 e SS35 con copertura del Polcevera	210
Proroga concessione	A10 potenziamento viabilità di adduzione allo svincolo Genova-Aeroporti SS1	120
Proroga concessione	A12 potenziamento viabilità di adduzione allo svincolo di Genova Est copertura del Bisagno	27,9
Proroga concessione	A10 variante svincoli di Genova-Voltri	24,5
Proroga concessione	A12 potenziamento viabilità di adduzione allo svincolo di Genova-Est adeguamento svincolo	33,5
Proroga concessione	Autostrada Torino-Savona completamento	266,5
Da finanziare	Autostrada Torino-Savona, variante di Mollere di Valzemola (SS28-bis)	70,2
Proroga concessione	Nodo di Gallarate	72,5
Proroga concessione	A1 - Tangenziale est Milano	151
Proroga concessione	Terza corsia Firenze-Sesto S. Giovanni	84,2
Proroga concessione	Terza corsia Lodi-Piacenza	180,7
Proroga concessione	Due stralci funzionali variante di valico Bologna-Firenze	600
Proroga concessione	Fi interconnessione A1-A11	75,3
	Totale . . .	1.916,3