

COMMISSIONE IX LAVORI PUBBLICI

XV.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 GIUGNO 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRINI**

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	207
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Aumento della spesa autorizzata con legge 22 novembre 1962, n. 1708, per la costruzione di ponti stabili sul fiume Po (1266)	207
PRESIDENTE	207, 210, 211, 212, 213, 214
TODROS	208, 212, 214
CURTI IVANO	208, 215
LUSOLI	209, 210, 212
BARONI, <i>Relatore</i>	210, 214
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	211, 212, 214, 215
RIPAMONTI	212, 213
BERAGNOLI	212
BUSERO	213, 214
POERIO	213, 314
GREGGI	214
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	215

La seduta comincia alle 9,40.

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

(*E approvato.*)

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Aldisio e Rinaldi.

Seguito della 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 (1266).

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

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, la discussione generale sul provvedimento in esame ha già avuto inizio nella seduta del 20 maggio scorso ed è stata interrotta onde poter approfondire alcuni problemi sollevati ed attendere il parere della V Commissione, ancora non espresso a quella data.

Riassumerò brevemente i termini della questione. Con l'articolo 3 della legge 22 novembre 1962, n. 1708, fu stanziata la somma di lire 5 miliardi per la costruzione di ponti stabili, in sostituzione dei ponti di barche, sul Po. Tale somma si è però rivelata insufficiente per la realizzazione delle opere previste. Le relative gare d'appalto sono state già esperite ma non è possibile procedere oltre a causa delle difficoltà sollevate dalla Corte dei conti che ha fatto rilevare non esservi la disponibilità di tutti i mezzi finanziari necessari.

Per ovviare a tale situazione è stato presentato al Parlamento il disegno di legge ora sottoposta al nostro esame, che prevede l'aumento da 5 a 7 miliardi di lire dello stanziamento utilizzando a tal fine una parte delle somme a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, a norma della legge 7 febbraio 1961, n. 59, e della successiva legge 21 aprile 1962, n. 181, per il finanziamento, nella misura dell'80 per cento, di opere di interesse delle province e dei comuni.

Nella discussione svoltasi nella seduta del 20 maggio alcuni intervenuti nel dibattito si sono dichiarati contrari a tale forma di finanziamento di opere di interesse delle province e dei comuni e sono stati presentati alcuni emendamenti in proposito.

Echi della discussione svoltasi presso la nostra Commissione si sono avuti anche durante l'esame del provvedimento presso la Commissione Bilancio, al momento in cui è stata chiamata ad esprimere su di esso il proprio parere.

Do ora lettura di tale parere che è un po' *sui generis* perché, è in parte espresso sotto forma di raccomandazione:

« La Commissione Bilancio delibera di esprimere parere favorevole sull'emendamento all'articolo 2, primo comma, presentato dal deputato Ripamonti nella allegata formulazione modificata dal rappresentante del Ministero dei lavori pubblici e delibererà di invitare la Commissione di merito a considerare l'opportunità di trasferire la copertura della spesa derivante dal disegno di legge, sul capitolo n. 108 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1963-64 che presenta sufficienti disponibilità ».

A proposito dell'emendamento presentato dall'onorevole Ripamonti al primo comma dell'articolo 2, faccio rilevare che con esso si tendeva a ripartire la spesa dei 2 miliardi aggiuntivi prevista all'articolo 1 negli esercizi finanziari dal 1963-64 al 1967.

Il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici ha fatto rilevare alla Commissione del Bilancio che era opportuno limitare la previsione degli stanziamenti fino all'esercizio finanziario 1966.

Conseguentemente la Commissione stessa ha proposto il seguente testo dell'emendamento:

« 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 500 milioni nel secondo semestre 1964, per lire 1 miliardo nell'esercizio 1965, per lire 500 milioni nell'esercizio 1966 ».

Il capitolo n. 108 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1963-64 prevede una spesa di 3 miliardi di lire per spese per studi ed esperimenti per il miglioramento della segnaletica stradale, per la educazione stradale, per la propaganda e la prevenzione degli in-

cidenti stradali, nonché per l'assistenza e la previdenza della polizia stradale, dei funzionari, ufficiali ed agenti di cui all'articolo 137 del nuovo codice della circolazione stradale.

Mi è stato comunicato che su tale capitolo non vi è alcuna disponibilità in quanto vi sono degli impegni che vincolano gli stanziamenti stessi, e ciò contrariamente a quanto viene affermato nel parere.

TODROS. Noi teniamo a ribadire che nel dibattito che si è recentemente svolto sul bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 è stata prospettata da tutti i settori politici la gravità della situazione dei comuni e delle province per quanto riguarda la viabilità minore.

Si sono chiesti maggiori interventi e si è auspicato, specie con riferimento al piano quinquennale, un mutamento sostanziale di indirizzo verso gli Enti locali, per quanto si riferisce a questo settore. Ora, dato che la discussione sul bilancio è ancora in corso, lascia perplessi il fatto che il Governo insista su un progetto che prevede uno stanziamento di fondi sottraendoli a quelli destinati alla viabilità minore.

Nel mio intervento, in quella sede, avevo prospettato le mie preoccupazioni per quanto concerne questo settore e lo stesso Ministro dei lavori pubblici aveva ammesso la gravità della situazione esistente. Pertanto noi siamo sostanzialmente contrari allo storno di fondi previsto nel disegno di legge, mentre siamo favorevoli a che si accelerino i tempi per la costruzione dei ponti. E, dato che la Commissione Bilancio ha praticamente espresso un parere negativo sullo storno dei fondi, invitiamo il Governo a proporre un diverso mezzo di finanziamento della spesa; in quanto non è compito della nostra Commissione indicare le fonti di finanziamento per un provvedimento di iniziativa governativa. Ci sembra strano che si insista con un disegno di legge concepito in questo modo ed invitiamo quindi il Governo a trovare una forma di finanziamento a carico di altri capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per provvedere a queste opere tanto necessarie ed urgenti.

Per questi motivi noi ribadiamo le osservazioni che, in modo più approfondito, erano state fatte dall'onorevole Beragnoli nella precedente seduta e confidiamo che attraverso la collaborazione tra Commissione e Governo si possa trovare una soluzione al problema.

CURTI IVANO. Concordo con coloro che hanno insistito perché vengano reperiti i fondi necessari in altri capitoli del bilancio, an-

ziché sottrarli a quelli destinati alla viabilità minore e ciò in considerazione delle carenze esistenti in questo campo e delle difficoltà nelle quali si trovano i comuni e le province. Se, però, si dovesse, a questo punto, porre il problema del rinvio dell'approvazione del disegno di legge in esame perché non è possibile trovare una forma di finanziamento diversa da quella prevista attualmente, sarei contrario al rinvio.

Debbo aggiungere che il parere della Commissione del Bilancio è molto confuso e generico in quanto domanda a noi il compito di risolvere la questione.

Sono contrario ad un ulteriore rinvio della discussione del provvedimento, in quanto, se risulta evidente che il Governo ha commesso un grave errore nel non aver proposto che gli stanziamenti fossero a carico di altri capitoli del bilancio, a tale errore se ne verrebbe ad aggiungere un altro dilazionando l'esecuzione delle opere: potrei fare un lungo elenco di occasioni in cui si è ritardato nel decidere e quando si è passati poi alla fase esecutiva si è riscontrato che le opere venivano a costare esattamente il doppio.

Ho assistito per un anno e mezzo alla discussione sulla determinazione dei costi-vano degli alloggi costruiti dalla Gestione I.N.A.-Casa. La discussione verteva su 25-30 mila lire in più o in meno a vano: la conseguenza è stata che per realizzare quello per cui sarebbero stati sufficienti 12 o 13 miliardi, si è giunti a dover prevedere una spesa di 97-98 miliardi di lire.

Posso convenire che con la somma di lire 2 miliardi, le cento province d'Italia possono sistemare almeno 5 chilometri di strade per ogni provincia e 5 chilometri di strade rappresentano certamente qualcosa, nel contesto di una situazione di disagio. Debbo però anche osservare che sei ponti sul Po non eseguiti rappresentano qualcosa di ben più grave nella viabilità italiana, per cui non posso non considerare una certa precedenza nella importanza dei lavori. Sono d'accordo che le cose non possono essere impostate così come lo sono state, ma non è giusto procrastinare l'approvazione di un provvedimento come questo, tanto più che il problema delle province e dei comuni non è di avere i contributi per la viabilità previsti attualmente, ma di averli in altra misura, in quanto essi, nella misura attuale non permetterebbero di realizzare che la metà delle opere necessarie: un ulteriore stanziamento per la concessione di contributi non servirà a nulla perché non vi sarà più nessuna provincia che avrà la possibilità di

provvedere alla viabilità a quelle condizioni, dato che le province sono gravate dai debiti. Il problema della viabilità è un problema generale che non può essere risolto né dai comuni né dalle province ed è un problema così grande che, se, come si dice, non vi è la possibilità di trovare altrimenti i fondi necessari per la costruzione dei ponti previsti nel disegno di legge, sono del parere che il provvedimento debba essere approvato senza ulteriori indugi.

LUSOLI. Desidero ribadire quanto detto da altri colleghi del mio gruppo, anche per la conoscenza che ho di questo problema. So quanto sia necessario ed urgente la costruzione dei ponti sul Po che già con precedente legge era stata posta a carico dello Stato. L'urgenza, la necessità e l'attesa per la costruzione di questi ponti è tale che è stata approvata una legge apposita con la quale, considerate le condizioni della provincia, sono state poste a carico dello Stato le spese relative. È stata prevista una spesa di 5 miliardi di lire che si sono poi dimostrati insufficienti a causa dell'aumento dei prezzi, e forse anche per una previsione ottimistica. Ora si tratta di reperire la somma di oltre 2 miliardi di lire occorrente per dar corso ai lavori. A questo punto mi chiedo: poiché esiste una legge che ha posto a carico dello Stato le spese relative alla costruzione di questi ponti, spese che le province non potevano sostenere, è proprio vero che lo Stato non possa trovare la somma di 2 miliardi ancora occorrente se non prendendo una parte di quelle briciole che sono destinate alle province ed ai comuni per la viabilità minore? Questa è la domanda che ci dobbiamo porre.

Vorrei richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che, ogni volta che le province e i comuni prospettano il problema e le stesse autorità governative riconoscono la precarietà della situazione in questo campo, si ribadisce che gli stanziamenti per la viabilità minore sono insufficienti e si rivendica con forza da parte di tutti la necessità di ulteriori stanziamenti. Ora, mentre questi ulteriori stanziamenti non vengono concessi, si stornano per altri scopi i pochi fondi disponibili.

Unitamente al collega Beragnoli ho presentato una interrogazione diretta al Ministero dei lavori pubblici alla quale non è stata ancora data una risposta. Con essa si chiedeva di sapere quando il Ministero dei lavori pubblici intendesse pagare quelle famose 300 mila lire a chilometro per la manutenzione delle strade in base alla legge n. 1014 del

1960. Mi risulta che, per quanto riguarda l'Emilia e la Toscana, vi è una somma di 1 miliardo e mezzo di lire che dovrebbe essere già stata riscossa dalle province negli anni precedenti proprio a tale titolo e che non è stata ancora pagata. La ragione addotta è che non vi sono fondi. Se si andrà avanti di questo passo, i comuni e le province dovranno chiudere i battenti. Mi sono recato al Ministero dei lavori pubblici per vedere lo stato delle pratiche relative all'ottenimento dei contributi di cui alla legge n. 181 e mi sono state mostrate moltissime domande da molti anni inevase e che vengono ripetute. Fondi non ce ne sono. Ora, la Commissione del Bilancio ci invita a considerare l'opportunità di utilizzati i fondi stanziati al capitolo n. 108 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. A parere del Governo, tali fondi dovrebbero essere utilizzati per altri scopi non previsti dal capitolo n. 108. Ora, se il Governo vuole adoperare le somme di quel capitolo per finalità diverse da quelle previste e se non sa dove reperire la somma di 2 miliardi di lire necessaria per questo provvedimento, non vedo perché la somma stessa debba essere proprio tolta dai fondi destinati alla viabilità comunale e provinciale.

Sono d'accordo con l'onorevole Curti che i ponti debbano essere costruiti con fondi diversi da quelli destinati alle province ed ai comuni.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

BARONI, Relatore. Indubbiamente la soluzione di attingere dai contributi di cui alla legge 21 aprile 1962, n. 181, previsti a favore dei comuni e delle province, i fondi per la costruzione dei ponti stabili sul Po, non è molto felice, e ne siamo vivamente rammaricati. Però la situazione si presenta sotto un aspetto particolare. La legge 22 novembre 1962, n. 1708, è diretta — non dobbiamo dimenticarlo — forse non solo e non tanto a facilitare la viabilità quanto soprattutto — e lo dice lo stesso titolo della legge — ad agevolare la libera navigazione sul fiume Po ed a fronteggiare un problema che, per quanto nel nostro Paese sia ancora lontano dall'essere in primo piano, presenta indubbiamente delle prospettive di notevole importanza.

Per quanto riguarda il parere della Commissione Bilancio, esso si compone di due parti, la prima delle quali si riferisce all'emendamento Ripamonti. Sia pure con qualche modificazione, l'emendamento Ripamonti si colloca nel sistema di finanziamento previ-

sto dal disegno di legge in esame: da ciò deriva che implicitamente il parere della Commissione Bilancio è favorevole alla forma di finanziamento prevista nel disegno di legge.

L'emendamento prevede una diversa ripartizione nel tempo degli stanziamenti previsti nel disegno di legge. È noto che i fondi di cui all'articolo 4, lettera a), della legge n. 181, sono scalari in aumento nel tempo; quindi se inizialmente essi sono piuttosto bassi — in modo tale che qualsiasi prelevamento verrebbe ad incidere su di essi in modo rilevante — essi aumentano col passar del tempo. Così, per il 1963-64, gli stanziamenti essendo di 4.438.000.000, il prelevamento di un miliardo verrebbe ad incidere su di essi per il 25 per cento.

LUSOLI. Andando di questo passo, il problema della viabilità minore lo risolveremo nell'anno 2000 !

BARONI, Relatore. Per il secondo semestre 1964 la previsione di spesa è di lire 2.582.000.000 circa, ma possiamo prevedere approssimativamente che per il 1965 — sia per l'incremento naturale dei cespiti sia perché aumenta anche dal 5 al 10 per cento la percentuale — la previsione di spesa salirà a 8 miliardi circa, e salirà a 10 miliardi nel 1966.

Quindi spostando in avanti nel tempo il prelevamento di questi fondi, si viene ad incidere in misura molto minore di quanto disposto originariamente dal disegno di legge. Quindi il parere è indubbiamente favorevole in questo contesto.

Vi è una seconda parte, nel parere della Commissione del Bilancio, che non è integrativa ma alternativa della prima. In essa è detto, in sostanza, che il parere è favorevole all'emendamento Ripamonti; tuttavia la stessa Commissione sarebbe favorevole a che i fondi fossero prelevati da altro capitolo di spesa del bilancio dei lavori pubblici. Resta quindi il parere favorevole al disegno di legge, con la integrazione e le modificazioni proposte dall'onorevole Ripamonti.

Per quanto anch'io, non meno dell'onorevole Curti e non meno dell'onorevole Busoli, sia molto rammaricato del fatto che si debba attingere a questi fondi, nel caso in cui il Governo non riesca a reperire altro capitolo di spesa a carico del quale porre gli stanziamenti previsti nel disegno di legge, non posso fare a meno di proporre l'approvazione del disegno di legge stesso in quanto vi sono degli appalti-concorso che da questa approvazione attendono la loro definizione, e penso che probabilmente molte imprese che hanno già avuto l'aggiudicazione dei lavori

per la costruzione dei ponti forse sarebbero ben liete di prendere a pretesto la ritardata approvazione del disegno di legge per liberarsi dai loro impegni.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Premetto che mi rendo perfettamente conto dei bisogni della viabilità minore delle province e dei comuni, bisogni sui quali siamo tutti perfettamente d'accordo.

Non possiamo però ora addentrarci in discussioni di carattere generale sui bisogni della viabilità minore e sul come far fronte ad essi. Qui ci troviamo di fronte ad un disegno di legge del quale tutti concordemente hanno rilevato la notevole importanza.

Praticamente ci si preoccupa di sottrarre i fondi dal contributo fissato con la legge n. 181 del 1962. L'onorevole relatore ha citato anche delle cifre. Ricordo che per il 1962-63 erano disponibili 3.802 milioni di lire, mentre nel 1963-64 si è salito a 4.438 milioni di lire. Nel secondo semestre del 1964 si prevede una disponibilità di altri 2 miliardi e mezzo di lire; quindi la disponibilità residua sarebbe sempre di 5 miliardi, ma supererà certamente tale cifra.

Comunque sia, i ponti da costruire sono sempre fatti per il congiungimento di strade provinciali e quindi, a rigor di termini, sarebbe giusto che il relativo finanziamento fosse operato in base alla legge n. 181, legge che appunto mirò a provvedere alle strade provinciali e comunali. Dato però che la loro ubicazione ed importanza supera quella che potrebbe venire da un traffico esclusivamente interno della provincia, lo Stato è venuto nella determinazione di andare oltre il contributo normale per la loro costruzione — che sarebbe dell'80 per cento, secondo la legge n. 181 — assumendosi anche l'onere del residuo 20 per cento, in modo che la costruzione di tali ponti avvenga totalmente a suo carico.

Ma, in conclusione, le facilitazioni per la costruzione di questi ponti vanno a vantaggio delle province nelle quali questi ponti saranno localizzati. Alcuni colleghi affermano che, comunque, vengono sottratti dei fondi alla viabilità in genere, e che bisognerebbe integrare i finanziamenti previsti dalla legge n. 181 in modo da aumentare le disponibilità per la viabilità minore. Questo è un problema di carattere generale che preoccupa il Ministero dei lavori pubblici, poiché è chiaro che i fondi disponibili non sono sufficienti per far fronte ai bisogni, sempre crescenti, della viabilità minore. Limitandoci, però, al problema oggi in esame vi è da dire che la cifra che si sottrae dai fondi destinati alla viabilità mi-

nore non è molto superiore a quella che si sarebbe impiegata se quei ponti fossero stati costruiti in base alla legge n. 181.

La Commissione del Bilancio ha espresso parere favorevole al disegno di legge, ma ha consigliato di studiare il modo di reperire i fondi in altri capitoli di bilancio. Ciò non appare possibile: dato che è stato consigliato di prelevarli dai fondi stanziati al capitolo n. 108 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, debbo far presente che quei fondi sono già stati impegnati. Infatti abbiamo assoluta urgenza di creare in Italia delle carovane per il pronto intervento in caso di pubbliche calamità, carovane già esistenti, che furono sopresse durante l'ultima guerra e che non sono state più ricostituite. Anche se i giornali non ne parlano, debbo far presente che noi giornalmente non facciamo che ricevere telegrammi che ci informano di frane, del crollo di ponti, di nubifragi e di altri eventi disastrosi e non siamo in grado di provvedere a tutte le opere di primo intervento con la rapidità necessaria. Per potere, quindi, predisporre questi convogli di primo intervento si è pensato di utilizzare i fondi stanziati al capitolo n. 108 che potranno essere risparmiati.

D'altra parte, da tutti si è riconosciuto urgente provvedere alla costruzione dei ponti stabili sul Po, dato che non è concepibile che esistano ancora ponti di chiatte. Gli appalti-concorso sono stati aggiudicati ma non si può dare inizio ai lavori perché mancano i fondi: se fosse necessario richiedere lo stanziamento di altri fondi passerebbero altri mesi e molte imprese sarebbero ben liete di poter rinunciare all'appalto. Ciò a vantaggio di chi? Certamente di nessuno. Ritengo pertanto opportuno che si provveda subito alla costruzione dei ponti, con la forma di finanziamento proposta.

Vedremo poi di affrontare in altra sede e con mezzi adeguati il problema più vasto della viabilità minore, dato che non è con la modesta somma che preleviamo con questo provvedimento dalle disponibilità esistenti che potrà essere risolta la questione.

Per queste ragioni, salvo naturalmente l'accettazione di un diverso modo di ripartizione del finanziamento sulla base dell'emendamento Ripamonti, emendamento che in gran parte accetto, vorrei pregare la Commissione di voler approvare oggi stesso questo disegno di legge in maniera che ai primi di luglio si possa dare l'avvio ai lavori già aggiudicati.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« La spesa di lire 5 miliardi autorizzata dall'articolo 3, comma prima, della legge 22 novembre 1962, n. 1708, per la costruzione, a totale carico dello Stato ed a cura del Ministero dei lavori pubblici, di sei ponti stabili sul Po, in sostituzione degli attuali ponti in chiatte, è elevata di lire 2 miliardi.

È prorogato al 31 dicembre 1966 il termine previsto dall'articolo 1, comma secondo, della succitata legge 22 novembre 1962, n. 1708, per la sostituzione con ponti stabili degli attuali ponti in chiatte di cui al primo comma del presente articolo ».

L'onorevole Ripamonti ha proposto di sostituire al secondo comma le parole: « al 31 dicembre 1966 », con le parole: « al 31 dicembre 1967 ».

RIPAMONTI. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« 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 1.000.000.000 nell'esercizio 1963-64, per lire 500.000.000 nel periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1964 e per lire 500.000.000 nell'esercizio 1965.

Alla spesa prevista dalla presente legge si farà fronte mediante corrispondente riduzione dei contributi dovuti dal Tesoro dello Stato all'A.N.A.S. a norma dell'articolo 26, lettera a), della legge 7 febbraio 1961, n. 59, e devoluti al Ministero dei lavori pubblici a norma dell'articolo 4, lettera a), della legge 21 aprile 1962, n. 181.

Le somme eventualmente non impegnate nell'esercizio 1963-64 saranno utilizzate negli esercizi successivi ».

L'onorevole Ripamonti ha presentato nella precedente seduta il seguente emendamento sostitutivo del primo comma:

« 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 100.000.000 nell'esercizio 1963-64, per lire 100.000.000 nell'esercizio 1° luglio-31 dicembre 1964 per lire 600.000.000 in ciascun esercizio finanziario dal 1965 al 1967.

La Commissione del Bilancio ha proposta la seguente formulazione:

« 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 500.000.000 nel secondo semestre 1964, per lire 1.000.000.000 nell'esercizio 1965, per lire 500.00.000 nell'esercizio 1966 ».

L'onorevole Ripamonti accetta la modifica proposta ?

RIPAMONTI. Accetto la formulazione proposta dalla Commissione del Bilancio che modifica leggermente il testo dell'emendamento da me presentato.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è favorevole all'approvazione dell'emendamento nel testo proposto dalla Commissione del Bilancio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo del primo comma dell'articolo 2, presentato dall'onorevole Ripamonti con la modifica suggerita dalla V Commissione.

(È approvato).

Passiamo al secondo comma.

Nella seduta precedente gli onorevoli Beragnoli, Busetto e Todros, hanno presentato il seguente emendamento sostitutivo:

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

BERAGNOLI. Anche a nome degli altri proponenti lo ritiro.

PRESIDENTE. Nella presente seduta, gli onorevoli Beragnoli, Todros, Busetto, Cianca, Napolitano Luigi, Poerio hanno presentato anche il seguente emendamento:

« Al secondo comma dell'articolo 2 dopo le parole: corrispondente riduzione, *sopprimere quelle che seguono e sostituirle con le seguenti* dello stanziamento di cui al capitolo n. 108 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 ».

L'onorevole Beragnoli intende illustrare l'emendamento proposto ?

BERAGNOLI. È conforme al parere della Commissione del Bilancio.

LUSOLI. È conforme non soltanto a quanto proposto dalla Commissione del Bilancio ma anche all'articolo 1 da noi testé approvato ove si dice che la costruzione dei ponti è a totale carico dello Stato.

RIPAMONTI. A me pare che l'emendamento Beragnoli abbia una giustificazione dal punto di vista tecnico-politico, cioè dell'esigenza di non ridurre gli stanziamenti disposti attraverso un dibattito parlamentare potratosi per anni, a favore della viabilità minore, mentre, d'altra parte, viene ad incidere su fondi che il Governo, entro certi limiti, intende destinare alla predisposizione di mezzi di rapido intervento per far fronte ad esigenze che si presentano continuamente senza che vi sia alcuna attrezzatura disponibile. Nel periodo prebellico esistevano treni attrezzati per il pronto intervento dei quali oggi non si dispone più.

Rimane il problema che il finanziamento di nuove opere non venga ad incidere su precedenti decisioni adottate dal Parlamento.

Per i motivi esposti sono contrario alla approvazione dell'emendamento Beragnoli e presenterò un ordine del giorno nel quale esprimo l'invito al Ministro dei lavori pubblici affinché, in sede di programmazione della spesa, venga preso in esame il settore della viabilità minore e venga previsto, in questo quadro, un incremento rapido nel tempo — più rapido di quanto previsto dalle leggi vigenti — degli stanziamenti in tale settore, in modo adeguato alle esigenze dello sviluppo del traffico, attraverso un intervento ben maggiore di quello attualmente previsto.

Poiché la Commissione ha più volte rilevato l'esigenza di integrare gli stanziamenti per la viabilità minore, e con questo disegno di legge si riducono gli stanziamenti stessi allo scopo di utilizzare quei fondi per integrare il finanziamento della spesa per la costruzione di ponti stabili sul Po, sento il dovere, oltre che di presentare un ordine del giorno in proposito, di sottolineare l'esigenza che vengano adottati provvedimenti integrativi in materia, tanto più che mi risulta che il Ministro dei lavori pubblici ha insediato una commissione per studiare la programmazione della spesa delle opere al fine di pervenire ad una più armonica distribuzione della spesa stessa e di equilibrare gli stanziamenti previsti nei diversi settori.

Pertanto chiederò un impegno del Governo perché venga avviato, in sede di predisposizione del bilancio per l'esercizio finanziario 1965, alla riduzione di un miliardo che si va ad operare con una integrazione che sia per lo meno pari alla riduzione stessa.

TODROS. Noi siamo d'accordo che si giunga, nei futuri programmi, ad una revisione generale dell'apporto dello Stato alla soluzione del problema della viabilità minore.

Ma intanto, nel momento più tragico per la carenza di mezzi finanziari da parte degli enti locali — comuni e province — ci troviamo di fronte ad una distrazione dei fondi destinati alla viabilità minore mentre si evita di sottrarli da altri capitoli che — a detta dell'onorevole Sottosegretario — verrebbero in parte impegnati per delle intenzioni future, pregiudicando ulteriormente la soluzione dei problemi immediati della viabilità comunale e provinciale. Noi vorremmo che i fondi fossero prelevati da quelli stanziati al capitolo n. 108, per i quali vi è finora solo una indicazione di indirizzo.

Dirò di più, a sostegno dell'emendamento da noi proposto: noi non siamo assolutamente favorevoli a che si cambi la destinazione dei fondi stanziati al capitolo n. 108, dove gli interventi nel caso di disastri non sono assolutamente contemplati; per cui l'intenzione del Ministro contrasta con quanto previsto nella legge di bilancio che stiamo approvando alla Camera e che è già stata approvata dal Senato.

Per questi motivi, propongo agli onorevoli colleghi di attingere i fondi necessari per il finanziamento del provvedimento in discussione da quelli stanziati al capitolo n. 108, capitolo che, secondo la Commissione del Bilancio della Camera, presenta delle disponibilità.

PRESIDENTE. I proponenti insistono perché l'emendamento sia posto in votazione?

BUSETTO. Certamente. Questa votazione implica una grave assunzione di responsabilità. Altre volte la Commissione del Bilancio ha fatto delle proposte molto precise che sono state prese in considerazione. Questa volta si vuol fare una eccezione. Non è possibile approvare il disegno di legge con il sistema di finanziamento indicato: anzi elevo una protesta a lei, signor Presidente, per tal modo di procedere.

PRESIDENTE. Onorevole Busetto, la seconda parte del parere espresso dalla V. Commissione è un invito a considerare l'opportunità di fare una determinata cosa; ovviamente non si può considerare questo invito come tassativo. Noi abbiamo considerata tale opportunità e il parere che è emerso nella nostra Commissione è apparso chiaramente. Credo con ciò che il Presidente abbia tutelato in misura piena e completa le norme regolamentari.

POERIO. Non ho esperienza in materia di bilancio dello Stato, ma ne ho molta per quel che concerne i bilanci comunali e provinciali. Mi domando, alla luce di questa esperienza, come è possibile utilizzare i fondi

IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1964

stanziati al capitolo n. 108 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per una finalità diversa da quella stabilita, come sembra sia intenzione del Governo.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo lo farà con un provvedimento che sarà sottoposto al Parlamento.

POERIO. Questa è propaganda elettorale!

PRESIDENTE. Quale è il pensiero del relatore sull'emendamento Beragnoli ed altri.

BARONI, *Relatore*. Sono contrario all'approvazione per i motivi già esposti.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Beragnoli ed altri.

(Non è approvato).

BUSETTO. Signor Presidente, debbo dichiarare che la mia parte politica ritiene estremamente lesivo per gli interessi delle province e dei comuni la sistemazione della viabilità e l'operato della maggioranza in questa occasione. Voteremo pertanto contro l'approvazione del secondo comma dell'articolo 2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 2 del disegno di legge.

(È approvato).

BARONI, *Relatore*. Propongo di sostituire, nell'ultimo comma dell'articolo 2, alle parole « nell'esercizio 1963-64 », le parole: « in un esercizio ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultimo comma dell'articolo 2 così modificato.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 2 rimane pertanto così formulato:

« 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 500 milioni nel secondo semestre 1964, per lire 1 miliardo nell'esercizio 1965, per lire 500 milioni nell'esercizio 1966.

Alla spesa prevista dalla presente legge si farà fronte mediante corrispondente riduzione dei contributi dovuti dal Tesoro dello Stato all'A.N.A.S. a norma dell'articolo 26, lettera a), della legge 7 febbraio 1961, n. 59,

e devoluti al Ministero dei lavori pubblici a norma dell'articolo 4, lettera a), della legge 21 aprile 1962, n. 181.

Le somme eventualmente non impegnate in un esercizio saranno utilizzate negli esercizi successivi ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 del disegno di legge:

« Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato)

Avverto che il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Do lettura dell'ordine del giorno presentato dai deputati Ripamonti e Calvetti:

« La Camera,

concludendo l'esame del disegno di legge n. 1266, nella constatata urgenza di assicurare il finanziamento delle spese per la costruzione dei ponti stabili sul Po;

rilevato che si viene conseguentemente a ridurre la disponibilità già limitata dei fondi per la viabilità minore;

invita il Ministro dei lavori pubblici

a riesaminare il problema della viabilità minore nel quadro della programmazione delle spese del Ministero dei lavori pubblici, così da giungere ad una rapida ed adeguata integrazione delle previsioni di stanziamento della legge n. 181 ».

GREGGI. Se lo spirito dell'ordine del giorno è nel senso che è bene provvedere alla viabilità minore ma, nello stesso tempo, non si deve rallentare o frenare lo sviluppo della viabilità maggiore, sono senz'altro favorevole all'ordine del giorno.

TODROS. Noi siamo d'accordo sullo spirito dell'ordine del giorno, ma ci rammarichiamo anzitutto per il fatto che siamo di fronte ad un bilancio di tale rigidità che non permette neppure il reperimento di 2 miliardi, e, in secondo luogo, perché ormai da troppo tempo si rinviando i problemi urgenti demandando tutto alla programmazione futura. Seguendo questo indirizzo nella decisione della spesa pubblica, abbiamo seri dubbi su ciò che sarà possibile fare in sede di piano quinquennale e di programmazione.

CURTI IVANO. Concordiamo sull'ordine del giorno Ripamonti per quanto concerne il riesame della situazione, ma vorremmo raccomandare all'onorevole rappresentante del Governo, di condurre un riesame dei bisogni della viabilità minore. Si tratta di esigenza riconosciuta dalle maggioranze politiche rappresentate in Parlamento. Vorrei però richiamare l'attenzione su un problema importante. I due precedenti provvedimenti in materia hanno dato un contributo all'avvio della soluzione del problema in se, ma hanno portato alla paralisi, e non solo attuale ma anche per due anni a venire, dell'azione nel settore di tutte le Amministrazioni comunali e provinciali che hanno impegnato nei loro bilanci delle somme integrative dei contributi dello Stato. Quando parlo quindi di interventi a favore della viabilità minore, intendo parlare di interventi che abbiano una impostazione ben diversa da quella attuale perché, altrimenti, non riusciremo a uscire dalla situazione di disagio in cui versano le province anche per la situazione esistente in questo particolare momento, e ciò senza andare alla ricerca delle responsabilità. Il diminuito potere di acquisto della lira in rapporto ai lavori da eseguire, ha dilatato talmente la spesa a carico degli enti locali che essi non sarebbero in condizione di sopportare altri oneri.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Trattandosi sostanzialmente di un invito a riesaminare il problema della viabilità minore, accolgo l'ordine del giorno.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta sul disegno di legge:

« Aumento della spesa autorizzata con legge 22 novembre 1962, n. 1708, per la costruzione di ponti stabili sul fiume Po » (1266):

Presenti	25
Votanti	17
Astenuti	8
Maggioranza	9
Voti favorevoli	17
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baroni, Bottari, Brandi, Calvetti, Cavallaro, Curti Ivano, Degan, Di Nardo, Fortini, Fracassi, Greggi, Guarra, Helfer, Ripamonti, Taverna, Terranova Corrado.

Si sono astenuti:

Angelini Giuseppe, Beragnoli, Busetto, Cianca, Lusoli, Napolitano Luigi, Poerio, Todros.

Sono in congedo:

Aldisio, Rinaldi.

La seduta termina alle 10,45.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI