

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

XCVII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 GENNAIO 1968

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRINI

INDICE

	PAG.
<b>Comunicazione del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	1048
<b>Proposte di legge (Discussione e approvazione):</b>	
CURTI IVANO e AVOLIO: Modificazione dell'articolo 5 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli (1204);	
GOMBI ed altri: Modifiche alla legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli (2051);	
ZANIBELLI ed altri: Ampliamento e nuove norme del programma di costruzione di case per i lavoratori agricoli dipendenti di cui alla legge 30 dicembre 1960, n. 1676 (2105) . . . . .	1048
PRESIDENTE . . . . .	1048, 1049, 1050
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	1050
GOMBI . . . . .	1049, 1050
RIPAMONTI, <i>Relatore</i> . . . . .	1049, 1050
CASTELLI ed altri: Iscrizione dell'idrovia Melegnano-Pavia-Po tra le linee navigabili di seconda classe (4479) . . . . .	1056
PRESIDENTE . . . . .	1056, 1057, 1058, 1059
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	1059
DEGAN . . . . .	1058
LUSOLI . . . . .	1058
RIPAMONTI, <i>Relatore</i> . . . . .	1056, 1058
TODROS . . . . .	1057
Senatore LOMBARDI ed altri: Iscrizione dell'idrovia Torino-Novara-Ticino e Novara-Bassignana-Acqui Terme tra le linee navigabili di seconda classe (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (4488) . . . . .	1059
PRESIDENTE . . . . .	1059, 1060
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	1060
RIPAMONTI, <i>Relatore</i> . . . . .	1059
TODROS . . . . .	1060
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Inserimento del Centro sperimentale dell'ANAS di Cesano (Roma) tra i laboratori ufficiali (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4593) . . . . .	1060
PRESIDENTE . . . . .	1060, 1061
CAVALLARO FRANCESCO, <i>Relatore</i> . . . . .	1060, 1061
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	1061
POERIO . . . . .	1060
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, concernente il piano di nuove costruzioni stradali e autostradali (4718) . . . . .	1061
PRESIDENTE . . . . .	1061, 1069
BRANDI, <i>Relatore</i> . . . . .	1062
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	1069

**La seduta comincia alle 9,40.**

ABATE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

### Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che interviene alla seduta senza voto deliberativo a norma dell'articolo 40 del regolamento il deputato Gombi.

**Discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Curti Ivano e Avolio: Modificazione dell'articolo 5 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli (1204); Gombi ed altri: Modifiche alla legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli (2051); Zanibelli ed altri: Ampliamento e nuove norme del programma di costruzione di case per i lavoratori agricoli dipendenti di cui alla legge 30 dicembre 1960, n. 1676 (2105).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge n. 1204, d'iniziativa dei deputati Curti Ivano e Avolio, concernente: « Modificazione dell'articolo 5 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli »; n. 2051, d'iniziativa dei deputati Gombi, Busetto, Ognibene, Magno, De Pasquale, Amendola Pietro, Poerio, Todros, Di Vittorio Berti Baldina, Beragnoli, Lusoli, Napolitano Luigi, Cianca, concernente: « Modifiche alla legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli »; e n. 2105, d'iniziativa dei deputati Zanibelli, Storti, Zaccagnini, Marotta Vincenzo, Scalia, Armato, Gitti, Ceruti Carlo, Cengarle, Sabatini, Sinesio, Buzzi, Toros, Galli, Cavallari Nerino, La Penna, Bianchi Fortunato, Ripamonti, Canestrari, Fortini, Isgrò, Biaggi Nullo, Tantalo, Alessandrini, Buttè, Bersani, Scarascia, La Forgia, Reale Giuseppe, Gagliardi, Colombo Vittorino, Borra, Alba, Lettieri, Elkan, Girardin, Degan, Baroni, Cocco Maria, Veronesi, Bianchi Gerardo, Colleoni, Bertè, Carra, Patrini, Mengozzi, concernente: « Ampliamento e nuove norme del programma di costruzione di ca-

se per i lavoratori agricoli, dipendenti di cui alla legge 30 dicembre 1960, n. 1676 ».

Ricordo che nella passata seduta abbiamo esaminato in sede referente un testo unificato, che ha trovato il consenso di ogni parte politica. Il testo nella sua nuova articolazione - che praticamente raggruppava le tre proposte di legge oggi in esame - è stato inviato, alla V Commissione perché esprimesse il suo parere. Nella sua seduta del 25 gennaio la Commissione Bilancio ha espresso il seguente parere:

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole sul nuovo testo unificato delle tre proposte di legge, trasmesso dalla competente Commissione di merito in data 23 gennaio 1968, a condizione che gli articoli 1 e 3 risultino modificati nei seguenti termini:

#### ART. 1.

Il primo ed il secondo comma dell'articolo 5 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, sono sostituiti con i seguenti:

« Per la esecuzione dei programmi di costruzione di cui alla presente legge, il Ministro per il tesoro è autorizzato a contrarre, in ciascuno dei sottoelencati esercizi, con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, mutui da ammortizzarsi in un periodo non superiore a 20 anni, fino alla concorrenza di un ricavo netto indicato come segue:

— dall'esercizio 1961-62 al 1963-64, lire 20 miliardi annui;

— per il periodo 1° luglio 1964-31 dicembre 1964, lire 10 miliardi;

— dall'anno finanziario 1965 al 1979, lire 20 miliardi annui;

— per l'anno finanziario 1980, lire 30 miliardi annui.

Nei limiti dell'importo complessivo di lire 400 miliardi per l'intero ventennio, gli importi non mutuati nei singoli esercizi potranno essere portati ad aumento dell'importo dei mutui di pertinenza degli esercizi successivi ».

#### ART. 3.

L'articolo 15 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, è sostituito con il seguente:

« Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, negli esercizi dal 1961-62 al 1980, alle variazioni di bilancio connesse con l'applicazione della presente legge ».

Invito il Relatore, onorevole Ripamonti, a svolgere la sua relazione.

RIPAMONTI, *Relatore*. Come è noto agli onorevoli colleghi, il Comitato ristretto ha elaborato un testo unificato delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Curti Ivano e Avolio (n. 1204), Gombi ed altri (n. 2051), Zanichelli ed altri (n. 2105) per sollecitare l'iter procedurale ed assicurare l'approvazione del provvedimento, anche da parte del Senato, prima del termine della legislatura. Il testo proposto comporta sostanzialmente la proroga per dieci anni (dal 1971 al 1980) del piano di costruzione di case per i lavoratori della terra. Le modifiche alla struttura della legge n. 1676 — che si rendono necessarie per razionalizzare e semplificare ulteriormente le procedure di attuazione del programma, sulla base dalle esperienze acquisite dal comitato centrale e dai comitati provinciali nell'attuazione del primo piano decennale — non sono state riportate nel testo unificato, finalizzato essenzialmente ad assicurare la continuità dell'intervento dello Stato sul settore fino al 1980, mediante la prosecuzione del piano di finanziamento disposto dalla legge n. 1676, ritenendo altresì che l'esigenza di modifiche alla legge n. 1676 debba essere ulteriormente approfondita; comunque potranno essere presentate in proposito proposte di legge all'inizio della V legislatura.

Il Comitato ristretto, tenendo conto del parere iniziale espresso dalla Commissione bilancio, ha ritenuto opportuno, nella formulazione del primo testo unificato, prevedere l'acceleramento dei tempi di attuazione del secondo piano decennale, definendone l'avvio a partire dal 1970, così da soprapporre, in quell'anno, lo stanziamento di dieci miliardi riguardante l'ultima annualità del piano precedente con la nuova annualità di 20 miliardi di lire. A questa decisione si era pervenuti tenendo conto del fatto che per il finanziamento del piano si procede alla contrazione di mutui, da parte del Ministero del tesoro, con il consorzio di credito per le opere pubbliche, sicché gli oneri relativi all'ammortamento dei mutui stessi si pongono, in realtà, a carico del bilancio dello Stato solo a costruzioni ultimate.

La Commissione bilancio in sede di parere sul testo unificato proposto, ha ritenuto invece, di ripartire l'importo globale di 400 miliardi di cui al primo e secondo piano decennale nell'arco di 20 anni, con le variazioni negli stanziamenti già disposti dalla legge n. 1676, conseguente alla modifica dei ter-

mini dell'esercizio finanziario. Conseguentemente viene spostato all'esercizio 1980 lo stanziamento dell'intero aumento di 30 miliardi di lire.

Nel Comitato ristretto si è anche espressa l'opportunità di accelerare le procedure tecnico-amministrative in ordine alla realizzazione degli investimenti. Si è, pertanto inserita una norma programmatica, prescrivendo che i comitati provinciali formulino i programmi di ripartizione dei fondi per il primo biennio entro il 30 giugno 1969, in modo che il ministro dei lavori pubblici possa approvare il programma di localizzazione territoriale tempestivamente, al fine di assicurare l'operatività del piano a partire dal 1° gennaio 1970.

Questa norma è suggerita anche dalla considerazione dei tempi tecnico-amministrativi necessari per la prospettazione delle opere da eseguire, in modo che, anticipando la ripartizione territoriale degli investimenti, operazione che non porta alcun onere al bilancio dello Stato, non si verificheranno ritardi nell'esecuzione delle opere da attribuirsi alle operazioni relative alla predisposizione dei programmi di intervento.

Tenuto conto di queste considerazioni esprimo parere favorevole all'approvazione del testo unificato formulato dal Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GOMBI. Ho scritto ad alcuni amici che si trovano nel comitato di attuazione della legge n. 1676 ed essi mi fanno presente di avere alcuni dubbi circa il sistema di finanziamento. Di conseguenza un dubbio in proposito è venuto pure a me. E questo specialmente dopo che la Commissione Bilancio, nel formulare il proprio parere, ha modificato la primitiva formulazione dell'iscrizione del finanziamento anno per anno nel bilancio. A giustificazione di questo parere viene portato il fatto che tale formulazione non sarebbe giuridicamente esatta e legittima. Ma io credo che la formulazione primitiva accolta dalla nostra Commissione sottintendesse un tassativo impegno ad erogare i fondi. Vorrei chiedere quindi al relatore onorevole Ripamonti un chiarimento circa la consistenza di questo dubbio.

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

RIPAMONTI, *Relatore*. Durante la discussione svoltasi nel comitato ristretto, si era ritenuto opportuno modificare il meccanismo di finanziamento del piano previsto dalla

legge n. 1676, o, più precisamente, l'impostazione della legge stessa, provvedendo allo stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici di venti miliardi all'anno per dieci anni, per complessivi duecento miliardi. Nel contempo il Ministero del tesoro veniva autorizzato, ai fini della copertura dello stanziamento di venti miliardi annui, a contrarre mutui con il consorzio di credito per le opere pubbliche. Iscritta la spesa nel bilancio dello Stato, il Comitato centrale veniva autorizzato ogni anno ad effettuare l'investimento di venti miliardi, indipendentemente dal fatto che il Ministero del tesoro avesse o meno provveduto a contrarre i mutui autorizzati. Si poneva però l'urgenza di modificare conseguentemente l'articolo 3 della legge 1676. Infatti, in sede di impostazione della legge, al fine di superare le difficoltà conseguenti all'osservanza della legge sulla contabilità generale dello Stato, si è autorizzato il ministro del tesoro a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche ed a versare il netto ricavo direttamente alla Banca nazionale del lavoro, che gestisce il servizio di cassa del piano.

Si doveva innovare quindi rispetto alla norma dell'articolo 3 disponendo lo stanziamento annuo di 20 miliardi sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici e l'autorizzazione al versamento diretto alla Banca nazionale del lavoro, in deroga alle norme vigenti. Sono emerse, peraltro, delle perplessità sulle nuove procedure. Infatti, se si dovessero seguire le modalità previste dalla legge sulla contabilità dello Stato, le caratteristiche di rapidità delle procedure di attuazione del piano verrebbero eliminate. Si verificherebbero infatti — trattandosi di opere pubbliche a totale carico dello Stato, e secondo le norme non ancora modificate dal Parlamento — dei tempi amministrativi eccezionalmente lunghi, come è ampiamente dimostrato dall'andamento dei residui passivi, accertato in sede di consuntivo della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Non si è pertanto ritenuto opportuno modificare l'articolo 3 della legge n. 1676, innovando rispetto alle modalità di finanziamento del piano previste dalla legge vigente, in considerazione dei positivi risultati da essa raggiunti.

GOMBI. Quindi se non si contrae il mutuo l'erogazione dei fondi non avverrà?

RIPAMONTI, *Relatore*. Ma vi è un impegno stabilito dalla legge per il Governo.

PRESIDENTE. In sostanza si segue il sistema prevista dalla legge vigente.

RIPAMONTI, *Relatore*. Devo dire che la Banca nazionale del lavoro concede le anticipazioni sullo stato di avanzamento, però l'onere per gli interessi grava sul piano. Gli oneri relativi alla operazione di anticipazione non sono assunti a carico del bilancio dello Stato.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto a quanto ha detto il Relatore e non ho nulla da aggiungere.

GOMBI. Noi abbiamo questa riserva circa i modi di finanziamento. Tuttavia essa in parte è stata chiarita e si va nella direzione che noi auspichiamo. Peraltro la nostra riserva continua ad avere il suo valore: in questo modo infatti non ci siamo assicurati della continuità e tempestività del finanziamento, che è la condizione indispensabile perché questa timida opera di civilizzazione della situazione abitativa nelle campagne abbia un sicuro sviluppo.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Do lettura dell'articolo unico della proposta di legge n. 1204.

#### ARTICOLO UNICO.

L'articolo 5 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676 è sostituito dal seguente:

« Per la esecuzione dei programmi di costruzione di cui alla presente legge, il ministro per il tesoro è autorizzato a contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, in ciascuno degli esercizi dal 1961-1962 al 1963-64 mutui fino alla concorrenza di un ricavo netto annuo di lire 20 miliardi e in ciascuno degli esercizi dal 1965 al 1967 mutui fino alla concorrenza di un ricavo netto annuo di lire 80 miliardi, da ammortizzarsi in un periodo non superiore a 20 anni.

Nei limiti dell'importo complessivo di 300 miliardi per i sei anni, gli importi non maturati nei singoli esercizi potranno essere portati ad aumento dell'importo dei mutui di pertinenza degli esercizi successivi.

Entro i limiti della spesa predetta, i programmi di costruzione possono comportare anche il risanamento, il riattamento e l'ampliamento di vecchie abitazioni già in possesso, a titolo di proprietà, di lavoratori agricoli dipendenti.

I mutui di cui al presente articolo saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con appo-

## IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 GENNAIO 1968

site convenzioni da stipularsi tra il ministro per il tesoro ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche, autorizzato alla concessione degli stessi mutui e da approvarsi con decreti del ministro medesimo ».

Do lettura degli articoli della proposta di legge n. 2051.

## ART. 1.

Il Comitato di attuazione di un piano di costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli dipendenti, istituito con legge 30 dicembre 1960, n. 1676, è autorizzato ad effettuare un censimento delle abitazioni dei lavoratori agricoli dipendenti, dei coloni, mezzadri e coltivatori diretti e lavoratori similari. Detto censimento dovrà essere effettuato entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

A tale scopo il Comitato di attuazione precitato potrà valersi dell'opera dell'Istituto centrale di statistica e di enti pubblici mediante stipula di apposite convenzioni che sono approvate dal Comitato stesso.

Alla spesa necessaria per l'espletamento del censimento si farà fronte ricorrendo ai fondi ricavati dagli interessi maturati sulle somme depositate presso la Banca nazionale del lavoro ai sensi della sopracitata legge, o, in mancanza di essi, ricorrendo ai fondi di cui all'articolo 2 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676.

## ART. 2.

L'articolo 5 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, è sostituito dal seguente:

« Per l'esecuzione dei programmi di costruzione di cui alla presente legge, il ministro per il tesoro è autorizzato a contrarre per gli esercizi dal 1961-62 al 1963-64 e per il secondo semestre 1964, con il Consorzio di credito per le opere pubbliche mutui fino alla concorrenza di un ricavo netto annuo di 20 miliardi e per gli esercizi finanziari dal 1965 al 1970 mutui fino alla concorrenza di un ricavo netto annuo di lire 60 miliardi.

I mutui sono da ammortizzare in un periodo non superiore a 35 anni. Nei limiti dell'importo complessivo di 200 miliardi per l'intero decennio, gli importi non mutuati nei singoli esercizi potranno essere portati ad aumento dell'importo dei mutui di pertinenza degli esercizi successivi.

Entro i limiti della predetta spesa, i programmi di costruzione possono comportare

anche il risanamento, il riattamento e l'ampliamento di vecchie abitazioni già in possesso, a titolo di proprietà, di lavoratori agricoli dipendenti. I mutui di cui al presente articolo saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra il ministro per il tesoro ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche, autorizzati alla concessione degli stessi mutui e da approvarsi con decreti del ministro medesimo ».

## ART. 3.

L'articolo 11 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, è sostituito dal seguente:

« Le abitazioni vengono assegnate in proprietà, a riscatto o in locazione, secondo la preferenza degli aventi titolo alla assegnazione.

Le opere di risanamento, riattamento o ampliamento di vecchie abitazioni già in possesso, a titolo di proprietà, dei lavoratori agricoli dipendenti devono essere liquidate in riscatto.

Il prezzo di riscatto dovrà essere calcolato sulla base del 50 per cento del costo dell'immobile o dell'opera di risanamento, riattamento o ampliamento, senza interessi e potrà essere corrisposto in non più di 35 rate annuali in caso di nuove costruzioni e non più di 15 rate annuali nel caso di risanamento, riattamento o ampliamento.

La quota annua di affitto non dovrà superare il 60 per cento del valore della quota annua di riscatto trentacinquennale corrispondente per lo stesso immobile.

Nel caso che il lavoratore assegnatario di un appartamento a riscatto sia in condizioni di doversi trasferire dalla località in cui risiede può:

1) trasferire l'alloggio ad un proprio ascendente o discendente o collaterale di secondo grado avente titolo all'assegnazione a norma della presente legge. Nel qual caso il subentrante mantiene nei confronti della gestione ogni obbligo e diritto e con atto d'acquisto dall'assegnatario precedente subentra nella proprietà dell'immobile corrispondendo un valore massimo del quaranta per cento della quota di riscatto;

2) rinunciare all'abitazione restituendola alla gestione che rimborserà il valore corrispondente alla differenza tra la quota di riscatto e la quota di affitto dell'appartamento.

## IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 GENNAIO 1968

Non è ammesso l'affitto a terzi, neppure se componenti dello stesso nucleo familiare, di un immobile che sia già stato assegnato a riscatto ad un lavoratore.

Nel caso di morte del titolare, la vedova, i figli o i familiari eredi conviventi di qualsiasi grado subentrano nei diritti e negli obblighi dell'assegnatario ».

Do lettura degli articoli della proposta di legge n. 2105.

## ART. 1.

L'articolo 1 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, è modificato come segue:

« È istituito presso il Ministero dei lavori pubblici il Comitato di attuazione di un piano di costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli dipendenti.

Il Comitato è nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri, ed è composto, oltre che del presidente:

1) da un funzionario per ciascuno dei Ministeri del tesoro, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale;

2) di tre rappresentanti dei lavoratori agricoli dipendenti sulla base di una terna di nomi presentata da ciascuna delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

Il presidente del Comitato è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il Consiglio dei ministri, sulla proposta del Ministero dei lavori pubblici.

Il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici è di diritto vice presidente del Comitato.

I componenti durano in carica cinque anni e possono essere riconfermati.

Per il funzionamento del Comitato è istituito, per la durata del piano di costruzione, un ufficio di segreteria al quale sono addetti dipendenti del Ministero dei lavori pubblici e un dipendente per ciascuno dei Ministeri del tesoro, dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale.

Le funzioni di segretario del Comitato sono disimpegnate dal funzionario dell'amministrazione dei lavori pubblici, avente qualifica non inferiore a quella di direttore di divisione, preposto al predetto ufficio. In caso di assenza o di impedimento del segretario, le sue funzioni sono disimpegnate da altro funzionario addetto di segreteria ».

## ART. 2.

L'articolo 4 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676 è sostituito come segue:

« ART. 4. — La realizzazione delle abitazioni da assegnare ai lavoratori ai sensi del successivo articolo 11, comma primo, nonché la gestione delle somme da assegnare ai sensi del successivo articolo 9, sono affidate, in ogni provincia, dal Ministro per i lavori pubblici su proposta del Comitato di attuazione, agli uffici del genio civile ovvero agli istituti autonomi per le case popolari e all'Istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale (I.S.E.S.).

Gli uffici od enti, incaricati della realizzazione delle opere, provvedono all'acquisizione delle aree fabbricabili occorrenti per l'esecuzione delle costruzioni.

È consentita da parte della banca cassiere, previa autorizzazione del Comitato di attuazione, l'erogazione di anticipazioni in favore degli uffici od enti realizzatori per l'acquisto dei terreni edificabili.

I progetti delle opere debbono anche comprendere la somma occorrente per spese generali tecniche ed amministrative, ragguagliata ad una percentuale dell'importo totale di progetto, determinata con provvedimento del Ministro per i lavori pubblici, da corrispondere agli uffici od enti incaricati della realizzazione delle opere. Per gli uffici del genio civile tale percentuale sarà determinata in misura ridotta in relazione alle effettive spese di funzionamento ».

È abrogato l'articolo 1 della legge 12 dicembre 1962, n. 1701.

« ART. 4-bis. — L'amministrazione delle opere di cui al precedente articolo 4 è affidata agli stessi enti realizzatori fatta eccezione di quelle realizzate dagli uffici del genio civile per le quali l'amministrazione è affidata, su proposta del Comitato di attuazione, agli istituti autonomi per le case popolari.

L'ente cui è demandata l'amministrazione è tenuto ad istituire una gestione speciale con il bilancio separato e dovrà inoltrare annualmente il rendiconto alla Banca nazionale del lavoro, trasmettendolo al comitato provinciale di cui all'articolo 7 entro il secondo mese dalla scadenza dell'esercizio finanziario ».

## ART. 3.

L'articolo 7 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676 è modificato come segue:

« Con decreto del Ministro per i lavori pubblici, in ogni provincia è costituito un comi-

tato provinciale il quale è composto, oltre che dal prefetto con funzioni di presidente:

1) da un rappresentante dell'ufficio provinciale del genio civile; di uno dell'ispettorato provinciale agrario e di uno dell'ufficio provinciale del lavoro;

2) di tre rappresentanti dei lavoratori agricoli dipendenti.

Alle riunioni del comitato provinciale partecipano, senza diritto di voto deliberativo, un rappresentante dell'ente provinciale di gestione di cui all'articolo 4, nonché di un rappresentante dell'ente amministratore, salvi i casi in cui i due incarichi siano affidati allo stesso ente.

I componenti durano in carica cinque anni e possono essere riconfermati.

La segreteria del comitato ha sede presso l'ente di gestione. Le funzioni di segretario sono svolte da un funzionario all'uopo designato dal genio civile.

Il comitato, sulla base delle direttive del Ministro per i lavori pubblici, ha il compito:

a) di effettuare la ripartizione dei fondi nell'ambito provinciale sulla base di criteri analoghi a quelli adottati su scala nazionale;

b) di esaminare le domande dei lavoratori singoli e associati che intendono costruire in proprio l'abitazione o che intendono procedere al riattamento di vecchie abitazioni;

c) di fissare all'ente di gestione provinciale i criteri di massima per la costruzione degli alloggi, nonché per la scelta delle aree edificabili;

d) di approvare i valori delle quote di riscatto e di affitto delle abitazioni;

e) di vigilare sugli adempimenti da parte dell'ente di gestione sia per quanto attiene ai tempi di esecuzione dell'opera che alle modalità, sia per quanto altro attiene alla tutela degli interessi degli assegnatari;

f) di vigilare sull'assegnazione degli alloggi perché la stessa sia effettuata in piena osservanza delle norme regolamentari e di approvare sia i bandi di concorso che la graduatoria per l'assegnazione;

g) di approvare il rendiconto annuo dell'ente di gestione prima della sua presentazione alla Banca nazionale del lavoro ».

#### ART. 4.

L'articolo 9 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676 è sostituito dal seguente:

« I lavoratori singoli o associati in forma cooperativa possono inoltrare all'ente di ge-

stione provinciale domanda di assegnazione di somma per la costruzione diretta di alloggi, nonché per il risanamento, il riattamento e l'ampliamento delle proprie abitazioni.

L'ente di gestione provinciale provvede alla istruttoria delle domande sulla base dei criteri prefissati dal comitato provinciale, il quale ne approva definitivamente la graduatoria.

L'ente di gestione provinciale comunica ai richiedenti, secondo l'ordine della graduatoria, la somma assegnata per la costruzione diretta di alloggi, nonché per il risanamento, il riattamento e l'ampliamento delle proprie abitazioni.

Le opere di costruzione diretta o di risanamento, riattamento ed ampliamento sono eseguibili, mediante appalto o direttamente, dopo il visto di approvazione dei relativi progetti da parte dell'ufficio del genio civile e previa stipulazione di contratto di mutuo con l'ente amministratore provinciale.

A garanzia della restituzione delle somme mutate, è costituita ipoteca legale sugli immobili.

Per la dimostrazione della libera e legittima proprietà degli immobili è ammessa conforme attestazione notarile.

In caso di esecuzione in proprio da parte dei lavoratori, l'ente di gestione provinciale è tenuto alla necessaria assistenza tecnica.

Si applicano anche nel caso preveduto dal presente articolo, per l'esecuzione delle opere, i criteri generali relativi alle dimensioni delle costruzioni.

Le somme occorrenti per dette opere possono essere accreditate, previa autorizzazione del Comitato di attuazione, presso la tesoreria dell'ente di gestione provinciale, il quale provvede, in base all'avanzamento dei lavori, all'erogazione di acconti in favore dei lavoratori.

Le opere sono collaudate da ingegneri o geometri, dipendenti di ruolo dell'ufficio provinciale del genio civile, o dell'ufficio tecnico-erariale, nominati dall'ingegnere capo dello stesso ufficio del genio civile, il quale ne approva le risultanze di collaudo e la contabilità finale ».

#### ART. 5.

L'articolo 10 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, è modificato come segue:

« La spesa per l'esecuzione dei servizi pubblici necessari per rendere idonee alla funzione le aree destinate alle costruzioni da realizzare ai sensi dell'articolo 4, può essere inclusa nei progetti delle relative costruzioni o

in separati progetti e non è computata ai fini della determinazione del prezzo di vendita o del canone di locazione degli alloggi calcolato ai sensi del successivo all'articolo 11 ».

#### ART. 6.

L'articolo 11 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, è modificato come segue:

« Le abitazioni costruite dagli enti di cui all'articolo 4 vengono assegnate in proprietà, a riscatto o in locazione, secondo la preferenza degli aventi titolo.

I relativi contratti di vendita e di locazione sono stipulati dall'ente incaricato dell'amministrazione delle opere.

Il prezzo di vendita dovrà essere calcolato sulla base del 50 per cento del costo dell'immobile e potrà essere corrisposto, senza interessi, in non più di 25 rate annuali.

A garanzia del pagamento del prezzo di riscatto è costituita ipoteca legale sugli immobili.

La quota annua di affitto non dovrà superare il 60 per cento del valore della quota annua di riscatto venticinquennale corrispondente per lo stesso immobile.

Sono nulli di pieno diritto i contratti di alienazione degli alloggi assegnati, stipulati dai lavoratori, dai loro eredi o aventi causa prima che siano trascorsi dieci anni dall'assegnazione.

Le somme assegnate ai lavoratori ai sensi dell'articolo 9 devono essere restituite, senza interessi, limitatamente al 50 per cento del loro ammontare, in non più di 25 rate annuali nel caso di nuove costruzioni e non più di 10 rate annuali nel caso di risanamento, riattamento o ampliamento.

La nullità prevista nel sesto comma del presente articolo è sancita anche per i contratti di alienazione degli alloggi costruiti, ampliati o riparati direttamente dai lavoratori ai sensi dell'articolo 9.

Il termine di anni 10 decorre dalla data di approvazione del collaudo delle opere ed è ridotto a 3 anni per i lavori di ampliamento, riattamento o risanamento.

Il Ministro dei lavori pubblici, su proposta del comitato provinciale e previo parere del Comitato di attuazione, potrà elevare il termine di 25 anni, previsto per il riscatto, sino ad un massimo di 35 anni per zone economicamente depresse.

Nel caso che il lavoratore assegnatario di un appartamento a riscatto sia in condizione

di doversi trasferire dalla località in cui risiede, può:

1) trasferire l'alloggio ad un proprio ascendente o discendente o collaterale di secondo grado avente titolo all'assegnazione a norma della presente legge. Nel qual caso il subentrante mantiene nei confronti della gestione ogni obbligo e diritto e con atto di acquisto dell'assegnatario precedente subentra nella proprietà dell'immobile, corrispondendo un valore massimo del 40 per cento della quota di riscatto;

2) rinunciare all'abitazione restituendola alla gestione che rimborserà il valore corrispondente alla differenza tra la quota di riscatto e la quota di affitto dell'appartamento.

Per il periodo di anni 10, l'affitto a terzi dell'immobile assegnato o costruito direttamente è consentito previo nulla osta dell'ente amministratore, solamente in caso di trasferimento, di collocamento in pensione o in caso di assoluta comprovata necessità.

Nel caso di morte del titolare, la vedova, i figli e i familiari eredi conviventi di qualsiasi grado subentrano nei diritti e negli obblighi dell'assegnatario.

Il lavoratore assegnatario dell'alloggio in locazione può in qualsiasi tempo richiedere l'assegnazione dell'alloggio in proprietà o riscatto corrispondendo, con le modalità di cui ai commi precedenti, la differenza tra il prezzo di vendita ed i canoni di locazione corrisposti ».

#### ART. 7.

L'articolo 13 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, è modificato come segue:

« Il servizio dei mutui di cui al precedente articolo 5 sarà assunto dal Ministero del tesoro a partire dall'esercizio finanziario nel quale i mutui stessi saranno contratti. Le rate di ammortamento saranno iscritte negli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro e specificamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

Saranno versate all'entrata del bilancio statale:

le somme ricavate dalla vendita degli alloggi detratto lo 0,40 per cento dei loro costi per le spese della gestione speciale degli enti di cui al precedente articolo 4-bis;

le somme ricavate dalla locazione delle abitazioni, detratto lo 0,80 per cento del costo degli alloggi per le spese suddette, ivi comprese quelle di manutenzione e di riparazione degli immobili.

Gli interessi maturati sulle somme depositate presso la Banca nazionale del lavoro saranno, anno per anno, portati in aumento del fondo versato ai sensi dei precedenti articoli 3 e 5.

Sul fondo globale come sopra costituito graveranno le spese per il funzionamento del Comitato di attuazione, dell'ufficio segreteria e dei comitati provinciali, ivi comprese le indennità e compensi per i componenti i comitati stessi, per il personale dell'ufficio di segreteria e per i segretari dei comitati provinciali. Il relativo preventivo è approvato su proposta del Comitato di attuazione, con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello per il tesoro ».

## ART. 8.

I progetti delle opere da realizzare a cura degli enti previsti dall'articolo 4 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, il cui importo non superi lire 100 milioni e nei quali non sia prevista l'espropriazione dell'area fabbricabile, sono eseguibili previo visto di approvazione da parte dell'ingegnere capo dell'ufficio del genio civile.

I progetti di importo superiore a lire 100 milioni, nonché quelli che prevedono l'espropriazione del terreno edificabile sono approvati dagli organi dell'amministrazione dei lavori pubblici competenti in base alle vigenti disposizioni.

## ART. 9.

Per l'esecuzione dei programmi di cui alla legge 30 dicembre 1960, n. 1676, il Ministro per il tesoro è autorizzato a contrarre, in aggiunta a quelli previsti dall'articolo 5 della legge, in ciascuno degli esercizi dal 1966 al 1971 con il Consorzio di credito per le opere pubbliche mutui fino alla concorrenza di un ricavo netto di lire 35 miliardi annui da ammortizzarsi in un periodo non superiore a 20 anni.

## ART. 10.

Il Ministro dei lavori pubblici, su proposta del Comitato di attuazione, determina, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ed in conformità alle finalità ed alle norme previste dalla presente legge e da quella del 30 dicembre 1960, n. 1676 e successive modificazioni ed integrazioni, i criteri e le modalità per l'applicazione delle disposizioni contenute nelle leggi su richiamate.

I criteri e le modalità suddetti potranno essere annualmente riesaminati ed integrati in base alle risultanze della relazione annuale che il Comitato di attuazione è tenuto a compilare ai sensi del n. 3 dell'articolo 2 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676.

Il Relatore ha proposto di assumere come testo base per la discussione degli articoli, quello predisposto dal Comitato ristretto ed approvato dalla Commissione in sede referente.

Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Do lettura dell'articolo 1 del testo approvato dalla Commissione in sede referente.

## ART. 1.

Per la prosecuzione dei piani di costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli dipendenti, ai sensi della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, e successive integrazioni e modificazioni, il ministro per il tesoro è autorizzato a contrarre in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1970 al 1979 mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche fino alla concorrenza di un ricavo netto annuo di lire 20 miliardi, da ammortizzarsi in un periodo non superiore ai venti anni.

Nei limiti dell'importo complessivo di 200 miliardi dell'intero decennio, gli importi non mutuati nei singoli esercizi potranno essere portati ad aumento dell'importo dei mutui di pertinenza degli esercizi successivi.

Avverto che la Commissione V ha proposto di sostituirlo con il seguente:

## ART. 1.

Il primo ed il secondo comma dell'articolo 5 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, sono sostituiti dai seguenti:

« Per la esecuzione dei programmi di costruzione di cui alla presente legge, il ministro per il tesoro è autorizzato a contrarre, in ciascuno dei sottoelencati esercizi, con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, mutui da ammortizzarsi in un periodo non superiore a 20 anni, fino alla concorrenza di un ricavo netto indicato come segue:

dall'esercizio 1961-62 al 1963-64 lire 20 miliardi annui;

per il periodo 1° luglio 1964-31 dicembre 1964, lire 10 miliardi;

dall'anno finanziario 1965 al 1979, lire 20 miliardi annui;

per l'anno finanziario 1980, lire 30 miliardi.

Nei limiti dell'importo complessivo di lire 400 miliardi per l'intero ventennio, gli importi non mutuati nei singoli esercizi potranno essere portati ad aumento dell'importo dei mutui di pertinenza degli esercizi successivi ».

Pongo in votazione il testo dell'articolo 1 proposto dalla Commissione V e che il relatore ha dichiarato di fare proprio.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 nel testo approvato dalla Commissione in sede referente.

#### ART. 2.

Il programma di costruzione delle abitazioni per il biennio 1970-1971, per provincia, è formato dal Comitato di attuazione di cui all'articolo 1 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, e presentato al ministro dei lavori pubblici entro il 30 giugno 1969. La localizzazione delle costruzioni nell'ambito provinciale è effettuata dai Comitati provinciali di cui all'articolo 6 della suddetta legge entro il 31 dicembre 1969.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 nel testo approvato dalla Commissione in sede referente.

#### ART. 3.

Il ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti, negli esercizi dal 1970 al 1979, alle variazioni di bilancio connesse con l'applicazione della presente legge.

Avverto che la Commissione V ha proposto di sostituirlo con il seguente:

#### ART. 3.

L'articolo 15 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, è sostituito con il seguente:

« Il ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, negli esercizi dal 1961-62 al 1980, alle variazioni di bilancio connesse con l'applicazione della presente legge ».

Pongo in votazione il testo proposto dalla Commissione V e che il relatore ha dichiarato di fare proprio.

(È approvato).

Pongo in votazione il seguente nuovo titolo del provvedimento:

« Proroga della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per lavoratori agricoli dipendenti ».  
(È approvato).

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

#### **Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Castelli ed altri: Iscrizione dell'idrovia Melegnano-Pavia-Po tra le linee navigabili di seconda classe (4479).**

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno la proposta di legge n. 4479, d'iniziativa dei deputati Castelli, De Pascalis, Bianchi Fortunato e Valeggiani, concernente: « Iscrizione dell'idrovia Melegnano-Pavia-Po tra le linee navigabili di seconda classe ».

Il Relatore, onorevole Ripamonti, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

RIPAMONTI, *Relatore*. La proposta di legge n. 4479, riguarda l'iscrizione della idrovia Melegnano-Pavia-Po tra le linee navigabili di seconda classe.

Ritengo che la Commissione, nell'approvare il provvedimento, debba riconfermare l'esigenza, più volte prospettata al Governo, della programmazione delle linee navigabili di seconda classe verificandone i tracciati nel quadro di un piano unitario del sistema di navigazione interna dell'alta Italia.

Gli onorevoli colleghi sono a conoscenza che questa idrovia si collega con l'idrovia — già classificata di seconda classe — Milano-Cremona-Po, di cui è in corso di costruzione un primo tronco a cura del Consorzio per il canale navigabile Milano-Cremona-Po. Nella ipotesi che il porto di Milano, dato lo sviluppo urbanistico della città, debba essere localizzato nella zona di Melegnano, con la proposta di legge si tende a classificare come opera di seconda classe il collegamento da Melegnano a Pavia e da Pavia con il Po, quale prosecuzione del tronco del canale navigabile Cremona-Melegnano.

La classificazione come linea navigabile di seconda classe comporta che, nel caso in cui si passasse dalla fase di programmazione alla fase di attuazione del canale, la spesa verrebbe assunta per tre quinti a carico dello Stato e per due quinti a carico delle province e dei comuni interessati, mentre, ad opera ultimata, tutte le spese relative alla manutenzione ordi-

itaria e straordinaria verrebbero assunte a carico dello Stato. Naturalmente lo Stato può concedere l'esercizio del canale ad un consorzio di enti pubblici e, in questo caso, le spese stesse ricadrebbero sul consorzio.

Nell'esprimere parere favorevole all'approvazione di questo progetto di legge debbo ripetere una raccomandazione al Governo, già espressa in ordini del giorno approvati alla unanimità della Commissione ed accettati dal Governo: è manifesta l'esigenza di procedere alla impostazione di un piano generale delle linee di navigazione interna nel quadro della riorganizzazione del sistema dei trasporti. Infatti, trattandosi di investimenti di notevole portata, bisogna, anzitutto, valutare, nel quadro del sistema attuale dei trasporti, la convenienza di questo nuovo « modo » di trasporto; questa esigenza è stata delineata anche a livello di mercato comune e la opportunità non può essere desunta solo dagli investimenti che altri paesi prevedono in questo settore. Accertata, in base al calcolo dei costi e dei benefici, l'opportunità di ampliare questo nuovo modo di trasporto nel quadro del sistema dei trasporti, si devono verificare le diverse proposte di attuazione di nuovi canali che sono state presentate al Parlamento ai fini di assicurare la realizzazione di una organica rete di navigazione interna in alta Italia. Debbo anche aggiungere che accogliere le iniziative provenienti dal basso in tema di classificazione delle linee navigabili costituisce un fatto positivo, perché stimola il Governo ad affrontare a fondo questo problema. Debbo, inoltre sottolineare che la classificazione di una linea navigabile non comporta l'impegno assoluto in ordine al tracciato della linea stessa in quanto, essendo il finanziamento per tre quinti a carico dello Stato connesso all'approvazione del progetto esecutivo, in qualunque momento è possibile verificare, in sede tecnica, la rispondenza del tracciato.

Mi auguro, pertanto, che, nell'attuazione della programmazione, si possa arrivare ad un piano operativo per ogni settore di intervento, ed esprimo parere favorevole all'approvazione della proposta di legge.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole relatore e dichiaro aperta la discussione generale.

**TODROS.** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, noi discordiamo col giudizio dato dall'onorevole relatore circa l'opportunità che le iniziative dal basso spingano l'esecutivo e il Parlamento ad esaminare globalmente il problema. Qui, infatti, siamo di fronte ad iniziative singole che tendono, con la classi-

ficazione di questa o quella idrovia fra le linee navigabili di seconda classe ad usufruire, qualora si passasse alla fase attuativa, del contributo di tre quinti da parte dello Stato sulla spesa necessaria. Tutto questo avviene attraverso pressioni provenienti da singole parti del territorio che non portano avanti un discorso unitario, che d'altra parte il Governo e la maggioranza non vogliono fare; si è visto infatti, nel settore delle autostrade, dei trasporti ferroviari ed in altri campi, che il Governo preferisce andare avanti tappa per tappa senza mai esaminare globalmente i problemi.

È fuori di dubbio che il problema delle linee navigabili rappresenta un grave problema del Paese, che non può essere visto in funzione dell'inserimento del triangolo industriale nel nord nell'area del « Mec ». Questa è una visione che noi respingiamo: essa infatti accentuerebbe gli squilibri fra nord e sud nel nostro paese, e porterebbe a trascurare una politica generale di programmazione per il Paese, attraverso la quale invece si deve tendere a ridurre questo squilibrio. Infatti le classificazioni delle linee navigabili riguardano sempre o la zona di Milano o quella di Torino, o quella di Venezia-Mestre. Tale classificazione porta lentamente a creare una maglia di classificazioni di canali navigabili nel nord Italia, i quali dovrebbero, con il tempo collegarsi con la rete di canali navigabili già esistente - o in corso di esecuzione - nella Germania occidentale, nell'area economica, cioè, più sviluppata del « Mec ».

Tutto questo accentua una tendenza allo sviluppo del Paese non già in modo equilibrato ma in misura prevalente nell'area del triangolo industriale ed accentua quindi una distribuzione degli investimenti del Paese, non già in modo equilibrato nell'intero territorio, ma con il supercongestionamento dei poli già ipersviluppati dell'Italia settentrionale. Siamo ancora - è vero - solo alla fase di classificazione delle opere: è evidente che noi non consentiremo - se non nel quadro di un discorso generale, avente ad oggetto precise scelte politiche - il passaggio alla fase di attuazione delle opere anche se sono già in corso di realizzazione tronchi di canali navigabili per i quali lo Stato e gli enti locali hanno predisposto gli investimenti.

Il secondo problema che desidero porre riguarda la mancanza, in presenza di iniziative singole, di pressioni dal basso, e di solerzia di qualche deputato locale, di una visione generale del problema dei trasporti nel

nostro Paese, questione che è naturalmente legata alle scelte economiche, agli investimenti, alla utilizzazione del territorio, allo sviluppo economico e così via. Manca completamente la visione globale del problema dei trasporti. Si deve inoltre rilevare la mancanza assoluta di collegamento fra questi canali e di un loro coordinamento in piani di sistemazione idro-geologica del territorio, in vista anche dello sviluppo dell'agricoltura.

Siamo pertanto di fronte ad una politica disorganica che dimostra in modo preciso e chiaro la mancanza di volontà della maggioranza di portare avanti in modo serio — e non solo a parole — un discorso riguardante lo sviluppo economico generale, con delle scelte prioritarie che non sacrificino alle aree supersviluppate del nord l'intero Paese. Per questo motivo, noi non approveremo questo provvedimento e data la sua scarsa importanza, ci asterrò dalla votazione. Esprimiamo tuttavia queste grandi riserve circa le scelte che siamo chiamati come Parlamento a fare. Respingendo provvedimenti di questo tipo per la mancanza di un discorso generale in materia costringeremo la pressione che si manifesta dal basso, negli enti locali, ad indirizzarsi, non già ad ottenere classificazioni di singoli canali, ma ad ottenere piani globali nei quali le classificazioni singole si possano collocare.

Il nostro gruppo quindi, con le riserve che ho avanzate, si asterrà dalla votazione su questo disegno di legge.

DEGAN. Dichiaro che voterò a favore di questo provvedimento, nella misura in cui serve a far prendere coscienza dell'importanza della realizzazione di un programma di idrovie nella parte d'Italia che consente la realizzazione di tale programma. Evidentemente, il collegare il triangolo industriale con il resto dell'Europa, è un fatto che discende da condizioni di natura tecnica, in quanto non è pensabile alla realizzazione di una rete idroviaria nel resto dell'Europa. Che una tale realizzazione incentivi lo sviluppo del nord piuttosto che quello di altre zone, non mi sentirei di dirlo. In realtà, mediante lo strumento della navigazione mista in mare e attraverso canali navigabili, si determinerà comunque un miglioramento dei collegamenti fra il centro-sud ed il nord Italia.

È vero che non è stato affrontato il problema di una programmazione generale nel settore, ma è anche vero che si è già abbastanza avanti in questa direzione: infatti, sia pure per interessamento degli enti locali,

delle indicazioni sulla rete idroviaria padana sono state sviluppate. Voglio portare altresì l'esempio del comitato regionale per la programmazione economica del Veneto, il quale ha già indicato alcune linee da seguire in materia, ed il parere su questo punto è stato ricordato con quelli sullo stesso problema espressi dai comitati regionali per la programmazione economica del Piemonte e della Lombardia. Siamo quindi in una fase intermedia, e mi pare che in questa fase si collochi anche questa proposta di legge. Ci auguriamo quindi che nella prossima legislatura, affrontandosi anche gli studi per il secondo piano quinquennale, questo tema possa essere approfondito a tutti i livelli e con maggiore cognizione da parte del Parlamento e del Governo.

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

RIPAMONTI, *Relatore*. Con la proposta di legge in esame si viene ad integrare lo elenco delle linee navigabili di seconda classe. La proiezione sul territorio delle linee classificate delinea un sistema di navigazione interna che deve essere verificato. Conseguentemente il Governo deve assumersi l'impegno della costituzione di una commissione di esperti per verificare anzitutto la convenienza di questo modo di trasporto nello ambito dell'attuale sistema dei trasporti, e poi la congruità o la inadeguatezza delle indicazioni che derivano dalle classificazioni fin qui effettuate rispetto alla funzionalità del sistema.

Le informazioni che il collega onorevole Degan, ha fornito alla Commissione circa le indicazioni di priorità formulate dai comitati regionali per la programmazione economica nell'esame delle iniziative assunte nel settore, confermano l'esigenza di un approfondito esame da parte del Ministero dei lavori pubblici del problema delle linee navigabili.

Indubbiamente non è possibile passare alla fase di finanziamento di una qualunque linea di navigazione interna, se prima non si assoggetta a verifica l'intero sistema prospettato.

LUSOLI. Allora perché approviamo questa proposta di legge?

RIPAMONTI, *Relatore*. Essendo stata approvata da anni, la legge che ha classificato la idrovia Milano-Cremona-Po tra le linee di secondo classe ed avendo il Parlamento, nella precedente legislatura, approvato una ulteriore legge che integra le modalità di finan-

ziamento della idrovia Milano-Cremona-Po, la richiesta di collegare il porto di Melegnano con Pavia ha fondamento. L'altra esigenza sottolineata, cioè quella relativa allo studio globale del sistema di navigazione interna, ha, per me, la priorità rispetto all'esame di eventuali leggi di finanziamento e, ritengo che in sede di esame di proposte di legge in materia di classificazione di idrovie, si ponga una pregiudiziale in ordine alla verifica del prospetto esecutivo nel quadro dell'intero sistema.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si tratta di un provvedimento di carattere meramente formale: quindi, anticipando le conclusioni, posso dare anche la mia adesione ad esso, tenuto conto che un provvedimento analogo è stato già approvato dal Senato. Debbo dire, però, con molta schiettezza che mi sembra che proposte del genere non siano basate su studi e su dati approfonditi ma, semplicemente, su considerazioni di massima; non vedo, infatti, un coordinamento secondo una visione generale del problema e non credo che sia stato espresso in merito un parere da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Bisogna dire, poi, che ci troviamo nella fase di definizione del piano regolatore generale degli acquedotti: potrà l'attuazione di questo piano consentire che vi sia ancora tanta acqua per la realizzazione di questi canali navigabili? Il piano quinquennale prevede, in questa prima fase, lo stanziamento di 50 miliardi per interventi nel settore e riguarda essenzialmente la direttrice Milano-Adriatico. Comunque, trattandosi di un provvedimento di carattere puramente formale e non essendovi, per il momento, alcuna possibilità di realizzazione del canale navigabile in questione, tenuto anche conto che si tratta di un tracciato difficile, mi rimetto alla volontà della Commissione.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico della proposta di legge.

#### ARTICOLO UNICO.

L'idrovia Melegnano-Pavia-Po, è iscritta fra le linee navigabili della 2ª classe, di cui all'articolo 2, terzo comma, del regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

Avverto che, poiché non sono stati presentati emendamenti, esso sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

#### **Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei Senatori Lombardi ed altri: Iscrizione dell'idrovia Torino-Novara-Ticino e Novara-Bassignana-Acqui Terme tra le linee navigabili di seconda classe (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (4488).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge n. 4488, d'iniziativa dei senatori Lombardi, Bermiani, Bussi, Poët, Torelli, Forma e Sibille concernente « Iscrizione della idrovia Torino-Novara-Ticino e Novara-Bassignana-Acqui Terme tra le linee navigabili di seconda classe », già approvata dalla VII Commissione permanente del Senato.

Invito il relatore, onorevole Ripamonti, a svolgere la sua relazione.

RIPAMONTI, *Relatore*. La proposta di legge n. 4488 stabilisce, all'articolo 1, che l'idrovia Torino - Novara - Ticino costituisce parte integrante della linea navigabile i cui estremi e punti intermedi sono stati fissati in Torino - Sesto Calende - Lago Maggiore - Domodossola, dal regio decreto 8 giugno 1911, n. 823, e dal decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536. Stabilisce, inoltre, che tale linea è classificata tra le linee navigabili di seconda classe.

Debbo avanzare, a questo punto, una osservazione che riguarda anche la linea navigabile Melegnano-Pavia-Po. È vero che si verifica una frammentarietà di iniziative in ordine alla navigazione interna, ma questa frammentarietà esprime tuttavia le esigenze che provengono da aree regionali o interregionali. Credo che il metodo che vogliamo introdurre comporti l'urgenza di guidare le iniziative dal basso; le carenze non vanno riscontrate solo nell'attività settoriale delle province o dei comuni, bensì nella inadeguatezza delle strutture centrali, per quanto attiene allo studio, alla modifica e alla prospettazione delle soluzioni dei problemi che si pongono alle diverse scale territoriali.

La struttura del Ministero dei lavori pubblici si articola in direzioni generali: non risulta però che presso la direzione generale competente vi siano gli strumenti tecnici per affrontare l'esame globale di questi problemi. Ecco perché ho suggerito la costituzione di una commissione speciale di esperti per lo studio del problema della navigazione interna e per la verifica completa delle linee navigabili fin qui classificate. Nel ribadire il parere favorevole alla proposta di legge n. 4488, debbo esprimere la più ampia riserva in ordine al

passaggio dalla fase di classificazione alla fase esecutiva, senza la preventiva impostazione di un programma organico che riguardi l'intera materia della navigazione interna dell'alta Italia.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

TODROS. Per le ragioni già indicate in occasione della discussione della proposta di legge n. 4479, ci asterremo dalla votazione.

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

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione per le stesse ragioni già indicate quando poco fa si è discussa la proposta di legge n. 4479.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

#### ART. 1.

L'idrovia « Torino-Novara-Ticino » costituisce parte integrante della linea navigabile i cui estremi e punti intermedi sono stati fissati in « Torino-Sesto Calende-Lago Maggiore-Domodossola » dal regio decreto 8 giugno 1911, n. 823, e dal decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536, e, come tale, è iscritta tra le linee navigabili della seconda classe di cui all'articolo 2, terzo comma, del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

(È approvato).

#### ART. 2.

L'idrovia Novara-Bassignana-Acqui Terme è iscritta fra le linee navigabili della seconda classe, di cui all'articolo 2, terzo comma, del citato regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

#### **Discussione del disegno di legge: Inserimento del Centro sperimentale dell'ANAS di Cesano (Roma) tra i laboratori ufficiali (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4593).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 4593, concernente: « Inserimento del Centro sperimentale dell'ANAS di Cesano (Roma) tra i laboratori ufficiali », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il Relatore, onorevole Cavallaro, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CAVALLARO FRANCESCO, *Relatore*. L'« Anas » si è sempre servita, per l'esame dei materiali occorrenti per le costruzioni stradali, dei laboratori universitari e del laboratorio dell'Istituto sperimentale del *Touring club* di Milano. Il rapido e continuo incremento delle opere stradali e naturalmente il corrispondente aumento delle richieste di analisi di materiale stradale, hanno indotto l'« Anas », già da qualche anno, a creare in Cesano un proprio centro sperimentale di ricerche e di studi, modernissimo ed attrezzatissimo. Questo istituto di ricerche sulle caratteristiche del materiale per le costruzioni stradali, garantisce l'« Anas » da un lato della tempestività e della scrupolosità delle analisi ed assicura dall'altro delle economie non indifferenti. L'« Anas » ha destinato a tale centro sperimentale un proprio corpo di ricercatori e di tecnici, specializzati negli istituti universitari, sia in Italia che all'estero.

Questi ricercatori danno il massimo affidamento. Il centro di Cesano — che è già in funzione dal 1962 — ha lavorato intensamente ed ha eseguito oltre sei mila prove e rilasciato 1500 certificati, dando risultati che non hanno mai dato luogo ad alcun rilievo, anzi si sono sempre qualificati ottimi e pienamente rispondenti agli scopi che si volevano raggiungere. Tuttavia, fin quando non sia stata conferita con una disposizione legislativa *ad hoc* validità legale ai certificati rilasciati dal Centro di Cesano, in caso di contestazione bisogna ricorrere ai laboratori ufficiali. Il presente disegno di legge mira quindi ad ovviare a tale inconveniente, disponendo l'inclusione del Centro sperimentale di Cesano nell'elenco dei laboratori ufficiali dello Stato. Appare pertanto del tutto ovvia la opportunità e necessità dell'approvazione del presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

POERIO. Intervenendo in sede di esame del bilancio, aveva già sollevato il problema della organizzazione e della efficienza dei servizi del Ministero dei lavori pubblici, osservazione che del resto era già stata fatta in precedenza dallo stesso onorevole Relatore e che era stata raccolta anche dagli altri colleghi che sono intervenuti nel corso del dibattito. Pertanto non possiamo non essere d'accordo con la istituzione del centro sperimentale dell'« Anas » e lo riteniamo necessario perché può essere un primo avvio di quella struttu-

razione moderna che il Ministero dei lavori pubblici deve avere nelle varie direzioni.

Credo che questa debba essere l'occasione per promuovere iniziative analoghe anche in altre direzioni.

Si è costituita la Commissione presieduta dal professor De Marchi per lo studio dei problemi della difesa del suolo in Italia, ma quali saranno le conseguenze che si trarranno dalle conclusioni cui la commissione perverrà? Si arriverà a qualcosa del genere di quello previsto da questo disegno di legge per i problemi della difesa del suolo e dell'assetto territoriale al fine di avere un istituto al quale fare riferimento per tutti quegli elementi di consulenza necessari?

La mancanza di un tale organismo è stato rilevato nel momento in cui vennero in discussione i provvedimenti relativi agli interventi resi necessari dalla catastrofe del Vajont e noi abbiamo visto che si è dovuto ricorrere ad esperti, al di fuori dello stesso ministero dei lavori pubblici, per potere accertare le varie responsabilità. Ritengo, perciò, che l'istituzione del centro di Cesano debba essere accolta favorevolmente, disponendosi anche adeguati finanziamenti ed adeguate strutture per quando concerne il funzionamento del Centro stesso. Purtroppo il disegno di legge al nostro esame si riferisce esclusivamente a questioni di ordine generale e non affronto il problema della strutturazione del Centro in questione, dei precisi servizi che deve svolgere e degli elementi direzionali e tecnici che ne devono far parte.

Pur con tutte queste manchevolezze riteniamo che il provvedimento debba essere approvato e debba costituire un avvio alla formazione di quegli istituti ai quali il Ministero dei lavori pubblici deve, di volta in volta, rivolgersi per avere quella strutturazione moderna che la programmazione richiede.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, penso anch'io che l'approvazione di questo disegno di legge sia cosa ottima perché il Centro sperimentale di Cesano ha svolto una funzione altamente qualificata sia per quanto riguarda la verifica ed i controlli delle sedi stradali, sia per le ricerche sulla sicurezza del traffico.

Sono note le esperienze fatte dal Centro di Cesano per la ricerca del modo migliore di evitare le sciagure stradali, sperimentando tutta una serie di barriere antiurto. Ritengo, quindi, che questo Centro sperimentale di Cesano meriti, da parte del Parlamento, tutta l'attenzione che, in questo mo-

mento, le sta dedicando la nostra Commissione.

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

CAVALLARO FRANCESCO, *Relatore*. Credo che si dovrà fare qualche cosa per la strutturazione di questo Centro, dato che nulla viene stabilito in proposito nel disegno di legge.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio i colleghi per il riconoscimento dato al Centro sperimentale di Cesano. Ciò è una riprova dell'efficienza dell'« Anas » e della idoneità della sua struttura come azienda autonoma. Raccomando pertanto vivamente l'approvazione del disegno di legge.

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

#### ARTICOLO UNICO.

Il Centro sperimentale di Cesano (Roma) è riconosciuto come ufficio alle dirette dipendenze del Servizio tecnico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, con il compito di provvedere alle ricerche, alle prove di laboratorio ed agli studi nel campo stradale nazionale autonoma delle strade.

Il Centro è incluso nell'elenco dei laboratori ufficiali dello Stato.

I proventi derivanti dai servizi che il Centro effettua per conto di terzi, sono interamente versati in Tesoreria ad apposito capitolo d'entrata del bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade.

Trattandosi di articolo unico e non essendo stati presentate emendamenti, esso sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

#### **Discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, concernente il piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali (4718).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 4718, concernente: « Modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, concernente il piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ».

Do lettura del parere espresso su questo disegno di legge dalla V Commissione:

« Per quanto concerne le conseguenze finanziarie direttamente implicate dal disegno di legge, la Commissione Bilancio può espri-

mere parere favorevole in quanto questo non reca alcun nuovo o maggiore onere diretto a carico dello Stato, provvedendosi alla integrazione del piano di costruzioni autostradali attraverso un'operazione di autofinanziamento e cioè attraverso la possibilità di adeguare le tariffe di pedaggio (art. 9) « onde assicurare l'equilibrio economico della gestione delle autostrade ».

Per quanto concerne i problemi di un equilibrato sviluppo economico e quindi della programmazione la Commissione bilancio deve aggiungere le seguenti considerazioni e raccomandazioni.

Nella relazione della Commissione Franco per le autostrade « Iri » veniva proposto uno schema di convenzione che prevedeva all'articolo 12 un sistema di tariffazione unitaria per tutta la rete delle autostrade (tariffe di pedaggio unitarie sia come categorie di traffico, sia come base tariffaria).

Questa unitarietà dei pedaggi ha sinora costituito una caratteristica costante delle autostrade « Iri » concesse in base alla legge 24 luglio 1961, n. 729: ciò in coerenza con il principio che il sistema « Iris » doveva costituire una *holding* con piano finanziario unico a bilanci compensati tra i diversi tronchi, cioè un sistema che ha consentito di realizzare le autostrade di sviluppo del Sud insieme a quelle più redditizie del Nord.

Poiché il programma aggiuntivo di cui all'articolo 1 del disegno di legge oggi all'esame della Camera intende completare, ampliare o raccordare la rete « Iri » già concessa, sembra logico che la base tariffaria rimanga unitaria per tutta la rete concessa o da concedere all'« Iri ».

Diversamente, si avrebbero pedaggi differenti da tronco a tronco, il che conferirebbe al sistema non solo carattere privatistico, ma toglierebbe un importante elemento che distingue i piani finanziari delle autostrade del gruppo « Iri ».

Si osserva inoltre che con la legge n. 729 l'interesse pubblico dell'opera autostradale ed il controllo dello Stato era esercitato attraverso diversi dispositivi, tra cui il decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello per il tesoro per la fissazione delle tariffe su base unificata (articolo 6 della legge n. 729).

Ciò premesso, si rileva che con il disegno di legge ora in esame, mentre all'articolo 1, secondo comma, si fa riferimento alla « intera rete concessa », cioè si ripete il concetto di unitarietà del programma, all'articolo 5

— che fissa l'oggetto della nuova convenzione — al punto *g*) si dice che la convenzione regola « le tariffe di pedaggio per le singole autostrade, con facoltà di arrotondamento in difetto per quelle ubicate nel sud d'Italia » ed al punto *h*) che regola: « I casi in cui potranno essere apportati adeguamenti tariffari durante il periodo di concessione e i criteri per la loro determinazione ».

Poiché si ritiene che debba restare fermo il principio che le tariffe le determina o le modifica un decreto interministeriale (come previsto anche all'articolo 9), poiché si ritiene altresì valido e in linea con la politica per il Mezzogiorno il principio espresso per le autostrade del Sud, e si ritiene perciò importante mantenere fisso il criterio prima esposto della unitarietà delle tariffe, potrebbe risultare opportuno un chiarimento e una assicurazione del Governo al riguardo (in verità già anticipato in sede di Commissione Bilancio) che riaffermi preminente il criterio della globalità nella impostazione di un sistema tariffario autostradale e che entro questi termini interpreti il disposto delle lettere *g*) ed *h*) dell'articolo 5). Si rimette inoltre a codesta competente Commissione di merito di considerare l'opportunità di esplicitare nel testo con appositi emendamenti tale criterio interpretativo ».

Il relatore, onorevole Brandi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BRANDI, *Relatore*. Prima di passare all'esame di merito del disegno di legge, è opportuno premettere che il suo contenuto si colloca nel vasto quadro di leggi e provvedimenti il cui filo conduttore è la realizzazione di quelle infrastrutture moderne tra cui in primo piano i sistemi di grande comunicazione.

Non vi è dubbio che tra gli accennati sistemi di comunicazione, le autostrade svolgono un ruolo di decisiva importanza al fine di promuovere un più equilibrato sviluppo economico del Paese, che è stato sempre ostacolato dalla particolare conformazione geografica in senso longitudinale e della tormentata orografia del territorio.

Allorché si avviò, con le prime leggi del dopoguerra, un intenso programma autostradale, si pose anche il problema dei tempi di attuazione dello stesso, ed allo scopo di conseguire quelli più brevi possibili si decise di affiancare ai mezzi tecnici e finanziari pubblici, per altro già tanto impegnati nella risoluzione dei problemi della viabilità ordinaria, altre forze e capacità di lavoro che

operassero con prevalente ricorso ai mezzi finanziari di mercato.

L'attività costruttiva dell'« Anas » fu così affiancata da quella delle società concessionarie che operano sotto il suo coordinamento e le cui realizzazioni sono destinate a confluire, al termine del periodo di concessione, all'azienda di Stato.

La collaborazione dell'« Iri », per sua natura e quale strumento diretto di attuazione dei piani nazionali, ha assunto in questo campo un particolare rilievo grazie alla legge 24 luglio 1961, n. 729, della quale il presente disegno di legge vuole essere integrativo e parzialmente innovativo.

Con essa infatti (articolo 16) il Parlamento affidò all'« Iri » e per esso alla società « Autostrade », la costruzione, l'ammodernamento e l'esercizio delle autostrade Milano-Napoli, Firenze-Mare, Milano-Brescia, Milano-Laghi, Como-Chiasso, Serravalle-Genova, Genova-Savona, Genova-Sestri Levante, Padova-Bologna, Bologna-Canosa, Roma-Civitavecchia e Napoli-Bari.

Nei prossimi anni, grazie ai programmi congiunti dell'« Anas » e dell'« Iri », sarà assicurata la continuità dei collegamenti autostradali dal confine di Chiasso, da un lato, a Reggio Calabria e Bari, dall'altro.

Dei primi effetti positivi di tale programma fanno fede gli attuali volumi di traffico autostradale, che, insignificanti all'apertura dei primi tronchi della dorsale « Autostrada del sole », hanno avuto in seguito uno sviluppo quanto mai rapido.

Sembra a questo punto utile, prima di affrontare l'esame del contenuto del provvedimento, fornire un quadro sintetico dello stato di avanzamento del vasto programma di costruzioni definiti dall'articolo 16 della legge numero 729.

Prima dell'applicazione di questa legge, la società concessionaria « Autostrade », operando in base alla legge 21 maggio 1955 numero 463, aveva portato a termine la costruzione dei tratti Milano-Firenze e Capua-Napoli dell'« Autostrada del sole » per un totale di 319 chilometri, ed era impegnata su un'estensione di 436 chilometri nella esecuzione dei lavori relativi al tratto Firenze-Roma-Capua.

Alla fine del 1961, la consocietà società « Firema » concessionaria della Firenze-Mare, a norma della legge 17 aprile 1948 n. 547, e della convenzione vigente con l'« Anas », aveva in corso il raddoppio e l'ammoderna-

mento dell'intera autostrada già in esercizio su tutta la sua estensione di 82 chilometri.

In totale quindi, sommando quanto di competenza della società « Autostrade » e « Firema », all'inizio del 1962 risultavano aperti al traffico 401 chilometri di autostrade — di cui 82 in corso di raddoppio — ed in costruzione *ex novo* tronchi per 436 chilometri. Con l'emanazione della legge n. 729 e con la seguente approvazione della nuova convenzione tra la società « Autostrade » e lo « Anas », fu statuita la concessione per la costruzione, l'ammodernamento e l'esercizio delle dodici seguenti autostrade: Milano-Napoli, in deroga alla legge 21 maggio 1955 numero 463; Firenze-Mare, in deroga alla legge 17 aprile 1948; n. 547; Milano-Brescia, Milano-Laghi, Como-Chiasso, Genova-Serravalle, Genova-Savona, Genova-Sestri Levante, Bologna-Novara, Bologna-Canosa, Roma-Civitavecchia e Napoli-Bari e di conseguenza furono risolte *ex lege*, le precedenti concessioni relative alla autostrade Milano-Napoli e Firenze-Mare; e fu disposta la consegna dell'« Anas » alla società « Autostrade » delle autostrade Milano-Laghi, Milano-Brescia, Genova-Serravalle e Genova-Savona. Il programma di costruzioni, di ammodernamento e raddoppio, pertanto, si ampliava sino a prevedere una rete di 2.230 chilometri, ed un costo di costruzione di 742 miliardi di lire.

La società concessionaria, dopo la stipula della convenzione sottoscritta in data 2 febbraio 1962, dava subito avvio alla progettazione esecutiva delle opere ed effettuava, a partire dallo stesso 1962, le prime gare di appalto del nuovo piano autostradale concernente tronchi relativi alle autostrade Genova-Serravalle, Genova-Savona, Milano-Laghi, Genova-Sestri Levante, Roma-Civitavecchia e Napoli-Bari, sicché a fine anno risultavano in esercizio 812 chilometri di autostrade, di cui 482 della Milano-Napoli di nuova costruzione e 113 in corso di raddoppio, mentre erano in corso di esecuzione altri 420 chilometri di autostrade.

Nel corso del 1963 venivano aperti al traffico altri 178 chilometri dell'autostrada Milano-Napoli, si completava il raddoppio della Firenze-Mare e si potevano appaltare altri tratti della Milano-Laghi, Como-Chiasso, Bologna-Padova, Roma-Civitavecchia, Napoli-Bari e Bologna-Canosa. A fine anno quindi, si avevano 890 chilometri di autostrade (di cui circa 120 in corso di raddoppio) e 613 chilometri in corso di costruzione.

Nel 1964 poté essere completata l'intera « Autostrada del sole », mentre avanzavano con

un buon ritmo i lavori di costruzione dei tratti appaltati. Al 31 dicembre risultavano quindi aperti al traffico 1.094 chilometri; i lavori di raddoppio su tale estensione si riducevano a 67 chilometri e rimanevano in avanzato corso di costruzione 409 chilometri.

Col 1965 si registrò l'ultimazione dei lavori di raddoppio e l'avvio di nuove costruzioni, con l'effettuazione di un secondo gruppo di appalti interessanti un'estensione di altri 414 chilometri; si iniziavano inoltre le aperture al traffico dei tratti autostradali appaltati tra il 1962 e il 1963. Il bilancio progressivo a fine anno era il seguente: tronchi aperti al traffico per 1.000 chilometri; tronchi in costruzione per 882 chilometri. L'estensione di autostrade aperte al traffico al 31 dicembre 1966 toccava i 1.382 chilometri e di conseguenza i tratti in costruzione scendevano a 539 chilometri.

Al 31 dicembre 1967, la situazione era la seguente: autostrade aperte al traffico chilometri 1.487; autostrade in corso di costruzione chilometri 434.

In conclusione nel sessennio 1962-1967, in dipendenza di quanto disposto dalla legge numero 729, l'estensione della rete autostradale « Iri » è stata portata dai 401 chilometri iniziali ai 1.487 chilometri attuali, comprendendo in tale cifra anche le autostrade già dell'« Anas »; sono state raddoppiate le autostrade Firenze-Mare e Milano-Laghi e sono stati eseguiti lavori di ammodernamento sulle autostrade Genova-Savona, Genova-Serravalle, e Milano-Brescia. Il costo complessivamente sostenuto per le costruzioni ammontava a fine 1967 a 645,5 miliardi di lire.

Per completare il piano di costruzione autostradale affidato all'« Iri » dalla legge numero 729, restano quindi da portare a termine i lavori in corso su 434 chilometri oltre a opere di completamento sulle autostrade *ex* « Anas » e sono da appaltare ancora 309 chilometri dell'autostrada Adriatica e precisamente il raccordo di Ravenna, il tratto Ancona-Porto d'Ascoli-Pescara ed il tratto Vasto-Foggia-Canosa. Il presente disegno di legge si propone anzitutto di riattivare il suddetto residuo programma, superando a tal fine le difficoltà e gli impedimenti nel frattempo sorti.

Circostanze di diversa natura hanno infatti ridotto l'efficacia della legge 24 luglio 1961 n. 729: tali circostanze, sia di ordine tecnico sia di ordine economico generale, sono state concomitanti nel determinare uno squi-

librio fra costi e ricavi globali della rete autostradale « Iri » rendendo in particolare inadeguati i contributi dello Stato — fissati dalla legge 24 luglio 1961 n. 729 — a consentire una corretta gestione basata, ovviamente, sulla possibilità di un integrale ammortamento finanziario — nell'arco di tempo della concessione — di tutti gli oneri sostenuti dalla società « Autostrade », presupposto questo che giustifica la prevista devoluzione gratuita allo Stato e per esso all'« Anas » dell'intera rete.

Lo sviluppo della motorizzazione e le esigenze dei traffici hanno assunto ormai un ritmo tale nel nostro paese da consigliare di non limitare l'intervento legislativo al solo aggiornamento di norme di attuazione di vecchi programmi, ma, attraverso una visione aperta del problema, di predisporre un'opportuna integrazione dei programmi stessi, nell'ambito degli obiettivi della politica di piano sia attraverso la realizzazione di nuove autostrade sia in connessione alle necessità di adeguare autostrade già esistenti alle crescenti esigenze dei traffici.

Di qui le ragioni che hanno indotto il ministro dei lavori pubblici, previ prolungati ed accurati esami del problema di concerto con il ministro del tesoro, con il ministro delle finanze, con il ministro del bilancio e della programmazione economica e con il ministro delle partecipazioni statali, a presentare il disegno di legge in esame che reca appunto modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, e che appare come uno strumento atto a risolvere i problemi connessi al completamento del vecchio programma « Iri » ed idoneo al suo ulteriore sviluppo. Non vi è dubbio che la legge n. 729, consentendo la realizzazione di fondamentali infrastrutture quali quelle autostradali ha dato un notevole decisivo contributo allo sviluppo economico e sociale del Paese. I primi benefici, che si è già avuto modo di avvertire e destinati a manifestarsi in misura anche maggiore in futuro quando l'intera rete in programma potrà essere completata ed opportunamente integrata, si collegano alla duplice funzione che le autostrade assolvono in relazione al sistema economico italiano:

a) contribuire a risolvere i sempre più pressanti problemi di congestione che sono caratteristici delle aree più sviluppate del nostro Paese, come è facilmente verificabile osservando il decentramento di attività produttive dall'interno di tali aree lungo la fascia di territorio attraversata dalle autostrade;

b) costituire un fattore importantissimo nello sviluppo economico delle aree più arretrate, in quanto viene a ridursi (in termini di tempo e di costo), la distanza tra queste aree e i grandi mercati di approvvigionamento e di consumo, e nello stesso tempo, si favorisce il sorgere al loro interno di nuove iniziative per effetto, appunto, dell'accennata funzione di decentramento.

Questa duplice funzione assolta dalle autostrade si risolve in definitiva nel favorire l'insediamento, lungo grandi direttrici di sviluppo, di nuove iniziative favorendo un maggiore diffusione territoriale degli accresciuti livelli di reddito ed, in genere, delle condizioni di vita.

Quanto sopra si è accennato sull'azione svolta nell'economia italiana è tanto più evidente ed indiscutibile quando si consideri che lo sviluppo economico generale risulta sempre più strettamente condizionato dalle concrete possibilità di spostamenti territoriali di persone e di beni. A ciò si aggiunga lo sviluppo in atto della motorizzazione che minaccia di riprodurre lo squilibrio tra volumi di traffico e di disponibilità di infrastrutture per la grande viabilità che già ebbe a determinarsi alla fine degli anni '50.

Con la legge n. 729 del 1961 il nostro Paese è stato in grado, in un tempo relativamente breve, di colmare il distacco che, nel settore della grande viabilità, lo divideva dalle altre nazioni europee economicamente più progredite e di collocarsi addirittura al secondo posto in termini di estensione della rete autostradale in esercizio ed al primo posto per quanto riguarda il ritmo di realizzazione delle opere.

È un fatto che oggi si guarda all'Italia come alla nazione che meglio di ogni altra in Europa, in quest'ultimo decennio, ha saputo dotarsi di un moderno ed efficiente sistema di grande viabilità nel quadro della esigenza sempre più avvertita di collegamenti stradali moderni, rapidi e sicuri al servizio dei traffici nazionali ed internazionali, turistici e commerciali.

Il sistema di finanziamento della legge numero 729 ha consentito finora di contenere l'impegno finanziario dello Stato per la corresponsione del contributo entro importi modesti in rapporto al volume dei lavori effettuati.

Relativamente alla rete autostradale concessa all'« Iri » sono state infatti eseguite a tutto il 1967 opere per circa 645 miliardi con un onere a carico dello Stato, alla stessa data, di circa 165 miliardi in conto capitale, di

cui 64,8 miliardi a valere sugli stanziamenti della legge n. 463 e i residui 100 miliardi attraverso una serie di annualità trentennali coperte dagli equivalenti stanziamenti di cui all'articolo 20 della legge n. 729.

A questo bilancio, indubbiamente positivo, fanno riscontro tuttavia, le difficoltà di ordine essenzialmente economico, messe in luce nella relazione del disegno di legge. Il costo iniziale del programma di nuove costruzioni autostradali, affidate all'« Iri », in forza della legge n. 729, era stimato nella convenzione originaria in 742 miliardi di lire. Le più recenti valutazioni, aggiornate al settembre 1967, portano ad un aumento del costo di circa 420 miliardi, aumento che trova la sua giustificazione solo parzialmente nell'aumento del costo della manodopera verificatosi soprattutto nel triennio 1962-64. In effetti i progetti elaborati nel 1961 sono stati via via rivisti nel corso dello sviluppo dei lavori, per adeguarli alle norme tecniche che si sono perfezionate nel tempo, nonché alle nuove esigenze connesse con la sicurezza del traffico, da un lato, e con lo sviluppo delle aree servite dalle autostrade dall'altro.

In altri termini, si è riconosciuta, da parte dell'« Anas » la necessità di realizzazione di opere nuove con criteri moderni in continua e costante evoluzione. Così, nel campo delle nuove tecniche costruttive, si è ritenuto indispensabile adottare nelle nuove costruzioni, tipi di pavimentazioni aventi caratteristiche di portanza più adeguate al continuo sviluppo del traffico merci e, contemporaneamente, si è ritenuto opportuno di rinforzare tutte le pavimentazioni dei tronchi autostradali in esercizio; nel campo della sicurezza si sono abbandonate le sezioni-tipo previste dalla convenzione del 1962 che su numerose tratte autostradali — specie nel sud — prevedevano una piattaforma stradale di soli 19 metri e cioè su due carreggiate senza banchine continue di sosta; tali sezioni sono state modificate prevedendo per tutti i tronchi autostradali le banchine di sosta continue.

In alcuni tratti di montagna, in corrispondenza delle lunghe salite, sono state previste corsie riservate agli autotreni; sono state ridotte in genere tutte le pendenze longitudinali, sia in salita che in discesa, specie in galleria; sono stati introdotti, in corrispondenza delle curve, opportuni tratti a raggio variabile costituenti elementi di transizione tra rettilinea e curva.

Allo scopo di impedire lo scavalco dello spartitraffico, l'« Anas » ha opportuna-

mente imposto alle società concessionarie la protezione della banchina centrale spartitraffico con adeguate barriere di sicurezza sui tronchi autostradali già costruiti, mentre per i tronchi autostradali non ancora appaltati la larghezza dello spartitraffico è stata portata dall'attuale massimo di tre metri al minimo di dodici metri. Si è prevista la installazione, su tutte le autostrade, in esercizio, in costruzione e da appaltare, di impianti telefonici di soccorso ad uso degli utenti in difficoltà.

Sono stati incrementati in misura notevole gli impianti al servizio dell'utenza con la costruzione di nuove aree di servizio e di nuovi parcheggi non previsti dai progetti originari. Tutti i progetti di segnaletica verticale ed orizzontale sono stati aggiornati migliorandone le caratteristiche qualitative e quantitative.

Infine, per tener conto delle mutate esigenze delle zone servite dalle autostrade, sono stati apportati aggiornamenti, talvolta sostanziali, ai progetti. Così, ad esempio, si è provveduto a realizzare il tronco appenninico dell'autostrada Napoli-Bari, tra Avellino e Canosa, su doppia carreggiata, mentre la primitiva convenzione del 1962 prevedeva la costruzione, come primo stralcio, di una sola carreggiata; si è completato il raccordo di Bari, non previsto dai progetti originari; sono stati realizzati nuovi svincoli di stazioni; sono state, infine, apportate varianti innumerevoli a tutti i tracciati per tener conto dei futuri sviluppi delle zone industriali, turistiche ed urbane nonché delle esigenze di carattere paesaggistico prospettate dalle sovrintendenze ai monumenti e belle arti.

Il miglioramento delle caratteristiche, il perfezionamento dei tracciati e l'aumento dei costi di costruzione, conseguente all'aumento del costo della manodopera, hanno avuto per effetto un aumento complessivo del costo del piano di circa 420 miliardi di lire, solo parzialmente compensato dai maggiori introiti conseguenti al favorevole andamento del traffico. Tale squilibrio determina, in pratica, la impossibilità, in base al sistema di finanziamento delle opere previste dalla legge n. 729, di portare a termine il programma di costruzioni autostradali per l'insufficienza venutasi a creare negli stanziamenti disponibili sulla citata legge n. 729 per far fronte al contributo dello Stato.

Per sbloccare la situazione sopra delineata, il Governo non aveva, in pratica, che tre alternative:

a) provvedere all'integrazione degli stanziamenti di cui alla legge n. 729 adeguando

doli alle nuove previsioni di introiti e di costi;

b) rinunciare al completamento del programma di costruzioni rinviando a tempi migliori la realizzazione dei tronchi ancora da appaltare relativi all'autostrada Adriatica;

c) dare attuazione integrale al programma stabilito dall'articolo 16 della legge n. 729 addossando la copertura del maggior onere non già sul contribuente (come avverrebbe attraverso la soluzione di cui al punto a) ma sull'utente diretto beneficiario del servizio, mediante un'adeguata ristrutturazione del sistema tariffario.

Le dimensioni del problema si sono nel frattempo ulteriormente ampliate, essendosi sempre più evidenziata l'esigenza di una integrazione del sistema autostradale nazionale in considerazione della crescente dinamica del traffico e dell'opportunità sia di portare altre regioni a beneficiare delle disponibilità di collegamenti autostradali, con speciale riguardo al mezzogiorno d'Italia, sia di provvedere in tempo a risolvere i problemi di congestione delle regioni a più elevato indice di motorizzazione.

Opportuna e tempestiva è risultata quindi l'iniziativa del ministro per i lavori pubblici di affidare ad una apposita commissione — prima di investire il Parlamento di tutta la complessa materia — l'individuazione della soluzione più conveniente sia per il superamento delle difficoltà sorte in sede di realizzazione del programma indicato dalla legge n. 729, sia per la realizzazione di un programma aggiuntivo di costruzioni che rispondesse alle esigenze accennate.

A far parte della commissione furono chiamati i rappresentanti più qualificati di tutte le amministrazioni interessate e, cioè il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, un consigliere di Stato in rappresentanza del Ministero del bilancio, un ispettore generale capo della ragioneria generale dello Stato per il Ministero del tesoro, due ispettori generali in rappresentanza, rispettivamente, del Ministero delle partecipazioni statali e dell'« Anas », affiancati da un docente universitario in diritto amministrativo e dai rappresentanti dell'« Iri » e della società concessionaria « Autostrade ».

La predetta Commissione concluse i suoi lavori rimettendo al Ministro una dettagliata relazione approvata all'unanimità, nella quale, dopo aver constatata la sopravvenuta carenza degli stanziamenti di cui all'articolo 20

## IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 GENNAIO 1968

della legge n. 729, e le conseguenze negative sul piano pratico operativo, ai fini della realizzazione del programma di costruzione di cui all'articolo 16 della legge stessa, formulava delle concrete proposte di soluzione ai quesiti ad essa sottoposti.

Il parere della Commissione ha tenuto conto al tempo stesso della necessità di evitare l'accogliuto di nuovi oneri a carico del bilancio dello Stato e della esigenza di dare corso, senza ulteriori remore, al completamento del programma stabilito dalla legge n. 729, programma del resto acquisito tra gli obiettivi del piano di sviluppo economico nazionale. In definitiva veniva indicata come unica soluzione accettabile quella di provvedere alla copertura del maggiore costo previsto per la realizzazione del piano globale mediante l'adeguamento delle tariffe di pedaggio, considerato, tra l'altro, che la misura delle tariffe stesse è rimasta invariata per oltre un decennio e che il prevedibile aumento avrebbe inciso in misura modesta sul costo del trasporto.

A questo proposito vale la pena di ricordare che i livelli tariffari italiani sono oggi comparativamente i più bassi di tutti quelli esistenti in altri Paesi.

Per quanto riguarda le autovetture infatti, contro una tariffa media sulla rete « Iri » di 6 lire/chilometro si riscontrano negli Stati Uniti d'America ed in Francia tariffe medie di circa 10 lire/chilometro, in Spagna una tariffa media (prevista) di 11 lire/chilometro; e in Giappone una tariffa media di 13 lire/chilometro.

Un divario analogo, se non maggiore, si riscontra per le tariffe degli autoveicoli industriali.

D'altra parte, la soluzione del ricorso ad un adeguamento del pedaggio appariva corrispondente anche ad un criterio più equo in quanto avrebbe evitato di addossare alla generalità dei contribuenti il maggiore costo del piano stesso, facendone carico ai diretti beneficiari del servizio e cioè agli utenti delle autostrade.

Le conclusioni della Commissione sono state sostanzialmente accolte dal Ministro dei Lavori pubblici che le ha tradotte nelle norme del disegno di legge in esame.

Passando quindi a trattare il merito del provvedimento, sembra al Relatore che esso ben risponda agli obiettivi che si volevano raggiungere ed in particolare:

a) predeterminare il contributo a carico dello Stato per la attuazione del piano glo-

bale di costruzioni autostradali, affidato o da affidare alla società « Autostrade » del gruppo « Iris », limitandolo all'importo degli stanziamenti già esistenti in base alla legge n. 729 e quindi senza nessun ulteriore onere a carico dello Stato;

b) rendere partecipe lo Stato di tutti gli utili della gestione, fatta eccezione di una equa remunerazione del capitale della società concessionaria;

c) rendere possibile, oltre al completamento del programma di costruzioni già in concessione, l'attuazione di un piano autostradale aggiuntivo, delegando il Governo, e per esso i Ministri titolari dei dicasteri interessati, previo parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica, ad individuare concretamente le nuove autostrade da realizzare.

Il provvedimento in oggetto mira ad attuare una sostanziale riforma del vigente regime concessionale soprattutto in quanto si elimina la necessità delle revisioni annuali della misura del contributo, nel corso dello intero periodo di costruzione e la eventuale conseguente necessità di un periodico adeguamento degli stanziamenti.

In pratica viene ad essere rimosso il principale ostacolo che si era frapposto al normale svolgimento dell'attuale piano di costruzioni, eliminando la necessità di provvedere alla integrazione periodica degli stanziamenti.

Questi rimangono fissati senza nessun ulteriore aggravio, per lo Stato, nelle somme indicate all'articolo 20 della legge n. 729. Giova a questo proposito sottolineare che lo apporto finanziario dello Stato risulterà quindi quanto mai limitato in rapporto al volume degli investimenti: basti ricordare infatti che l'onere annuo a carico dello Stato per contributi da erogare alla società concessionaria non supererà l'importo massimo di 15.800 milioni di lire, indicato nell'articolo 20 della legge n. 729, a fronte della realizzazione di opere per un costo valutabile solo per il programma in corso in 1.165 miliardi di lire.

Anche in termini di contributo complessivo l'apporto dello Stato, appare decisamente modesto, se si considera che il valore capitale di tale contributo risulta di 271 miliardi di lire, pari al 23 per cento del costo del programma già in concessione. Tale percentuale è destinata a diminuire ulteriormente con il previsto inserimento di un pro-

gramma aggiuntivo il cui costo non graverà in alcun modo sul bilancio dello Stato. Con il sistema sopra accennato, e cioè con la predeterminazione del contributo, l'intero rischio della gestione passa pertanto alla società concessionaria, ciò che spiega la integrale acquisizione da parte della stessa di tutti gli introiti effettivi nel corso del periodo della concessione.

Lo Stato, peraltro, non viene escluso dal beneficio di una gestione economicamente favorevole, in quanto, come sopra già accennato, tutti gli utili eccedenti un'equa remunerazione del capitale sociale (opportunamente limitata ad un dividendo massimo dell'8 per cento) competono allo Stato. Una menzione particolare merita a quest'ultimo proposito la norma del disegno di legge che precisa i criteri in base ai quali va determinato l'utile della gestione. Appare in effetti rispondente ad un giusto e sano criterio di gestione, la costituzione — mediante accantonamenti annuali in deduzione dell'utile lordo di gestione — di adeguati fondi con cui far fronte non solo alle spese di manutenzioni, e riparazioni straordinarie, ma altresì agli indispensabili ammodernamenti, completamenti ed innovazioni tecniche degli impianti che si renderebbero necessari al fine di assicurare nel tempo alla rete autostradale quelle necessarie caratteristiche di modernità ed efficienza che sono la condizione prima per assolvere appieno ai compiti cui è destinata.

D'altra parte, la fissazione di un limite, a tali accantonamenti, del 10 per cento degli introiti annuali, impedisce che un prelievo eccessivo possa frustrare in pratica il diritto dello Stato all'acquisizione degli utili dello esercizio.

Un'ulteriore garanzia a favore dello Stato, è rappresentata dalla prevista devoluzione allo stesso, alla scadenza della concessione, dell'ammontare dei fondi accantonati, e non utilizzati, nonché del vincolo posto all'oggetto sociale della società concessionaria la cui attività dovrà essere limitata esclusivamente alla costruzione ed all'esercizio delle autostrade indicate dall'articolo 16 della più volte citata legge n. 729, e di quelle che saranno individuate nell'ambito del programma aggiuntivo.

A questo insieme di limitazioni e vincoli posti alla società concessionaria fanno riscontro le possibilità di controllo della gestione da parte dello Stato, rappresentato essen-

zialmente dalla presenza di ben quattro rappresentanti delle singole Amministrazioni interessate sui 5 componenti il Collegio sindacale della società concessionaria.

Per quanto attiene all'erogazione dei contributi stanziati appaiono sufficientemente cautelative le condizioni a cui è subordinata la erogazione dei contributi stessi; condizioni che, oltre a prevedere il caso limite della decadenza della concessione, contemplanò la erogazione del contributo in proporzione al costo delle opere effettivamente eseguite nell'ipotesi di ritardi per giustificati motivi nei tempi di esecuzione fissati nella convenzione stessa. Il discorso più sopra sviluppato sulla decisiva funzione stimolatrice dello sviluppo economico e sociale del Paese svolta da una rete autostradale moderna e sufficientemente integrata, costituisce il principale argomento a favore della impostazione di un programma di costruzioni aggiuntive.

Il fatto che il provvedimento in questione demandi al Ministro per i lavori pubblici, di concerto con gli altri Ministri interessati e sentito il parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica, l'individuazione delle nuove autostrade trae motivo dalla necessità di una approfondita valutazione degli aspetti tecnici, finanziari ed economici del piano globale. Inoltre tale delega si inquadra in maniera corretta nella logica della programmazione in quanto in tal modo il provvedimento in questione non viene visto sotto il profilo settoriale, ma inserito nelle più ampie esigenze di tutta la politica dei trasporti italiani. È importante peraltro considerare che l'approvazione del programma aggiuntivo non è destinata ad alterare gli obiettivi e le indicazioni del piano economico nazionale 1966-70. Infatti, ove si considerino i tempi necessari per addivenire alla stipula della nuova convenzione, alla predisposizione dei progetti esecutivi, all'acquisizione dei terreni, all'appalto delle opere ed all'allestimento dei cantieri di lavoro, i primi limitati investimenti si avrebbero a partire dal 1970, con un'apprezzabile incidenza a partire solo dal 1971.

Sempre in merito a tale programma, sembra necessario che si continui a rispettare la esigenza ad un equilibrio economico globale della concessione, ribadendo all'articolo 9 del disegno di legge, che l'aumento delle tariffe di pedaggio verrà determinato nella misura che sarà necessaria per assicurare il conseguimento del pareggio della gestione non già

## IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 GENNAIO 1968

delle sole autostrade, di cui al 1 comma dell'articolo 16, della legge 729, ma del piano globale, ivi comprese quindi le nuove autostrade che saranno indicate dal decreto di cui al primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge in esame.

Infatti, la determinazione dell'aumento delle tariffe di pedaggio fatta con riferimento alle sole autostrade di cui all'articolo 16 della legge n. 729, così come previsto dal citato articolo 9, unitamente al vincolo di cui allo articolo 1 (individuazione delle nuove autostrade in modo da assicurare il pareggio globale della gestione della intera rete) potrebbe portare a limitare la scelta delle nuove autostrade a quelle che si presentino economicamente autosufficienti vale a dire ai soli tronchi di pianura e con elevato volume di traffico.

Un tale impostazione escluderebbe evidentemente la possibilità di inserire nel nuovo programma la realizzazione di autostrade non economicamente autosufficienti.

In definitiva, si può concludere che il disegno di legge presentato dal Ministro per i lavori pubblici, con le lievi precisazioni che si è ritenuto opportuno sottolineare per una esatta rispondenza alle finalità del provvedimento stesso, raggiunge lo scopo di dare completa e puntuale attuazione all'articolo 16 della legge n. 729 e di dare nello stesso tempo un nuovo impulso al piano nazionale di costruzioni autostradali con l'impostazione di un piano aggiuntivo che valga a conferire una maggiore organicità e funzionalità al sistema autostradale italiano. Tutto ciò senza alcun aggravio per il bilancio dello Stato che potrà anzi, in prospettiva, beneficiare del prevedibile favorevole andamento dei traffici e degli introiti.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole relatore per la sua relazione.

Il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto delle proposte di legge e del disegno di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge:

CASTELLI ed altri: « Iscrizione della idrovia Melegnano-Pavia-Po tra le linee navigabili di seconda classe » (4479).

Presenti . . . . .	27
Votanti . . . . .	17
Astenuti . . . . .	10
Maggioranza . . . . .	9
Voti favorevoli . . . . .	16
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

Proposta di legge:

Senatori LOMBARDI ed altri: « Iscrizione dell'idrovia Torino-Novara-Ticino e Novara-Bassignana-Acqui Terme tra le linee navigabili di seconda classe » (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (4488).

Presenti . . . . .	27
Votanti . . . . .	17
Astenuti . . . . .	10
Maggioranza . . . . .	9
Voti favorevoli . . . . .	15
Voti contrari . . . . .	2

(La Commissione approva).

Disegno di legge:

« Inserimento del Centro sperimentale dell'ANAS di Cesano (Roma) tra i laboratori ufficiali » (4593).

Presenti . . . . .	27
Votanti . . . . .	27
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	27
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Proposta di legge:

CURTI IVANO E AVOLIO: « Modificazione dell'articolo 5 della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli » (1204).

GOMBI ed altri: « Modifiche alla legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli » (2051).

ZANIBELLI ed altri: « Ampliamento e nuove norme del programma di costruzione di case per i lavoratori agricoli dipendenti di cui alla legge 30 dicembre 1960, n. 1676 » (2105).

## IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 GENNAIO 1968

in un testo unificato e con il nuovo titolo:

« Proroga della legge 30 dicembre 1960, n. 1676, recante norme per la costruzione di abitazioni per lavoratori agricoli dipendenti ».

Presenti e votanti . . . .	27
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . .	25
Voti contrari . . . . .	2

(La Commissione approva).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alessandrini, Barbaccia, Baroni, Beragnoli, Biagioni, Bottari, Brandi, Carra, Corghi, Cucchi, Curti Ivano, Degan, Di Vittorio Berti Baldina, Fracassi, Fulci, Giorgi, Guarrien-

to, Guarra, Lusoli, Nannini, Napolitano Luigi, Natoli, Poerio, Ripamonti, Taverna, Teranova Corrado, Todros.

*Si sono astenuti sulla proposta di legge n. 4488:*

Beragnoli, Corghi, Curti Ivano, Di Vittorio Berti Baldina, Giorgi, Lusoli, Napolitano Luigi, Natoli, Poerio, Todros.

**La seduta termina alle 11,10.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO