

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

XLI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 SETTEMBRE 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRINI

INDICE

	PAG.
Disegni di legge (Discussione e approvazione):	
Modifica all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729 (2447)	431
PRESIDENTE	431, 432, 433, 434, 436, 438
BOTTARI, <i>Relatore</i>	434, 436
CIANCA	432
BERAGNOLI	432
ROMITA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	436, 438
GREGGI	436
POERIO	436, 437
LUSOLI	437
DEGAN	437
CUCCHI	437
TODROS	437, 438
GUARRA	437
Modifiche all'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (2448)	438
PRESIDENTE	438, 439, 440
CIANCA	439
FORTINI, <i>Relatore</i>	439, 440
TODROS	439
ROMITA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	440
GUARIENTO	440
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	440

La seduta comincia alle 9,45.

DI NARDO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Modifica all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729 (2447).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi permettano di rivolgere loro un saluto all'inizio di questa nuova sessione dei lavori della Commissione, e di esprimere nello stesso tempo la speranza e l'augurio che la nuova sessione sia feconda di opere e di dibattiti.

L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente « Modifica all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729 ».

L'onorevole Bottari ha facoltà di svolgere la relazione.

BOTTARI, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione modifica il primo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, il quale definisce il raccordo autostradale come una autostrada senza pedaggio. Con questa modifica si vuole far sì che i raccordi stessi vengano realizzati su strade statali già esistenti, in modo che — con accorgimenti tecnici sostanzialmente adeguati — vi sia la possibilità, in base a tale legge, di disporre di maggiori mezzi per la realizzazione di raccordi autostradali. In questo caso, naturalmente, i raccordi, realizzati su vecchie strade

statali devono avere una diversa classificazione, nel senso che non possono essere considerati raccordi senza pedaggio, ma strade statali.

Resta in vigore la facoltà dell'amministrazione di limitare e di selezionare in qualche modo la circolazione nei raccordi realizzati in base a questo provvedimento.

Vorrei sollevare peraltro una obiezione. Il problema della classificazione delle strade-raccordi avrà una determinata soluzione ad opera del Ministro competente; ma per quanto riguarda i vecchi tronchi ed i raccordi già esistenti, come avverrà questa classificazione? Penso che i competenti organi ministeriali abbiano già esaminato questo problema e che sia stata quindi trovata una soluzione in proposito.

Non mi pare che si debba aggiungere altro, una volta constatata l'utilità di questo provvedimento: esso, in sostanza, aumenta la possibilità di utilizzazione dei vecchi tronchi di strade statali che non potevano essere utilizzati ai fini degli allacciamenti alle autostrade.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Botlari per la concisa e chiara relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

CIANCA. Quando si procede con provvedimenti disorganici, poco dopo che una legge è entrata in vigore, ci si rende conto che deve essere integrata. Orbene, quando legiferiamo, dobbiamo sentire la necessità di dare un carattere il più organico possibile a tutte le disposizioni: altrimenti accade che si aggiunga modifica a modifica, senza tener conto della necessità che tutta questa materia abbia finalmente un riordinamento organico.

Siamo passati dalle strade provinciali a quelle statali; adesso passiamo alle autostrade, con l'avvento delle quali abbiamo declassato le strade statali; né provvediamo al riordino di queste ultime in zone assai importanti per il collegamento e il traffico tra centri commerciali.

Nel provvedimento in discussione si parla della necessità di collegamenti tra la rete autostradale ed i centri suddetti; però la dizione è vaga: alla discrezionalità di chi viene rimessa la decisione? Chi stabilisce la necessità di effettuare i raccordi? In base a quale criterio: di popolazione, di volume del traffico, di distanza?

La materia viene lasciata troppo alla valutazione discrezionale di organi che invece dovrebbero essere sottoposti ad un maggior controllo. I nuovi collegamenti dovrebbero effettuarsi previo parere o su richiesta dei

comuni in modo da predisporre una maggiore possibilità di partecipazione delle assemblee elettive alle relative decisioni.

Alle volte, anche un raccordo autostradale, secondo il modo in cui viene effettuato, può rappresentare per un paese un danno anziché un beneficio. Abbiamo esempi di paesi che vengono isolati dall'autostrada e rimangono tagliati fuori da qualsiasi corrente di traffico, e gli accessi alle altre strade divengono assai difficili; questo perché, ad esempio, l'autostrada è servita da un viadotto, per cui sono diventati assai difficoltosi i collegamenti tra paesi che prima erano in stretto contatto tra loro.

Noi provvediamo alla viabilità maggiore, e non scorgiamo il problema connesso alla viabilità cosiddetta minore, tra comune e comune. È giusto occuparsi dei collegamenti tra città a grandissimi distanze, tra Milano e Napoli, per esempio, ma non è giusto dimenticare i traffici necessari all'interno delle stesse regioni, traffici che alle volte le autostrade hanno complicato e reso più difficili.

Bisognerebbe esaminare bene, prima di realizzare un collegamento, che esso sia tale da non portare pregiudizio; alle volte utilizzare un tronco di una strada statale già esistente può essere utile per risolvere il problema del collegamento con l'autostrada, là dove l'arteria può essere essenziale per il traffico. Insomma, è necessario effettuare i collegamenti senza portare con questi pregiudizio al traffico interno delle regioni, tenendo conto delle esigenze dei comuni e dei centri abitati.

Siamo ancora in attesa che il Governo presenti un disegno di legge in materia di reti stradali, e ci auguriamo che l'apposita Commissione che esamina il problema del traffico nel nostro Paese approdi finalmente a qualche conclusione.

Peraltro, in luogo di attendere i risultati degli studi di questa commissione, ogni tanto vediamo predisporre provvedimenti provvisori, frammentari, che non solo non risolvono, ma in qualche caso complicano di più una situazione già non troppo semplice.

Proporrei quindi di esaminare la possibilità di consentire la partecipazione dei comuni interessati alla progettazione dei raccordi di cui al provvedimento in discussione, quanto meno ascoltando il loro parere.

BERAGNOLI. Sono completamente d'accordo con le osservazioni fatte dall'onorevole Cianca.

Non vorrei sembrare troppo severo nei confronti di questo provvedimento, o dare l'impressione che siamo contrari per princi-

pio alla costruzione di questi raccordi. Però devo dire subito che questo disegno di legge, così generico, si inserisce perfettamente in quella che è ed è stata la politica delle autostrade seguita da questo Governo e del precedente, una politica che trascura cioè quasi completamente, come osservava l'onorevole Cianca, la viabilità minore. Potrei — non lo faccio per non tediare i colleghi della Commissione — citare tutta una serie di esempi di strade di grande traffico, e che lo sono di fatto, le quali sono lasciate per lunghissimi tratti nel completo abbandono e nella completa incuria. Potrei citare il caso di numerose strade ex provinciali classificate statali, per le quali le popolazioni notano un effettivo netto peggioramento della manutenzione, rispetto a quando erano a carico dell'amministrazione provinciale.

Posso quindi anche essere d'accordo circa il provvedimento, in sé e per sé; ma, esaminando il problema della viabilità in generale, soprattutto della viabilità ordinaria, e in particolar modo della viabilità cosiddetta « minore », debbo dire che un provvedimento di questo genere o risulterà inefficace, per la sua indeterminatezza, oppure, anche se, com'è certo, avrà una qualche efficacia, diventerà al massimo un nuovo strumento del sottogoverno, prestandosi a tutta una serie di favoritismi, in maniera che non si distribuiranno più, come al tempo dell'« Italietta », soltanto croci di cavaliere a questo o a quello, ma, insieme alle croci di cavaliere, ritornate di moda (almeno dalle mie parti), e al mezzo toscano, di vittoriana memoria, si distribuiranno anche qualche decina o qualche centinaio di milioni per fare qualche raccordo. Una proposta di legge di questo genere si presta forse a tutto ciò.

Concludendo, anch'io osservo che sarebbe bene pensare seriamente, anche da parte della nostra Commissione, ma soprattutto da parte del Governo, al problema della viabilità e della viabilità minore in particolare, e non chiamare la Commissione ad approvare provvedimenti di questo genere.

Chiedo scusa ai presentatori di questo disegno di legge, ma ritengo che ben altre preoccupazioni il Governo dovrebbe avere in questa materia, visto l'attuale stato della viabilità nel nostro paese.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, anche io vorrei dire qualche cosa su questo provvedimento.

Questo provvedimento non investe la viabilità ordinaria, ma adegua a nuove esigenze la legge 24 luglio 1961, n. 729. Con tale

legge furono stanziati cento miliardi per costruire raccordi aventi caratteristiche di autostrade senza pedaggio lungo il tracciato delle autostrade, in modo da favorire l'accesso alle autostrade stesse. La somma stanziata è già stata impegnata, ma si è constatato che, anche con tali stanziamenti non si è risolto il problema dei centri abitati, soprattutto da quelli più remoti, che più avrebbero sofferto della lontananza dell'autostrada.

Molte città importanti non potrebbero utilizzare le autostrade, se non si crea in qualche modo una possibilità di accesso. Orbene, dal momento che nella legge citata si parla di costruzione e sistemazione dei necessari raccordi con autostrade senza pedaggio è chiaro che se non si modifica questa norma le città che non sono collegate, in carenza di altri fondi per costruire tronchi di autostrade senza pedaggio, non potrebbero usufruire del raccordo, e verrebbe limitato o annullato non soltanto il traffico a lunga distanza, il traffico veloce, ma anche, praticamente, la comodità di accesso alla autostrada.

Con questo provvedimento si vuole quindi far sì che le strade esistenti, che permettono il raccordo, vengano migliorate e utilizzate — sebbene siano strade nazionali, e qualche volta provinciali — per realizzare tale raccordo e così rendere funzionali le autostrade per molte città della nostra penisola.

Convengo con quanto è stato detto, che cioè sul piano della manutenzione — ed aggiungo anche del miglioramento — della rete autostradale italiana si possa fare molto di più. Ma non bisogna dimenticare che siamo arrivati a 38.000 chilometri di strade nazionali, e che il carico dell'A.N.A.S. è quasi raddoppiato; evidentemente questa assunzione da parte dello Stato di una così vasta rete di strade ha determinato certi inconvenienti. In occasione della discussione del bilancio chiesi che si stanziassero maggiori fondi per la manutenzione e la conservazione delle strade statali. È un primo passo; evidentemente non ci si può limitare alla manutenzione e alla conservazione, ma bisognerà procedere anche al miglioramento e all'adeguamento delle strade al traffico.

Si tratta di due aspetti diversi, e non mi pare si possa, oltre una certa misura, criticare il provvedimento in discussione. Mi dichiaro pertanto favorevole all'approvazione del disegno di legge con qualche emendamento, perché, così com'è formulato, come giustamente ha messo in evidenza il relatore, in esso si parla della utilizzazione di strade ordinarie, senza rendersi conto che vi sono

tronchi di autostrade senza pedaggio che con la modifica proposta mancherebbero di classificazione, perché, sopprimendo il periodo finale del primo comma dell'articolo 13 della legge n. 729, non esisterebbero più raccordi autostradali senza pedaggio. Pertanto penso che il Relatore possa presentare un opportuno emendamento, dopo aver sollevato l'obiezione.

Poiché nessun altro chiede di parlare chiaro chiusa la discussione generale.

BOTTARI, *Relatore*. Mi sembra che questo disegno di legge sia nato soprattutto da esperienze fatte in relazione allo sviluppo considerevole che ha avuto la rete delle autostrade, e mi sembra che siano abbondantemente validi gli argomenti portati dall'onorevole Presidente a sostegno del disegno di legge stesso.

Posso anche concordare con gli onorevoli Cianca e Beragnoli sul fatto che occorre tornare su questo problema in maniera più ampia e più organica; però credo che questo provvedimento tenda proprio a modificare uno stato di cose che indubbiamente non poteva continuare.

Pertanto mi sembra che questo provvedimento possa essere approvato. Desidero però, in considerazione della obiezione che mi sono permesso di fare nel corso della mia breve relazione, presentare un emendamento che in certo qual modo chiarisca, come di fatto chiarisce, l'articolo unico del disegno di legge oggi sottoposto alla nostra attenzione.

Il primo comma dell'articolo 13 verrebbe infatti ad essere così modificato:

« Per il collegamento alla rete autostradale dei maggiori centri abitati i quali, pur restando distanziati dai percorsi previsti nella rete stessa, ne risultino tuttavia direttamente interessati, l'Azienda nazionale autonoma delle strade provvederà alla realizzazione dei raccordi con la costruzione di nuovi tronchi aventi sia le caratteristiche di autostrade senza pedaggio, sia le caratteristiche di strade statali, utilizzando, ove possibile, strade esistenti.

I raccordi aventi caratteristiche di autostrade saranno riconosciuti come tali con decreto del Ministro dei lavori pubblici ».

PRESIDENTE. L'onorevole Poerio ed altri hanno presentato il seguente emendamento:

« Dopo le parole: strade statali, aggiungere le parole: sentito il parere dei Comuni il cui territorio è attraversato dai raccordi ».

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Devo riconoscere che sono

state sollevate alcune questioni di indubbia gravità, sulle quali mi soffermerò brevemente, in quanto hanno una relativa pertinenza con il disegno di legge al nostro esame.

Si è parlato infatti del problema del coordinamento generale delle progettazioni e ed, in generale, degli interventi dello Stato sia per quanto concerne le strade statali sia in rapporto alla costruzione delle nuove autostrade sia in rapporto all'assunzione da parte dello Stato delle strade provinciali. Non c'è dubbio che manchevolezze e deficienze sussistono tuttora in questo campo, però vorrei sottolineare che l'A.N.A.S., precorrendo forse un poco i tempi, già da qualche tempo, ed in particolare dall'anno scorso, ha avviato una certa procedura di programmazione aziendale, cioè di programmazione al suo interno. Pertanto in attesa che le vengano date direttive precise sulla base della programmazione nazionale, già attualmente l'A.N.A.S. cerca di organizzare i suoi interventi proprio in rapporto alle autostrade in costruzione od in progetto ed in rapporto alla viabilità minore.

Quindi l'A.N.A.S. è già orientata nel realizzare i suoi interventi secondo un piano organico e sono tenute in proposito riunioni periodiche, ed in particolare una ogni anno, di tutti i capi compartimento presso il centro sperimentale dell'A.N.A.S. di Cesano. È quindi evidente che l'Azienda segue già una certa linea di programmazione che cercheremo di migliorare e di rendere più efficace ed adatta alle esigenze del Paese, soprattutto in rapporto con l'entrata in funzione della programmazione economica.

L'altro problema generale che è stato sollevato è quello delle manutenzioni e delle sistemazioni con particolare riferimento alle strade di recente statizzazione. Ora bisogna tener presente che in questo campo l'A.N.A.S. ha un bilancio nel quale sono previste certe entrate che non sono rigide ma legate al gettito di determinate imposte e pertanto è naturale che debba muoversi nell'ambito del proprio bilancio.

Può darsi che ci siano anche qui delle manchevolezze o delle deficienze o magari dei ritardi, ma posso assicurare che nel bilancio dell'A.N.A.S. si dà sempre un grandissimo rilievo alla sistemazione generale delle strade esistenti ed alla manutenzione delle strade statizzate.

Il problema delle strade statizzate è un problema a se stante; qui la difficoltà non è

tanto quella dei fondi per la sistemazione, quanto quella della disponibilità del personale per la sorveglianza delle strade medesime. L'A.N.A.S. presenta una forte carenza di personale e ogni anno migliaia di chilometri di nuove strade statali si aggiungono alla rete esistente. Il personale dell'A.N.A.S., d'altra parte, è rimasto quello di alcuni anni fa, e siamo nella assoluta impossibilità di poter disporre del personale necessario per far fronte alle esigenze derivanti dalla statizzazione di tronchi stradali.

L'A.N.A.S. è consapevole di essere in arretrato rispetto alle province, che hanno fatto invece quasi tutto il loro dovere nei confronti delle strade da provincializzare, e tuttavia non è in grado, proprio per ragioni di sicurezza di servizio, di assegnare ai nuovi tronchi statizzati personale per la custodia. Tale impossibilità fa sì che si cerchi, attraverso contatti più o meno amichevoli con le province, di trovare un *modus vivendi*, per cui le province alle volte protraggono la loro sorveglianza e la manutenzione delle strade di recente statizzazione.

Si tratta quindi di un problema di riorganizzazione dell'A.N.A.S., che una apposita commissione sta studiando da più di un anno: tale commissione ha predisposto un certo schema di ristrutturazione dei servizi dell'A.N.A.S. e di adeguato potenziamento del personale dei vari servizi, schema che dovrebbe rientrare nella più generale azione in corso della ristrutturazione di tutte le aziende autonome.

L'Ufficio della riforma amministrativa ha predisposto un progetto di legge quadro per la ristrutturazione delle aziende autonome. Si tratterebbe, fra l'altro, di dare all'A.N.A.S. personalità giuridica. In questo quadro abbiamo predisposto anche la ristrutturazione ed il potenziamento dei servizi di tale Azienda. Mi auguro che tale provvedimento possa essere presto presentato al Parlamento, in modo da garantire la piena funzionalità dell'A.N.A.S. anche con riferimento a queste deficienze che indubbiamente esistono e che stiamo cercando di eliminare.

Venendo infine al disegno di legge in discussione, devo francamente dire che mi hanno stupito le preoccupazioni manifestate dall'onorevole Cianca, perché proprio quando si dice che ci si preoccupa che la rete autostradale finisca col servire solo i centri terminali o percorsi a lunga distanza e non serva adeguatamente le zone intermedie non toccate

o appena sfiorate dalle autostrade, proprio quando si esprime questa preoccupazione, penso che si dovrebbe accogliere favorevolmente questo disegno di legge, che è diretto a consentire l'utilizzazione di tutti i possibili mezzi per far sì che le autostrade rappresentino un mezzo di penetrazione più capillare possibile, di progresso economico e di sviluppo.

In sostanza ci muoviamo anche qui entro determinati limiti di bilancio. I cento miliardi, cui ha fatto cenno l'onorevole Presidente, potranno essere utilizzate anche per statizzare, ove ciò non sia già avvenuto, nuove strade migliorandole, o per migliorare strade già statali in modo da garantire un minimo di raccordi di autostrade ad un numero maggiore di regioni e di zone del nostro Paese.

Ma vorrei dire di più: anche la preoccupazione che questi raccordi finiscano col danneggiare invece che migliorare le comunicazioni di certi comuni, dovrebbe venir meno di fronte al fatto che, in alcuni casi, grazie a questo provvedimento, rinunceremo a costruire nuovi tronchi con caratteristiche di autostrade, che sono quelli che con la loro chiusura, con la loro limitazione di traffico, con la vasta area occupata, possono alle volte creare qualche inconveniente. Se noi addirittura ci mettiamo nelle condizioni di non essere obbligati a costruire sempre un nuovo tronco autostradale, e ci poniamo invece nella condizione di poter utilizzare strade esistenti, evidentemente migliorandole e mantenendole adeguatamente, veniamo ancora di più ad eliminare queste preoccupazioni.

Quindi mi pare che questo disegno di legge sia tale da eliminare le preoccupazioni manifestate dall'onorevole Cianca, e non certo da aggravare la situazione. Il provvedimento in esame in sostanza tende a favorire la costruzione di nuovi e diversi raccordi autostradali: è necessario infatti che i raccordi autostradali divengano più numerosi, per agevolare il traffico e favorire le zone interessate all'autostrada.

Raccomando pertanto alla Commissione di voler approvare il provvedimento in esame, anche se con qualche emendamento sul quale potremmo discutere. Mi sembra comunque che sia accettabile l'emendamento del relatore e mi riservo di esprimermi durante la discussione in merito all'emendamento Poerio e ad altri emendamenti che potranno essere presentati.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

Il primo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, viene così modificato:

« Per il collegamento alla rete autostradale dei maggiori centri abitati i quali, pur restando distanziati dai percorsi previsti nella rete stessa, ne risultino tuttavia direttamente interessati, l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade provvederà alla realizzazione dei raccordi con la costruzione di nuovi tronchi aventi le caratteristiche di strade statali, utilizzando, ove possibile, strade statale esistenti ».

Vi anzitutto l'emendamento sostitutivo proposto dal relatore e di cui egli stesso ha dato lettura. Credo che tale emendamento, sul quale consento, non abbia bisogno di essere illustrato, avendo già il relatore espresso chiaramente il suo pensiero.

GREGGI. Credo che sarebbe più logico usufruire in ogni caso per la costruzione di questi nuovi raccordi autostradali, della rete stradale già esistente.

PRESIDENTE. Onorevole Greggi, abbia la compiacenza di voler precisare il suo pensiero sotto forma di emendamento.

GREGGI. Il mio emendamento all'emendamento proposto dal relatore praticamente consisterebbe nell'aggiungere, dopo la parola « utilizzando », le parole « in ogni caso ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo proposto dal relatore fino alla parola « utilizzando ».

(È approvato).

A questo punto c'è l'emendamento dell'onorevole Greggi che propone di inserire le parole « in ogni caso ».

GREGGI. Credo che sia meglio inserire queste parole, per rendere chiaro che per la costruzione di questi raccordi bisogna servirsi della rete stradale esistente.

BOTTARI, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento dell'onorevole Greggi. Non ne vedo infatti lo scopo, dato nel suo emendamento risulta già chiaro che ci si riferisce a qualsiasi tipo di strada già esistente, sia essa statale o provinciale. La preoccupazione dell'onorevole Greggi quindi non ha ragione di essere.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono dello stesso parere del

relatore. Il pensiero che è stato formulato mi sembra infatti implicito nel testo proposto dal relatore.

GREGGI. Ritiro il mio emendamento..

PRESIDENTE. Pongo in votazione la seconda parte del primo comma dell'emendamento proposto dal Relatore.

(È approvato).

V'è ora un emendamento aggiuntivo dell'onorevole Poerio che propone di aggiungere la frase « sentito il parere dei comuni il cui territorio è attraversato dai raccordi ».

L'onorevole Poerio ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

POERIO. Credo che l'emendamento non abbia bisogno di ulteriori illustrazioni.

BOTTARI, *Relatore*. Ritengo che l'emendamento dell'onorevole Poerio non farebbe altro che complicare le cose, in quanto produrrebbe un allungamento delle pratiche relative alla costruzione di questi raccordi ed in fondo non avrebbe alcun effetto pratico. Del resto per le strade statali sussiste la competenza dell'A.N.A.S.; se si tratta di strade provinciale che devono essere trasferite all'A.N.A.S., il parere dei comuni non ha alcuna importanza.

Sono quindi contrario all'emendamento, dato che non farebbe altro che introdurre complicazioni.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo a quanto ha detto il relatore ed aggiungo che, accogliendo l'emendamento dell'onorevole Poerio, noi creeremmo un precedente che in futuro potrebbe portare a notevoli inconvenienti, con la pretesa di richiedere altri pareri, magari anche per i più diversi settori. Mi pare che verrebbe in tal modo ad essere frustrata anche l'esigenza del coordinamento.

Se la strada è comunale o provinciale, è già stabilito dalle norme in vigore che debbono essere sentiti il consiglio comunale ed il consiglio provinciale prima di addivenire alla statizzazione.

Non credo sia logico quindi chiedere che sia espresso l'ulteriore parere previsto dall'emendamento. Faccio anche rilevare che ogni volta che si costruiscono nuovi tronchi stradali viene richiesta la presentazione a osservazioni e proposte agli enti locali. Instaurando l'obbligo da parte dell'A.N.A.S. di ascoltare il parere dei comuni interessati, si viene a creare una procedura nuova, e complicata.

PRESIDENTE. Onorevole Poerio, insiste sull'emendamento ?

POERIO. Gli onorevoli colleghi che hanno esperienza di carattere amministrativo, sanno che nessuna opera può essere costruita nel territorio di nessun comune senza una preventiva licenza di costruzione. Ciò accade per qualsiasi opera, comprese quelle stradali. La licenza è necessaria per tutta una serie di opere: approvvigionamenti, acqua, sabbia, cave di pietra da aprire, trasporti, eccetera. Di conseguenza esiste nell'attuale legge comunale e provinciale un precedente abbastanza valido, in quanto nessuna impresa può eseguire nel territorio di un comune qualsiasi costruzione senza la relativa licenza rilasciata dall'ufficio tecnico del comune e senza che abbia pagato dazi e canoni.

Non si capisce come il Governo possa seguire a portare avanti l'attuale politica in questo settore. Potrei portare molti argomenti per far conoscere quali, per esempio, siano stati gli elementi determinanti nella scelta del tracciato dell'« Autostrada del sole » in Calabria.

Ma non desidero tediare la Commissione. Sono qui a rivendicare la possibilità degli enti locali, dei comuni e delle province, di far valere il proprio punto di vista quando si tratti di decidere qualche cosa nel settore stradale. La costruzione di un'autostrada viene a costituire un'infrastruttura assai importante, di fronte alla quale non si può obbedire a scelte di carattere politico. Da ciò deriva la necessità di ascoltare il parere dei comuni interessati, al fine di ottenere adeguate consultazioni per la scelta dei tracciati che si vogliono costruire.

LUSOLI. Desidero aggiungere alcune considerazioni a quelle svolte dall'onorevole Poerio. Vorrei richiamare l'attenzione della Commissione su quanto affermato dall'onorevole Sottosegretario in relazione al fatto che il parere degli enti locali viene chiesto in occasione di una nuova classificazione di una strada, cioè quando questa da provinciale diventa statale. A mio avviso il parere diventa importante quando si trasformano strade provinciali in raccordi autostradali, i quali vengono a rappresentare collegamenti della zona con l'autostrada. Un fatto di questo genere solleva una serie di importanti problemi locali, anche in relazione agli studi dei tecnici locali che hanno approfondito i problemi delle zone interessate.

Per questi motivi voterò a favore dell'emendamento presentato dall'onorevole Poerio ed invito la Commissione a considerare attentamente la questione.

DEGAN. Voterò contro l'emendamento presentato dall'onorevole Poerio in quanto lo stanziamento di cento miliardi previsto dal disegno di legge comprende tutti progetti di raccordi più o meno già elaborati.

Il disegno di legge nasce proprio dall'esigenza segnalata dagli enti locali di trovarsi di fronte a strade di raccordo con le autostrade, che rappresentino una specie di sanatoria delle situazioni venute a determinarsi in seguito alla realizzazione di autostrade.

CUCCHI. Bisognerebbe forse esaminare con maggior prudenza l'emendamento presentato, prima di pronunziarsi; questo perché bisogna tenere anche conto dei piani intercomunali attuati in molte zone e che, come gli onorevoli colleghi sanno, toccano sia il problema urbanistico sia quello dei trasporti e della viabilità.

Non vorrei che le decisioni prese in questa sede risultassero poi in contrasto con determinati orientamenti e con le disposizioni adottate in base ai piani intercomunali.

TODROS. Pregherei l'onorevole Sottosegretario di esaminare ancor più attentamente questo problema. Sto vivendo l'esperienza relativa al piano comprensoriale di Savona, dove si rendono necessari gli allacciamenti di quattro strade, e dove senza l'intervento dei comuni questi raccordi ed allacciamenti non si possono realizzare. Vi è, è vero, la possibilità di predisporre dei progetti di opere prescindendo dall'intervento dei comuni, dichiarare le opere stesse di pubblica utilità e procedere quindi alle relative espropriazioni. Ciò però significherebbe non tener conto dell'assetto urbanistico che i comuni stessi stanno predisponendo nel proprio territorio. Alla luce di questa esperienza, mi chiedo perché non debba essere sentito il parere dei comuni in materia di raccordi autostradali, che presentano talora particolari caratteristiche, ed interessano un numero assai maggiore di comuni che non il tracciato rettilineo di una arteria.

È indispensabile perciò un atto di collaborazione con i comuni interessati ai raccordi. Non si deve pensare che ciò rappresenti un ostacolo per la esecuzione delle opere: al contrario, così operando, si renderà possibile una migliore realizzazione delle opere programmate.

Per tutti questi motivi insistiamo affinché l'emendamento sia accolto.

GUARRA. Pur non essendo propenso a considerare possibile un brillante futuro

delle autonomie locali, ritengo che l'emendamento in questione abbia una certa validità, per cui voterò a favore.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei ricordare ai colleghi, che, laddove i comuni abbiano un piano regolatore, è norma e prassi consentita, che tale piano regolatore preveda anche le varianti alle strade statali e di penetrazione e l'A.N.A.S., quando si accinge ad apportare delle varianti, segue regolarmente i suddetti progetti.

TODROS. Se anche una prassi esiste, essa non serve a niente, non essendo impegnativa.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. O noi cerchiamo di far funzionare gli strumenti amministrativi che abbiamo, o è inutile crearne dei nuovi. L'onorevole Todros si è riferito non solo ai raccordi ma anche alle rampe di accesso ai caselli. Ora evidentemente quanto egli dice è vero; egli ha citato, per esempio, il problema di Savona, e questo è un argomento che interessa da vicino le possibilità di sviluppo dei comuni; d'altra parte però l'A.N.A.S. non ha mai inteso di realizzare dei progetti senza il consenso dei comuni. L'A.N.A.S. rispetta i piani regolatori quando esistono. Faccio notare che qui non si tratta di sistemare un incrocio a quadrifoglio, si tratta di realizzare raccordi di centinaia di chilometri. A questo punto, se dobbiamo sentire il parere dei molti comuni attraversati da ogni raccordo il problema diventa irresolubile.

A me pare che sarebbe pericoloso introdurre una modifica parziale ad una legge complessa come la legge 24 luglio 1961, n. 729, attraverso un emendamento che non sappiamo quali conseguenze potrebbe portare e quali precedenti creare nel quadro della politica stradale del nostro Paese. Dal momento, però, che i fondi stanziati con tale legge sono praticamente esaurite e che prima o poi si dovrà emanare un'altra legge, ritengo che in quella sede si potrà organicamente studiare ed inquadrare un intervento dei comuni nella politica delle infrastrutture viarie. Non mi sembra invece opportuno introdurre ora una norma in tal senso che non sappiamo quali conseguenze potrebbe avere.

PRESIDENTE. Considero esauriente la discussione svolta durante la quale ogni gruppo ha espresso la propria opinione in merito all'emendamento preposto.

Pongo in votazione l'emendamento Poggio, al quale si sono dichiarati contrari il Governo ed il Relatore.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo sostitutivo proposto dal Relatore.

(È approvato).

Avverto che a seguito delle modificazioni introdotte nell'articolo unico del disegno di legge risulta così formulato:

Il primo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, viene così modificato:

« Per il collegamento alla rete autostradale dei maggiori centri abitati i quali, pur restando distanziati dai percorsi previsti nella rete stessa, ne risultino tuttavia direttamente interessati, l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade provvederà alla realizzazione dei raccordi con la costruzione di nuovi tronchi aventi sia le caratteristiche di autostrade senza pedaggio, sia le caratteristiche di strade statali, utilizzando, ove possibile, strade esistenti.

I raccordi aventi caratteristiche di autostrade saranno riconosciuti come tali con decreto del Ministro dei lavori pubblici ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (2448).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente: Modifiche all'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade ».

Il provvedimento era stato sottoposto al parere della I Commissione, parere che non è pervenuto entro i termini prescritti dal regolamento. La discussione del provvedimento potrebbe essere rinviata in attesa di tale parere, ma occorre tener presente che si tratta di permettere all'A.N.A.S. — che attualmente può istituire temporaneamente fino a sei uffici speciali per seguire la costruzione delle autostrade — di istituire qualche ufficio spe-

ziale in più, in relazione allo sviluppo dei lavori. Pertanto potrebbe accadere che, in conseguenza del nostro ritardo a legiferare, rimanessero settori non controllati, o non adeguatamente controllati.

CIANCA. Trattandosi di una materia che riguarda il personale e le questioni connesse al riordinamento, al trasferimento del personale stesso, eccetera, credo che il parere della I Commissione sia assai utile. Riterrei quindi opportuno rinviare la discussione del disegno di legge in attesa di tale parere.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli colleghi ad ascoltare almeno la relazione, per rendersi conto della dimensione del problema. Invito quindi il Relatore a riferire sul provvedimento.

FORTINI, *Relatore*. Come viene ricordato nella relazione al disegno di legge in discussione, l'A.N.A.S., a' termini dell'articolo 24 della legge 7 marzo 1961, n. 59, può istituire speciali uffici per la vigilanza di lavori di costruzione di autostrade o di lavori di carattere eccezionale e di particolare rilievo che si eseguono sia a cura diretta dell'A.N.A.S., sia in concessione.

La istituzione di detti uffici viene disposta per un tempo non superiore alla durata dei lavori, e gli stessi uffici non possono funzionare contemporaneamente in numero superiore ad un quinto del complessivo numero dei compartimenti e delle sezioni staccate.

L'A.N.A.S. ha già istituito 6 uffici speciali: uno a Genova, uno a Bologna, e quattro per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, raggiungendo così il numero previsto dall'articolo 24; ha ora, però, necessità di istituire altri uffici per lavori da eseguirsi in località notevolmente distanti dalla sede del compartimento e dalle sezioni staccate dipendenti, richiedendo detti lavori costante e vigile sorveglianza.

Con il disegno di legge in esame si provvede al riguardo autorizzando l'A.N.A.S. ad istituire altri uffici che non potranno però funzionare in numero superiore ad un terzo del complessivo numero dei compartimenti e delle sezioni staccate di cui alla tabella organica.

La procedura ed i criteri per l'istituzione dei nuovi uffici sono gli stessi previsti dall'articolo 24, più volte citato.

La cessazione del funzionamento degli uffici stessi avviene, direi, *ope legis* con la data di ultimazione dei lavori, per i quali sono stati istituiti. In merito al disegno di legge in discussione, esprimo il mio parere favorevole, in considerazione anche del fatto che l'istitu-

zione dei nuovi uffici non comporterà aumento dei ruoli organici né, come si assicura nella relazione, importerà aumento di spesa a carico del bilancio dello Stato.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Fortini, e dichiaro aperta la discussione generale.

TODROS. Noi vorremmo chiedere al Governo, che certamente ha predisposto questo disegno di legge in base alle esigenze che si sono determinate, quali siano stati gli effettivi problemi che ne hanno determinato la necessità. Comprendiamo che si tratta di posti di lavoro che distano centinaia di chilometri dalla sede del compartimento, e che hanno bisogno non di un controllo saltuario da parte dei funzionari, bensì di una effettiva direzione dei lavori, ma vorremmo avere precisazioni del Governo al riguardo.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vorrei dire qualcosa in merito; poi l'onorevole Sottosegretario dirà quello che riterrà opportuno.

Innanzitutto, questi uffici speciali sono uffici che dovrebbero avere una vita temporanea, ossia rimanere in funzione fino al termine dei lavori.

In secondo luogo, attualmente essi erano previsti dalla legge fondamentale nel numero massimo di un quinto dei compartimenti e delle sezioni distaccate previsti.

Quando, tempo addietro, abbiamo approvato un provvedimento recante norme integrative per la costruzione a cura dell'A.N.A.S. dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria, ed abbiamo stabilito, la istituzione di uffici speciali dell'A.N.A.S. data la lunghezza del tronco autostradale e la particolare natura dei terreni attraversati. È avvenuto quindi che quattro dei sei uffici speciali previsti dalla legge sono stati istituiti per la realizzazione dell'autostrada in questione. Con questo provvedimento si consente la istituzione di altri tre o quattro uffici speciali dell'A.N.A.S.

TODROS. Vorrei allora integrare la mia domanda. Data la carenza di personale già esistente per le funzioni che l'A.N.A.S. ha assunto nel paese in seguito al piano autostradale, in parte realizzato, in parte in corso di realizzazione, e a tutte le incombenze di competenza dell'A.N.A.S., vorrei chiedere al Sottosegretario se questa creazione di uffici distaccati non comporti un appesantimento del lavoro per il personale già esistente, o una trascuratezza nello adempimento dei compiti che i vari uffici debbono svolgere. Perciò vorrei anche sapere se il Governo sta elaborando qualche provvedimento per una soluzione organica del problema.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si tratta non di aumentare il personale o di sottoporlo a nuovi compiti che già esistono, ma di creare la possibilità di decentrare alcuni uffici. Dal momento che non possiamo trasferire il personale se non in quelle località dove vi siano uffici dell'amministrazione, si cerca di far sì che dette persone, che attualmente sono costrette a trasferimenti continui, possano essere stabilmente assegnate ai nuovi uffici da istituire in modo da poter seguire lo svolgimento delle opere nel modo più attento possibile.

I problemi sono due: l'uno riguarda la istituzione a Cosenza di una sezione autonoma e di una sezione staccata a Lagonegro. L'altro problema riguarda la Sicilia, dove non è possibile continuare ad operare con un solo compartimento e si rende quindi necessario istituire sezioni autonome a Catania, Enna e Agrigento.

Qualche problema sorge anche per ciò che riguarda la sezione staccata di Pescara alla quale bisognerà dare maggiore autonomia, in relazione alla esecuzione della autostrada adriatica.

GUARIENTO. Vorrei sapere se effettivamente, in base alla esperienza, è dimostrato che si riesce a trasferire il personale negli uffici del sud.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il trasferimento del personale è un problema sempre attuale. Faccio però rilevare che, dato il gran numero di perso-meridionale, il problema non si pone per la istituzione per i nuovi uffici nelle regioni meridionali.

D'altra parte è evidente che vi sono delle sedi più desiderate e sedi meno desiderate ed ambite dal personale.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

FORTINI, *Relatore*. Per quanto riguarda le preoccupazioni manifestate dall'onorevole Guariento, posso dire che si tratta di un problema che sarà risolto dall'Amministrazione.

Non è questo il luogo di occuparci se l'Amministrazione vorrà inviare in missione od invece trasferire il personale necessario.

Per il resto non posso altro che confermare il suo parere favorevole all'approvazione del disegno di legge, in quanto questo darà modo al personale di vigilare maggiormente i lavori trovandosi sul posto.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non ho che da confermare quanto ho già detto qualche momento fa.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

ARTICOLO UNICO.

L'ultimo comma dell'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, è sostituito dal seguente:

« Gli stessi uffici speciali non possono comunque funzionare contemporaneamente in numero superiore ad un terzo del complessivo numero dei compartimenti della viabilità e delle sezioni staccate dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade di cui alla tabella A annessa alla presente legge e non possono comportare alcun aumento dei ruoli organici dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade ».

Trattandosi di articolo unico al quale non sono state apportate modificazioni, il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge:

« Modifica all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729 » (2447):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Barbaccia, Baroni, Beragnoli, Bottari, Brandi, Calvetti, Cavallaro Francesco, Cetrullo, Cianca, Corghi, Cottone, De-De Grazia, Di Vittorio Berti Baldina, Fortini, Greggi, Guariento, Lusoli, Nannini, Napolitano Luigi, Poerio, Rinaldi, Russo Vincenzo Mario, Taverna, Terranova Corrado, Todros.

Disegno di legge:

« Modifiche all'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordina-

IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 SETTEMBRE 1965

mento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade » (2448):

Presenti e votanti	28
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Barbaccia, Baroni, Beragnoli, Bottari, Brandi, Calvetti, Carra, Cavallaro Francesco, Cetrullo, Cianca, Corghi, Cottone,

Degan, De Grazia, Di Vittorio Berti Baldina, Fortini, Greggi, Guariento, Lusoli, Nannini, Napolitano Luigi, Poerio, Rinaldi, Russo Vincenzo Mario, Taverna, Terranova Corrado, Todros.

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI