

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

XIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 MAGGIO 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRINI**

INDICE

	PAG
Congedi:	
PRESIDENTE	181
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	181
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Disposizioni in materia di appalti di opere pubbliche (1239)	181
PRESIDENTE	181, 182, 185
BARONI, <i>Relatore</i>	182, 184
RIPAMONTI	183, 185
BERAGNOLI	183, 185
ROMITA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	184, 185
CIANCA	185
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Aumento della spesa autorizzata con legge 22 novembre 1962, n. 1078, per la costruzione di ponti stabili sul fiume Po (1266)	186
PRESIDENTE	186, 188, 190, 191, 192
BARONI, <i>Relatore</i>	186, 187, 191
BUSERO	187, 190, 191
RIPAMONTI	188
BERAGNOLI	189
CARRA	191
ROMITA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	192
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	192

La seduta comincia alle 9,35.

DI NARDO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Fortini e Greggi.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera mi ha fatto sapere che gli onorevoli De Pasquale e Amendola Pietro, anche a nome degli altri firmatari, hanno ritirato la richiesta di rimessione all'Assemblea dei disegni di legge: n. 994, relativo alla costruzione di alloggi per militari; n. 1044, relativo a modifiche della legge per l'acquisizione di aree fabbricabili; n. 1117, relativo al completamento del Palazzo di giustizia di Forlì. Ne prendo atto.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Disposizioni in materia di appalti di opere pubbliche (1239).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 1239, riguardante: « Disposizioni in materia di appalti di opere pubbliche ».

Come gli onorevoli colleghi ricordano, al termine della precedente seduta la nostra Commissione aveva rinviato il seguito del-

l'esame di questo disegno di legge per trovare una soluzione al problema costituito dall'ultimo comma dell'articolo 1.

Ritengo ora opportuno sospendere la seduta per 10 minuti, al fine di consentire agli onorevoli colleghi di esaminare la possibilità di pervenire ad un accordo sulla formulazione del comma stesso.

(La seduta, sospesa alle ore 9,40, riprende alle ore 9,50).

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Relatore di voler esprimere il suo pensiero sull'ultimo comma dell'articolo 1 del disegno di legge, anche alla luce degli emendamenti proposti.

BARONI, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella precedente seduta abbiamo rinviato l'esame dell'ultimo comma dell'articolo 9 perché non ci appariva del tutto chiara la sua portata. In particolare, non ci sembrava che fosse detto con chiarezza nel disegno di legge quale dovesse essere il momento cronologico da prendere come punto di partenza per il calcolo delle percentuali delle variazioni dei costi della manodopera, dei materiali, dei trasporti e dei noli.

Era stato perciò proposto, per la verità piuttosto frettolosamente, di precisare che il punto di riferimento per il calcolo delle percentuali di variazioni dei costi coincideva con la data del bando d'asta o dell'invito per licitazione o dello schema di contratto a trattativa privata o di cottimo fiduciario o dell'offerta di appalto concorso, prevedendosi altresì che gli stessi documenti ora elencati dovessero indicare il costo della squadra-tipo ed il valore degli elementi di costo assunti ad indici per i materiali, i trasporti ed i noli.

Ho riflettuto sulla questione consultando anche persone esperte della materia. Vorrei rilevare anzitutto che il punto di riferimento per il calcolo delle percentuali di variazione è già indicato al primo comma dell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1947, n. 1501, ed è confermato dal primo comma dell'articolo 1 della legge 23 ottobre 1963, n. 1481, laddove si dichiarano rilevanti le variazioni dei prezzi correnti intervenute successivamente alla presentazione dell'offerta.

In particolare, il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1947, n. 1501, resta in vigore per quanto attiene alla disciplina generale della materia, in quanto non modificato da norme successive, né vi è ragione di modificarlo su questo punto, sostituendo alla data dell'offerta la data del

bando d'asta, o degli altri documenti prima elencati.

Rilevo altresì che l'indicazione nel bando d'asta del costo della squadra tipo e del valore degli elementi di costo assunti ad indici per i materiali, i trasporti e i noli farebbe sorgere problemi di assai difficile soluzione pratica per l'Amministrazione. Invece di semplificare, di snellire la procedura dei conteggi, come si propone di fare il provvedimento in discussione, si correrebbe il rischio di complicare ulteriormente le cose. Sembra pertanto opportuno continuare a lavorare con il metodo finora usato, rilevando i suddetti elementi di costo alla data di presentazione dell'offerta dalle tabelle ufficiali delle singole provincie. Naturalmente, poiché con l'articolo 1 del disegno di legge in esame si passa da un sistema di calcolo analitico ad un sistema di calcolo parametrico, i dati tabellari dovranno servire ai fini del sistema parametrico.

Per tale motivo, ritengo che quanto proposto al termine della precedente seduta possa essere abbandonato, in quanto vi è già, nel complesso delle norme vigenti su tale materia, una risposta, che a me pare sufficiente, ai dubbi che ci eravamo proposti.

Concludendo, ritengo che l'ultimo comma dell'articolo 1 del disegno di legge in discussione possa essere approvato così come è formulato nel testo governativo, sopprimendo soltanto la parola « risultante ».

PRESIDENTE. Dopo l'emendamento proposto dal relatore, l'ultimo comma dell'articolo 1 del disegno di legge n. 1239 risulterebbe così formulato:

« Sull'importo revisionale al netto dell'alea si applica il ribasso o l'aumento offerto dall'aggiudicatario ».

L'onorevole Ripamonti aveva proposto nel corso della precedente seduta un emendamento aggiuntivo all'ultimo comma dell'articolo 1; egli ha ora presentato un altro emendamento in subordine al primo.

Ne do lettura:

« Il costo della squadra-tipo ed il valore degli elementi di costo assunti ad indici, debbono essere indicati nell'invito alla gara o nell'offerta di appalto-concorso, rispettivamente in relazione ai costi della manodopera ed ai prezzi di mercato dei materiali, dei trasporti e dei noli ».

Ricordo che nel corso della precedente seduta furono proposti emendamenti all'ultimo

comma dell'articolo 1 anche dagli onorevoli Beragnoli e Degan.

RIPAMONTI. L'emendamento tende a rendere chiaro il passaggio dal sistema analitico al sistema parametrico secondo le modalità suggerite dall'esperienza per accertare tempestivamente le variazioni intervenute nei costi. Infatti il provvedimento in esame prevede che in sede di progettazione si stabilisca la quota di incidenza sull'entità dell'opera dei materiali, dei trasporti e dei noli e che, ancora in sede di progettazione, si stabilisca la composizione di una squadra-tipo, da prendersi a base per il rilevamento delle variazioni di costo, composizione che sarà diversa a seconda dell'opera che si dovrà eseguire.

L'articolo 1 aggiunge che in sede di contratto si stabiliscano gli elementi di costo da assumere ad indici, in numero non superiore a dieci, determinandone l'incidenza per le variazioni che dovessero intervenire nei prezzi dei materiali, trasporti e noli. Però l'articolo 1 non fa menzione dei valori e del modo con cui si possono determinare tali valori, sia del costo della squadra-tipo, sia degli indici.

È vero che col sistema analitico si prendono in considerazione le variazioni che intervengono alla data dell'offerta; tuttavia con tale sistema analitico l'impresa non va incontro a rischi e preoccupazioni di sorta, poiché sa che le suddette variazioni si applicano a tutte le voci contrattuali. Col sistema parametrico, invece, a seconda degli indici presi a base di riferimento e a seconda del calcolo delle incidenze, in seguito alle variazioni dei prezzi della mano d'opera, dei trasporti, dei materiali e dei noli, possono derivare variazioni diverse nei costi globali dell'opera. Sicché la determinazione del valore degli indici in sede di offerta rappresenta un elemento importante su cui può basarsi l'offerta al rialzo o al ribasso.

Il provvedimento in esame rimanda l'indicazione degli indici assunti a base per determinare i parametri, sulla base delle rispettive incidenze al momento del contratto, cioè ad una fase successiva all'offerta.

Non mi pare logico che la scelta degli indici e la loro incidenza rispettiva possa essere rinviata ad un momento successivo all'offerta, poiché si tratta di un elemento determinante per la scelta dell'impresa tra l'offerta al rialzo o al ribasso.

Se in sede di progettazione si definisce la composizione della squadra-tipo, perché allora in sede progettuale non si fissano anche gli indici per la determinazione dei parametri? Dopo di che l'impresa ha tutto il

quadro: ha la ripartizione percentuale d'incidenza, la composizione della squadra tipo e gli indici, e quindi tutti gli elementi per giudicare se fare delle offerte al rialzo o al ribasso.

Con il mio emendamento si dava soluzione a questa preoccupazione, inserendo un dato obiettivo, al momento dell'offerta: la valutazione degli indici assunti a base per le variazioni successive.

Ma vi era anche una preoccupazione di carattere economico: se il provvedimento tende a permettere un più rapido accertamento delle variazioni dei costi, è necessario riferire il valore degli indici al momento dell'offerta — che può seguire di due o tre anni la fase di progettazione — anche per l'accertamento da parte del committente del costo effettivo dell'opera.

Giustamente si può osservare che la determinazione del valore di questi indici deve essere sottoposta alla approvazione degli organi di controllo. Se si tien conto che bisogna trasmettere gli elenchi delle ditte invitate, per esempio, al Genio civile, nello stesso momento si potrebbero sottoporre al Genio civile per l'approvazione, tanto i valori degli indici da assumersi a base per le successive variazioni, quando gli elenchi medesimi cosicché si avrebbe ad un tempo l'approvazione degli elenchi e quella degli indici valutati sulle stime del momento. Si può quindi superare l'osservazione. La scelta degli indici, poi, non può essere posteriore all'offerta, ma deve essere fatta prima, in sede di progettazione; gli indici e l'incidenza percentuale vanno poi riconfermati in sede contrattuale.

Se l'onorevole Relatore insiste nel dire che non è necessario precisare che le variazioni si intendono alla data dell'offerta, perché questo è già implicito e risulta dalla legge, noi possiamo condividere questo suo apprezzamento e comunque lo ripetiamo perché sia messo a verbale, sebbene i lavori parlamentari non siano determinanti ai fini dell'interpretazione della norma, riconoscendosi maggiore rilevanza all'interpretazione letterale. Resta dunque chiaro che i valori degli indici vanno riferiti alla data dell'offerta.

Vorrei però che il Relatore esaminasse la opportunità di chiarire nell'articolo 1 che la scelta degli indici va fatta in sede di progettazione in collegamento con la determinazione dell'incidenza del costo della manodopera, dei materiali, dei trasporti e dei noli.

BERAGNOLI. Questa mattina si sta ripetendo la stessa discussione che facemmo venerdì scorso. Se non si introducano altre

modificazioni al testo già approvato nel corso della precedente seduta, a mio avviso l'emendamento che ho presentato sembra abbia una sua validità anche in questo momento. Diversamente per accedere alla tesi dell'onorevole Baroni — perché qui vi è molta confusione — bisognerebbe ritornare sul quinto comma, dove si dice che per i materiali, i trasporti ed i noli vengono assunti ad indici, determinandone l'incidenza, gli elementi di costo più rappresentativi per la durata dei lavori da eseguire, da stabilirsi per ogni contratto — ed insisto sulla parola contratto — in numero non superiori a dieci, mentre successivamente, per la squadra tipo, si dice che la sua composizione è stabilita in sede di progettazione.

Bisogna unificare i due concetti perché o tutto avviene in sede di progettazione o tutto in sede di contratto: altre soluzioni non sono possibili. Bisogna togliere quindi puramente e semplicemente il riferimento nell'ultimo comma all'aumento, altrimenti tale aumento si riconosce due volte all'appaltatore.

BARONI, *Relatore*. Insisto nelle proposte che ho fatto poiché mi sembra che esse rispondano, in realtà, alle preoccupazioni espresse da parte dello stesso collega Ripamonti, il quale ha ritenuto di dare un chiarimento il cui valore, sebbene possa essere dubbio in sede di interpretazione, può essere in questo caso soddisfacente.

L'onorevole Ripamonti ha espresso delle riserve sul fatto che si possa ritenere applicabile una norma del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1947, n. 1501, al nuovo sistema parametrico: tale obiezione non mi sembra fondata. Infatti quel provvedimento, in realtà, regola in astratto tutto il sistema della revisione dei prezzi contrattuali degli appalti di opere pubbliche ed il sistema analitico vi è previsto in base a norma successiva a quella del primo comma dell'articolo 1, il quale, sempre in astratto, può applicarsi anche qualora siano modificate le norme successive e sia sostituito il sistema di calcolo delle variazioni.

Sostituendo, ora, al sistema analitico il sistema parametrico, resta fermo tuttavia il riferimento alle variazioni dei prezzi correnti intervenute successivamente alla presentazione dell'offerta e quindi il riferimento alla data di presentazione dell'offerta.

Stando così le cose, mi pare che la norma dell'ultimo comma dell'articolo 1 possa ritenersi soddisfacente.

Indubbiamente ci troviamo di fronte ad un provvedimento che contiene delle norme

espresse in termini quanto mai sintetici ed abbreviati, si da rendere talora difficile la comprensione del nesso logico di continuità fra una norma e quelle successive.

Pertanto, da questo punto di vista, se non collocassimo il disegno di legge in discussione nel quadro dell'ordinamento generale vigente, le difficoltà di comprensione sarebbero probabilmente insuperabili. Invece, se teniamo presente il suddetto quadro generale della materia, mi pare che si possa arrivare facilmente alla comprensione della materia stessa.

Per tali motivi mi permetto di insistere per l'approvazione nel testo del disegno di legge con la sola soppressione della parola « risultante » dell'ultimo comma dell'articolo 1.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Concordo sostanzialmente con il Relatore, poiché mi sembra che l'articolo 1 in questione, così com'è stato redatto e poi modificato dalla Commissione non possa ingenerare dubbi o difficoltà interpretative. In sostanza tale articolo fissa la natura e non il valore di determinati parametri.

Inoltre, a proposito dell'osservazione dell'onorevole Beragnoli, mi pare che il quinto comma dell'articolo 1 non vuole far riferimento al valore dei contratti in questione, ma indica solamente quali sono gli indici.

Si parla di valore in un emendamento proposto dall'onorevole Ripamonti. Ma a questo proposito concordo pienamente con la tesi del relatore. I suddetti valori possono essere desunti dai bollettini ufficiali, che sono in un certo senso indiscutibile, e rispetto ai quali si valuta la variazione percentuale dei parametri.

Pertanto, non mi pare necessario introdurre il concetto di valore in un provvedimento legislativo che fissa quali sono i parametri da prendere in considerazione, rimandando agli elenchi ufficiali per la conoscenza dei rispettivi valori, nel senso di cui si è detto. Parlare di valore nel disegno di legge in discussione vorrebbe dire addossare una responsabilità all'amministrazione, che non le compete, e quindi, a mio parere, alterare il senso della gara e, soprattutto, l'appalto-concorso.

L'appalto-concorso dovrebbe suscitare idee nuove dal punto di vista costruttivo ed anche dell'armonia architettonica, tanto è vero che la base dell'appalto-concorso non è il costo che l'Amministrazione mette a disposizione complessivamente. Quindi nell'appalto-concorso si lascia campo libero all'impresa affinché

con nuovi e più razionali metodi di lavoro trovi l'adeguata soluzione più economica.

CIANCA. A me pare che è nell'appalto-concorso che l'impresa dovrebbe indicare il valore degli indici. In caso contrario, non vedo come si potrebbe effettuare la revisione in un momento successivo.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non mi pare che sia utile intervenire *a priori* nel meccanismo stesso della gara ponendo anticipatamente dei limiti a quello che può essere il libero sviluppo dei progetti delle imprese.

Mi sembra che non ci sia nessun dubbio di diversa interpretazione nell'articolo 1 del provvedimento in esame.

Una volta stabilito che il punto di partenza è la data dell'offerta, invece che la data del bando d'asta, non c'è nessun dubbio sul fatto che il meccanismo è ormai assolutamente chiaro.

Concludendo, se partiamo dall'importo a base d'asta, applichiamo l'aumento intervenuto successivamente, e così, all'importo revisionale applichiamo il ribasso o l'aumento offerto dall'aggiudicatario, otteniamo lo stesso risultato che se partissimo dall'importo contrattuale e a questo applicassimo la percentuale dell'aumento, col che verrebbe incluso l'aumento o il ribasso contrattuale.

Per tali motivi, concordo pienamente con la opinione espressa dal relatore.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, a questo punto dobbiamo passare alla votazione degli emendamenti.

Vi è innanzi tutto l'emendamento proposto dall'onorevole Beragnoli. Questo emendamento non è stato accolto dal relatore e dal Governo per le dichiarazioni testé fatte.

BERAGNOLI. Ci è sembrato di comprendere che l'onorevole Ripamonti mantiene i suoi emendamenti...

RIPAMONTI. Ho detto che se si intende applicabile la legge vigente, vale a dire che le variazioni intercorrono dalla data dell'offerta, vorrei che risultasse chiaro che gli indici si calcolano alla data dell'offerta e in conseguenza i vari elementi si indicano nel progetto. Se vi è questa interpretazione, cadono tutte le mie preoccupazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Beragnoli, insiste nella votazione del suo emendamento, ovvero lo ritira?

BERAGNOLI. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Vi sono quindi i due emendamenti proposti dall'onorevole Ripamonti.

Ad essi si sono dichiarati contrari sia il relatore che il Governo.

RIPAMONTI. Poiché il relatore ed il Governo ritengono che nel provvedimento già esista il riferimento ai valori di mercato alla data dell'offerta, e, d'altro canto, non hanno valutato in pieno la motivazione di fondo dei miei emendamenti, che era quella di semplificare le procedure di determinazione delle variazioni intervenute nei costi, come era nello spirito del provvedimento, ritiro i miei emendamenti.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Degan ha ritirato il suo emendamento: quindi rimane in vita solo quello relativo alla soppressione della parola « risultante ». Pongo, perciò, in votazione questo emendamento proposto dal relatore che ha ritirato quello proposto al termine della precedente seduta.

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultimo comma dell'articolo 1 così modificato.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 1 rimane così formulato:

« Per i lavori di qualunque natura da appaltarsi, concedersi o affidarsi, dopo l'entrata in vigore della presente legge, dalle Amministrazioni e dalle Aziende dello Stato anche con ordinamento autonomo, dagli Enti locali o dagli altri Enti pubblici di cui all'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1947, n. 1501, modificato con legge 9 maggio 1950, n. 329, comprese le Amministrazioni indicate nel secondo comma dell'articolo 1 della legge 23 ottobre 1963, n. 1481, alla determinazione dell'importo revisionale si procede secondo le norme seguenti.

Il bando d'asta, l'invito per licitazione o lo schema di contratto a trattativa privata o di cottimo fiduciario devono contenere l'indicazione delle quote di incidenza sul costo complessivo dell'opera tanto della manodopera quanto dei materiali, dei trasporti e dei noli, in modo che la loro somma raggiunga l'importo totale dell'appalto.

Le quote di incidenza sono stabilite in sede di progettazione delle opere, ricavandole dalle analisi di progetto o, in mancanza, da analisi tipo.

L'invito per l'appalto-concorso deve contenere l'obbligo, per il presentatore del progetto, di indicare le quote di incidenza previste nel secondo comma. Tali quote di incidenza debbono essere confermate espressamente dall'Amministrazione.

Per i materiali, i trasporti ed i noli vengono assunti ad indici, determinandone l'incidenza, gli elementi di costo più rappresentativi secondo la natura dei lavori da eseguire, da stabilirsi per ogni contratto in numero complessivo non superiore a dieci.

Per determinare le variazioni di costo della manodopera si tiene conto delle variazioni percentuali del costo di una squadra-tipo, la cui composizione è stabilita in sede di progettazione delle opere, comprensivo di tutti gli elementi della retribuzione e di tutti gli oneri previdenziali ed assistenziali, posti a carico dell'imprenditore dalle leggi, dai regolamenti e dagli accordi e contratti collettivi di lavoro.

La variazione di costo dei materiali, dei trasporti e dei noli è data dalla media ponderale, riferita ai periodi in cui si sono verificate le variazioni e alla quantità dei lavori effettuati in rapporto alle rispettive incidenze, delle variazioni percentuali dei singoli elementi di costo assunti ad indici, applicata all'intera quota di incidenza dei materiali, trasporti e noli.

La variazione del costo complessivo dell'opera è rappresentata dalla somma algebrica delle variazioni, in valore assoluto, del costo della manodopera e di quelle del costo dei materiali, trasporti e noli, determinato secondo i criteri indicati ai precedenti commi.

Sull'importo revisionale al netto dell'alea si applica il ribasso o l'aumento offerto dall'aggiudicatario ».

Lo pongo in votazione nel suo complesso.
(*E approvato*).

Poiché i restanti articoli sono già stati approvati nella precedente seduta, avverto che il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Ritengo, tuttavia, opportuno chiedere di essere autorizzato a procedere al coordinamento.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Aumento della spesa autorizzata con legge 22 novembre 1962, n. 1708, per la costruzione di ponti stabili sul fiume Po (1366).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento della spesa autorizzata con legge 22 novembre 1962, n. 1708, per la costruzione di ponti stabili sul fiume Po ».

Avverto che non è ancora pervenuto il parere della V Commissione (Bilancio) per cui il disegno di legge in discussione non potrà essere posto in votazione, a meno che il parere non ci pervenga nel corso dell'odierna seduta.

Allo scopo di accelerare i lavori, ritengo tuttavia opportuno iniziare subito la discussione.

L'onorevole Baroni ha facoltà di svolgere la relazione.

BARONI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 1266, sul quale ho l'onore di svolgere la relazione, concerne l'aumento della spesa autorizzata con legge 22 novembre 1962, n. 1708, per la costruzione di ponti stabili sul fiume Po. È un problema sul quale molte volte ci soffermammo nel corso della precedente legislatura, considerandolo sotto un duplice profilo. Anzitutto, l'utilità, anzi la necessità, direi, che i ponti attualmente esistenti sul Po e costruiti su barche vengano sostituiti al più presto con ponti stabili, al fine di agevolare la navigazione interna. Del resto, era proprio questo lo scopo precipuo che si proponeva la citata legge n. 1708 del 1962.

L'altro scopo, non meno importante, è quello di agevolare il traffico viario fra le opposte sponde del Po, in quanto esso, dati i ponti attualmente esistenti, per la massima parte in chiatte, è soggetto a frequenti e lunghe interruzioni, in relazione alle continue variazioni del livello dello stesso fiume Po, specialmente nel periodo invernale.

Nella suddetta legge n. 1708 era stabilito che l'A.N.A.S. avrebbe provveduto alla sostituzione con ponti stabili dei ponti su barche insistenti su strade statali, ma non era stata prevista alcuna particolare norma che indicasse gli stanziamenti all'uopo occorrenti, in quanto si trattava, in sostanza, di compiti di istituto della suddetta azienda.

Era stato altresì stabilito che gli altri ponti, insistenti su strade attualmente provinciali e comunali, venissero costruiti direttamente dallo Stato, attraverso gli organi periferici del Ministero dei lavori pubblici. E ciò per evidenti ragioni. Si tratta di opere estremamente complesse, non solo dal punto di vista finanziario, ma anche dal punto di vista tecnico, che forse potrebbero essere affrontate con una relativa facilità dagli uffici tecnici delle amministrazioni provinciali, ma assai difficilmente dai modestissimi e qualche volta inesistenti uffici tecnici dei comuni territorialmente competenti.

Per tali motivi, si era stabilito che tali ponti insistenti su strade provinciali o comu-

nali, attualmente in numero di sei, venissero costruiti a cura e a carico totale dello Stato, restando inteso, per altro, che, dopo il loro collaudo, essi sarebbero stati consegnati agli enti pubblici proprietari delle strade alle quali gli stessi ponti fanno capo.

Per la costruzione di sei ponti stabili sul Po, in sostituzione degli attuali ponti su chiatte — ponte di Guastalla-Dosolo, ponte di Castelmassa-Sermide, ponte di Spessa, ponte di San Nazzaro, ponte di Polesella e ponte di Ficarolo — era stato pervisto e autorizzato uno specifico stanziamento di 5 miliardi di lire.

Nel frattempo sono stati indetti gli appalti-concorso. Per quel che riguarda i ponti di competenza dell'A.N.A.S., che sono in numero di tre, la relativa procedura si è ormai conclusa, e le opere per l'esecuzione di tali ponti sono già state aggiudicate. Non esistono particolari problemi che impongano ulteriori provvedimenti di natura legislativa a tal proposito.

Per gli altri sei ponti, invece, la procedura dell'appalto-concorso si è sostanzialmente conclusa in modo favorevole per quattro di essi. Per il quinto ponte, si dovrà procedere in futuro alla progettazione da parte dello Stato e alla indizione di una licitazione privata. Per il sesto ponte, ancora nulla di fatto.

Tuttavia, il punto che qui maggiormente interessa mettere a fuoco è un altro: le variazioni dei prezzi che si sono verificate dopo l'approvazione della citata legge n. 1708 hanno fatto sì che lo stanziamento allora disposto — che era, come ho detto, di cinque miliardi di lire — si sia rivelato insufficiente. Si potrà ottenere qualche modesto avanzo con la costruzione di quattro soli ponti dei sei programmati.

Resterebbe esclusa, pertanto, la costruzione di due ponti, e precisamente di quello di Polesella, verso la foce del Po, e dell'ultimo ponte a monte del fiume, cioè di quello di Spessa.

Per tali motivi, si rende necessaria ed urgente una integrazione finanziaria allo stanziamento di cui ho parlato dianzi.

A tal uopo provvede il disegno di legge n. 1266, che è attualmente sottoposto al nostro esame.

Sono senz'altro pienamente favorevole all'approvazione del suddetto provvedimento nel testo presentato dal Governo, pur essendo ancora in attesa del parere della V Commissione.

Aggiungo doverosamente che tale provvedimento riveste un carattere di particolare ur-

genza, poiché, fino a quando non verranno integrati gli stanziamenti predisposti dalla legge n. 1708, non si potrà provvedere alla formale definizione degli appalti-concorso indetti sulla base della legge stessa, ed il ritardo potrebbe indurre le imprese aggiudicatrici, data l'attuale difficile situazione congiunturale degli appalti in Italia, anche a dei ripensamenti.

Mi soffermo molto brevemente sul modo del finanziamento, essendomi, ripeto, in attesa del parere vincolante della V Commissione.

Per gli ulteriori due miliardi di cui si ha bisogno, oltre ai cinque stanziati in precedenza, si prevede di attingere a fondi che, in base alla legge 21 aprile 1962, n. 181, dovrebbero essere destinati alla concessione di contributi a favore di enti locali, province e comuni, per la viabilità comunale e provinciale.

Alcuni colleghi hanno espresso qualche riserva in merito a tale mezzo di copertura della spesa, e forse hanno le loro buone ragioni. Tuttavia non si deve dimenticare che tali opere stradali — poiché di opere stradali si tratta — sarebbero normalmente di competenza degli enti locali, cioè proprio delle province e dei comuni, sulle cui strade insistono i ponti sopra menzionati.

Quindi nella sostanza, il ricorrere a quei fondi, anche per l'estrema difficoltà e forse per l'impossibilità, in questo momento, di attingere a fondi diversi, non è in contrasto con la loro destinazione iniziale, perché essa era appunto indirizzata alla costruzione di strade di competenza di enti locali con un contributo in capitale dell'80 per cento, come avevamo allora previsto.

BUSETTO. Ma allora si modifica tutto il senso della legge 22 novembre 1962, n. 1708, che parla di costruzione a totale carico dello Stato: si travolge tutto lo spirito della legge iniziale, perché quando nel 1962 stanziammo 5 miliardi per la costruzione di quei ponti, dicemmo che essa doveva essere a totale carico dello Stato.

BARONI, *Relatore*. Ma in realtà si tratta di opere che sarebbero state di competenza degli enti locali; quindi l'utilizzazione di fondi che lo Stato dovrebbe destinare a favore degli enti locali con contributi fino all'80 per cento non va al di là del concetto che sta alla base di questa norma.

Sono pienamente consenziente con l'onorevole Busetto nel senso che, appena fosse possibile, sarebbe preferibile attingere ad altri fondi, perché più ampia sarebbe la disponibilità che verrebbe conservata alle opere di

cui alla legge n. 181. Però è fuori dubbio che qui ci troviamo di fronte ad opere che lo Stato ha assunto a suo carico mentre rientrerebbe nella competenza degli enti locali. Non è una giustificazione fino alle estreme conseguenze, ma indubbiamente vi è un nesso logico che può giustificare la proposta che viene fatta.

Su questo punto, comunque, gli onorevoli colleghi potranno esprimere il loro parere, per quanto sia una materia la cui competenza primaria spetta alla V Commissione, al parere della quale si dovremo attenere.

Vorrei dire inoltre che l'articolo 1 del disegno di legge che stiamo esaminando, nel suo ultimo comma prevede una proroga del termine per l'ultimazione dei lavori per la sostituzione con ponti stabili degli attuali ponti in chiatte, termine che, come qualche collega ricorderà, era stato inizialmente stabilito per la fine del 1964, venne poi portato alla fine del 1965 ed ora viene ulteriormente prorogato alla fine del 1966.

Vorrei dire che, da un punto di vista puramente concettuale, qui si tratta dei classici termini di natura ordinatoria o sollecitatoria. In quanto tali, essi potrebbero anche essere trascurati ai fini della loro collocazione nel testo del provvedimento. Però vi è una ragione di carattere formale che impone effettivamente l'approvazione di una proroga dei termini stessi, in quanto, a seguito degli appalti-concorso e della insufficienza dei finanziamenti, la procedura per l'aggiudicazione dei lavori non si è ancora conclusa. I termini per la ultimazione dei lavori, per opere così complesse, sono piuttosto lunghi: se venisse conservato il termine attuale resteremmo al di qua del termine di ultimazione prevedibile nei contratti e la Corte dei conti non potrebbe registrarli.

Quindi, per quanto questi termini siano di natura ordinatoria e sollecitatoria, vi è una esigenza di carattere formale che ci impone di prorogarli fino alla fine del 1966, con l'auspicio che questo termine puramente sollecitatorio venga effettivamente rispettato, data l'importanza enorme che il problema dei ponti riveste sia ai fini della navigazione sul Po, sia ai fini dei migliori collegamenti tra le due sponde del fiume.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

RIPAMONTI. Sono d'accordo con la proposta di aumentare lo stanziamento per rendere possibile l'esecuzione dei ponti stabili sul fiume Po.

Desidero però fare due osservazioni. La prima è relativa ai termini di esecuzione delle opere. Se si tratta di termini stabiliti solo per i contratti, ritengo siano sufficienti; se invece stanno a significare che oltre quella data non è possibile assumere altri impegni di spesa, allora dovrebbero essere prorogati, in quanto non ritengo che entro il 1966 possano essere completamente definiti gli impegni di spesa occorrenti all'opera stessa, anche in rapporto alla eventuale revisione contrattuale dei prezzi. Quindi se il Relatore ritiene che la data del 1966 riguarda solamente l'assunzione generale di spesa allora *nulla quaestio*; ma se essa riguarda anche l'impegno di spesa, allora direi che il termine non è sufficiente e dovrebbe quindi essere prorogato fino al 1968.

La seconda osservazione riguarda l'articolo 2. Riterrei opportuno variare le modalità di finanziamento della spesa perché la previsione della spesa di un miliardo nel 1963-64 andrebbe ad aumentare i residui passivi, cioè le somme impegnate e non spese: siamo alla fine dell'esercizio e mi sembra inutile bloccare in tal modo un miliardo. E badate che il residuo del 10 per cento verrà pagato nel 1970 cioè dopo il collaudo: ora noi cominciamo a bloccare, oltre i 5 miliardi già stanziati anche un altro miliardo in questo esercizio che non trova possibilità di immediato impiego.

Direi, quindi, che potremmo stabilire per questo esercizio, per esempio, una spesa di 100 milioni, e per l'esercizio successivo altri 100 milioni, rinviando agli altri esercizi finanziari 1966, 1967 e 1968 l'ulteriore finanziamento. Cioè in sostanza noi potremmo stanziare 100 milioni per l'esercizio 1963-64, altri 100 milioni per il secondo semestre del 1964 e, per gli esercizi 1965, 1966 e 1967, 600 milioni all'anno in modo da ridurre i residui passivi in relazione a questo bilancio. Ciò anche perché i fondi disponibili praticamente dovrebbero essere già impegnati. Non so come un miliardo sia stato trovato in questo momento e cioè giunti al mese di maggio, vigilia della fine dell'esercizio: vorrei pensare che il miliardo sia già stato erogato per la sistemazione delle strade provinciali e comunali. Non vedo perché dobbiamo bloccare questo miliardo in questo esercizio, fermando intanto le opere di sistemazione viaria dei comuni e delle province, che non hanno possibilità di provvedervi senza il contributo dello Stato.

Quindi la mia proposta tende a una ripartizione nel tempo della spesa diversa da quella indicata dal Governo, che comporta lo

stanziamento di due miliardi sottraendoli dal fondo già destinato al finanziamento della viabilità comunale e provinciale.

Vorrei, infine, far osservare che sarà preferibile, in futuro, non ricorrere, per quanto è possibile, a tali sistemi di copertura.

Già ho denunciato negli anni scorsi, nella precedente legislatura, alcuni modi poco ortodossi di finanziamento di altre opere pubbliche.

Il Governo sa, ed anche noi lo sappiamo bene, che la stagione invernale testé trascorsa ha danneggiato di molto il patrimonio stradale sia degli enti locali sia dello Stato e non esistono disponibilità finanziarie per la manutenzione straordinaria o per il rifacimento delle sedi viabili, danneggiate quasi completamente e profondamente dall'inclemenza stagionale.

Anzi, a tal proposito, se l'onorevole rappresentante del Governo lo riterrà opportuno, in sede di dibattito sull'esame degli stati di previsione della spesa, desidererei che fosse accertata la possibilità di reperimento delle somme necessarie alla riparazione dei notevoli danni verificatisi nella scorsa stagione, che hanno dissestato enormemente il patrimonio stradale del nostro Paese.

BERAGNOLI. L'onorevole Ripamonti, col suo intervento, ha messo un po' di zucchero nel molto amaro che il disegno di legge in esame contiene. Tuttavia, a tale provvedimento il mio gruppo politico è favorevole, per gli utili scopi che esso si prefigge. Anzi, mi pare che proprio per iniziativa di un collega della mia parte politica, è stato per la prima volta posto sul tappeto tale problema.

Però non possiamo essere d'accordo sul fatto di prelevare i fondi necessari da quelli stanziati con la legge n. 181 del 1962, fondi che, sommati a quelli della legge n. 126, come ebbi a dire, del resto, in altra occasione, presente l'allora Ministro dei lavori pubblici, onorevole Sullo, sono assolutamente insufficienti agli scopi prefissi. Le strade comunali e provinciali sono, il più delle volte, in cattive condizioni di praticabilità. Infatti, da un calcolo approssimativo, molto approssimativo per difetto, possiamo affermare che i fondi a disposizione degli enti locali non coprono nemmeno un terzo del fabbisogno per la manutenzione delle opere stradali di loro competenza.

Del resto, basterebbe dare uno sguardo ai piani a suo tempo predisposti dal Ministero dei lavori pubblici, tenendo presente il grave problema della lievitazione dei prezzi av-

venuta in questi ultimi anni, per rendersi conto che quanto ho detto risponde a verità.

Se è vero, come è vero, che il problema dei ponti sul fiume Po è particolarmente importante ed urgente — e la mia parte politica, ripeto, è d'accordo su questo punto — non bisogna dimenticare, però, che lo è anche la sistemazione della cosiddetta viabilità minore, come fu definita in un progetto di legge di cui sentii parlare già nel 1951-52.

Allo stato attuale delle cose, la crisi del settore agricolo, per esempio, l'esodo pauroso da certe zone depresse, collinose e montane, l'aumento continuo dei prezzi di mercato, l'abbandono di certe colture, come i vigneti, deriva anche, sebbene non in maniera determinante, dal fatto che tali zone sono assolutamente inaccessibili ai mezzi moderni di circolazione. Pertanto, quando si parla di programmazione, di piani, di sistemazione viaria, non bisogna dimenticare questo problema importante.

D'altra parte, conosciamo tutti lo stato disastroso delle finanze degli enti locali. Per esempio, la provincia di Pistoia, su un bilancio di un miliardo e duecento milioni, ha previsto, pur riducendo il più possibile quelle spese che potevano essere considerate non strettamente indispensabili, un mutuo a pareggio di ben 714 milioni.

Del resto, è sufficiente dare uno sguardo alle statistiche dell'Unione delle province di Italia o dell'I.S.T.A.T. sulla situazione dei bilanci degli enti locali, per concludere che non possiamo sottrarre una lira per una diversa destinazione dei fondi destinati al finanziamento della legge 21 aprile 1962, n. 181.

Invece, bisogna preoccuparsi, se vogliamo veramente seguire una politica di sviluppo anche di queste infrastrutture che sono pure indispensabili, di aumentare gli stanziamenti previsti dalla citata legge n. 181 e dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126, per la sistemazione definitiva della viabilità minore.

Bisogna assolutamente fare in modo che l'A.N.A.S. si decida a prendere in consegna tutte le strade già provinciali, classificate oggi statali, tenendo così presenti le numerose richieste in questo senso giunte da più parti.

Concludendo, e ricollegandomi a quello che ha detto l'onorevole Ripamonti, penso che dovremmo comunicare alla V Commissione che, a nostro avviso, il finanziamento dei ponti stabili sul Po dovrebbe essere a carico dello Stato, sia pure nel quadro delle scelte che la situazione impone.

BUSETTO. Concordo con quanto detto dall'onorevole Beragnoli e propongo un rinvio del seguito della discussione sul provvedimento in esame, ai fini di un maggior approfondimento del problema.

Devo rilevare, infatti, che lo stanziamento previsto in due miliardi di lire rappresenta un terzo dei contributi complessivi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, a norma della citata legge n. 181.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati due emendamenti al disegno di legge in discussione. Con il primo, proposto dall'onorevole Ripamonti, si propone la spostamento della data di cui al secondo comma dell'articolo 1 dal 31 dicembre 1966 al 31 dicembre 1967. Il secondo emendamento, pure proposto dall'onorevole Ripamonti, concerne le modalità di finanziamento della spesa di due miliardi.

Infatti, l'onorevole Ripamonti propone di sostituire il primo comma dell'articolo 2 con il seguente: « La somma di lire 2 miliardi di cui al precedente articolo sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per lire cento milioni nell'esercizio 1963-64, per lire cento milioni nel periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1964 e per lire seicento milioni in ciascuno esercizio dal 1965 al 1967 ».

Tali emendamenti, insieme ad altri eventuali che mi perverranno nel corso della seduta, saranno trasmessi alla V Commissione per il parere, tanto più che la discussione del disegno di legge non potrà concludersi nel corso della seduta odierna, come ho già avvertito all'inizio.

BUSETTO. Vorrei fare una considerazione da sottoporre all'attenzione degli onorevoli colleghi.

Il disegno di legge prevede un finanziamento a carico della lettera a) dell'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181. La spesa, cioè, è caricata totalmente sui finanziamenti destinati alle strade provinciali e comunali.

Sottolineo che due miliardi rappresentano un terzo dello stanziamento complessivo. Vorrei aggiungere alle considerazioni fatte dall'onorevole Beragnoli, il deplorabile stato della viabilità minore nell'Italia meridionale. Chi vi parla è un rappresentante della regione Veneta ed ha sempre sostenuto ed auspicato che i ponti in chiatte del Po venissero sostituiti con ponti stabili: questo però secondo le linee della legge 22 novembre 1962, n. 1708, con l'articolo 3 della quale si autorizzava la costruzione di essi a totale carico dello Stato, trattandosi di opere di carattere straordinario.

Non viene detto nulla invece a proposito della lettera b) dell'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181.

Si potrebbe proporre di passare dalla fonte di finanziamento della lettera a) alla lettera b), ma si tratta pur sempre di finanziamenti destinati a strade provinciali e comunali.

Mi pare quindi che la fonte di finanziamento debba essere radicalmente cambiata. Insisto su questo concetto che è alla base e costituisce tutto lo spirito della legge fondamentale in materia, vale a dire della legge 22 novembre 1962, n. 1708, che viene ad essere travolta e modificata.

La mia vuole essere una proposta concreta, quindi, non di semplice sospensiva, ed un invito al Governo ad un ripensamento. E questo tenendo conto delle riserve sollevate nel corso dell'esame del provvedimento presso la V Commissione, delle riserve sollevate anche ieri — e a mio giudizio non in modo regionalistico — dai colleghi siciliani che ne hanno parlato a proposito della situazione economica e sociale della Sicilia, e tenendo conto delle riserve che noi facciamo e che condivide in parte anche l'onorevole Ripamonti che ha allargato il discorso ai residui passivi. A proposito di quest'ultimo problema, faccio osservare che quanto proposto dall'onorevole Ripamonti è un modo per edulcorare la pillola amara, di privare i comuni un po' alla volta di questi finanziamenti, ma la questione dei finanziamenti non verrebbe comunque risolta all'origine.

Propongo dunque che la questione sia riportata allo studio del Ministero dei lavori pubblici allo scopo di rivedere la fonte di finanziamento. Noi stessi potremmo avere il tempo materiale di formulare una proposta sostitutiva in proposito. Naturalmente con la nostra proposta — il collega Beragnoli ha preparato un emendamento, ma qui non è il caso di svolgere una battaglia di emendamenti che può acquistare un valore propagandistico — cercheremo di arrivare alla sostanza e vedremo se il Ministero dei lavori pubblici possa reperire questi fondi in altra maniera. Non credo infatti che il Ministero dei lavori pubblici sia insensibile alla questione, non credo che il Ministro Pieraccini non si ponga il problema; egli sente la necessità di queste opere ed ha ritenuto di risolverlo in una certa maniera, ma ciò non esclude che si possa giungere ad un ripensamento.

PRESIDENTE. Mi pare che la sua proposta contenga una implicita richiesta di rinvio della discussione, dato che se la proposta stes-

sa fosse accolta, si porrebbero il relatore ed il Governo in condizione di non poter rispondere, in questo momento, in merito alla possibilità di attingere a disponibilità finanziarie diverse da quelle previste dal disegno di legge.

BUSETTO. La mia proposta ha questo preciso significato ed è diretta a non pregiudicare l'approvazione del provvedimento.

CARRA. Non mi sembra che la proposta di modificare l'articolo 2 avanzata dal collega Ripamonti sia solo mettere un po' di zucchero nell'amaro. Il problema della legge n. 181 e dei lavori relativi alle strade comunali e provinciali è estremamente ampio ed io condivido le preoccupazioni dell'onorevole Busetto e di tutta la Commissione. Mi sembra però che con l'emendamento proposto dall'onorevole Ripamonti si venga a porre un carico di una certa consistenza sui fondi di cui alla lettera a) dell'articolo 4 della legge n. 181 solo a partire dal 1965. Credo allora che si possa sollecitare dal Governo una revisione della legge n. 181 sia nella normativa sia nel finanziamento.

Se noi potessimo raggiungere un accordo in Commissione nel senso di invitare il Governo a predisporre in sede di programmazione un serio impegno a questo proposito, contemporaneamente potremmo — senza abbandonare il principio e la riserva ora avanzati — ottenere il risultato di iniziare la costruzione dei ponti sul Po non trascurando gli interessi dei comuni e delle province.

Si tratta di opere che interessano i comuni e le province, in quanto essi sono strettamente interessati al collegamento ottenuto con la costruzione dei ponti: ma le opere stesse interessano anche la collettività nazionale, e specialmente coloro che usufruiscono del transito sui ponti o della navigabilità sul fiume Po in quei punti.

Quindi ci troviamo di fronte a tre esigenze: la navigabilità sul Po, la necessità per i comuni e le province di sostituire i ponti su chiatte, ormai non più rispondenti alle moderne esigenze e, infine, un limitato impegno di spesa, a cui si potrà provvedere a carico della legge n. 181.

L'onorevole Busetto ed altri colleghi hanno espresso delle preoccupazioni per quanto concerne la riduzione dei fondi destinati alla viabilità minore, dal momento che si sottrae un terzo dello stanziamento complessivo della legge n. 181.

Con essa non si possono certo soddisfare le esigenze che abbiamo evidenziato, né devono

essere dimenticati gli scopi specifici che con essa ci si prefigge di raggiungere.

Per tali motivi, ritengo che il problema possa essere risolto attraverso una riduzione degli stanziamenti previsti dall'articolo 2 del disegno di legge in esame per il primo periodo di applicazione del provvedimento stesso. Nello stesso tempo, si possono far voti per sollecitare il Governo ad aumentare per il futuro le disponibilità di fondi per l'applicazione della suddetta legge n. 181.

Solo in tal modo si potranno trarre quei vantaggi che tutti noi auspichiamo.

PRESIDENTE. Mi pare che l'onorevole Carra sia favorevole alla proposta di rinvio della discussione.

CARRA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che gli onorevoli Beragnoli, Busetto e Todros mi hanno testé presentato un emendamento volto a sostituire il secondo comma dell'articolo 2 con il seguente:

« Alla spesa prevista dalla presente legge si farà fronte mediante nuovi contributi dello Stato all'A.N.A.S. in aggiunta a quello previsto dall'articolo 4, comma b), della legge 21 aprile 1962, n. 181 ».

Tale emendamento, insieme agli altri presentati in precedenza, sarà trasmesso alla V Commissione Bilancio per il parere.

BARONI, *Relatore*. Vorrei dare un chiarimento.

L'onorevole Busetto ha giustamente osservato che il principio sancito dalla citata legge n. 1708 è che la spesa per la costruzione dei ponti, che sarebbe rientrata nei compiti degli enti locali, è stata assunta totalmente a carico dello Stato.

L'osservazione è esatta. Però vorrei rilevare come si è giunti allo stanziamento di 5 miliardi autorizzato dalla suddetta legge n. 1708.

Quando approvammo, nella primavera del 1962, la legge n. 181, predisponemmo due serie di interventi a favore degli enti locali. La prima rappresentava la continuazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126: la relativa spesa dalla precedente legge n. 59 del 1961 era stata inserita nel bilancio dell'A.N.A.S. con uno stanziamento quadriennale dall'esercizio 1965-66 a quello 1968-69, poiché gli stanziamenti previsti dalla citata legge n. 126 si sarebbero esauriti nell'esercizio 1964-65. Tali interventi si riferivano alle strade provincializzate o provincializzande.

Prevedemmo altresì una ulteriore serie di interventi dello Stato, sulla base del contri-

buto dell'80 per cento dell'importo della spesa occorrente, per le strade provinciali, al di fuori di quelle provincializzate o provincializzate a norma della già citata legge n. 126, ed anche a favore delle strade comunali.

Ora vorrei rilevare che con la legge n. 1708 lo Stato si è addossato la spesa di 5 miliardi di lire, attingendola proprio da quegli stanziamenti che, in base alla stessa legge n. 181, erano stati disposti a favore delle province, per la continuazione ed il completamento del programma disposto con la legge n. 126.

Per tali motivi, non siamo fuori del sistema fin da allora usato se continuiamo sulla strada che abbiamo intrapreso con la legge 22 novembre 1962, n. 1708.

Per parte mia esprimo l'avviso che, se sarà possibile ricorrere ad altri mezzi più soddisfacenti di finanziamento senza intaccare le disponibilità a favore degli enti locali, che non sono mai sufficienti ai reali fabbisogni, ciò sarebbe senz'altro preferibile.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Poiché è stato detto che lo stanziamento di 2 miliardi di lire, previsto dal provvedimento in esame, assorbirebbe un terzo dei contributi complessivi di cui all'articolo 4, lettera a), della legge 21 aprile 1962, n. 181, desidero precisare che il gettito del Tesoro con riferimento ai mezzi di copertura della spesa previsti nella legge stessa è stato, per l'esercizio 1963-64, di oltre 4 miliardi.

Per tali motivi, stanziando un miliardo di lire, nell'esercizio 1963-64, usufruiremmo di meno di un quarto di detto stanziamento complessivo.

Per quanto riguarda lo stanziamento di 500 milioni nel secondo semestre del 1964, nulla ancora si può dire poiché il gettito delle imposte erariali è variabile. Tuttavia, poiché tale gettito si prevede in aumento, anche i fondi di cui alla lettera a) della legge sopra citata dovrebbero aumentare in conseguenza. Pertanto, lo stanziamento di 500 milioni, previsto nel secondo semestre del 1964, corrisponde alla frazione di meno di un quarto

della disponibilità; per l'esercizio 1965, si arriva soltanto ad un ottavo delle disponibilità complessive a cui ho accennato dianzi.

È vero quindi che incidiamo su quei fondi, ma non in modo così rilevante come si potrebbe ritenere.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Disposizioni in materia di appalti di opere pubbliche » (1239):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Baroni, Beragnoli, Biagioni, Bottari, Busetto, Calvetti, Carra, Cianca, Cucchi, De Pasquale, Di Nardo, Fracassi, Jacazzi, Lauricella, Lusoli, Mosca, Napolitano Luigi, Palleschi, Poerio, Ripamonti, Taverna, Terranova Corrado, Todros, Vespignani.

Sono in congedo:

Fortini, Greggi.

La seduta termina alle 11,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO
