

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

CIV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 FEBBRAIO 1968

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazione del Presidente:		Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
PRESIDENTE	1161	Integrazioni dei fondi di cui all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, per il completamento del programma di costruzione di raccordi autostradali e per le strade di grande comunicazione (4824)	1176
Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):		PRESIDENTE	1176, 1178, 1179, 1180, 1181
Finanziamenti per opere di edilizia abitativa a totale carico dello Stato (4825);		BERAGNOLI	1181
BERAGNOLI ed altri: Norme in favore dei lavoratori alloggiati in abitazioni improprie (4693)	1162	CRUCIANI	1178
PRESIDENTE	1162, 1163, 1164, 1165, 1166	DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1177, 1179, 1181
BERAGNOLI	1163, 1164, 1166	DEGAN, <i>Relatore</i>	1176
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1162, 1163, 1164, 1165, 1166	MICHELI	1180
RIPAMONTI, <i>Relatore</i>	1163, 1164, 1165, 1166	RADI	1181
TODROS	1164	RIPAMONTI	1177
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		TODROS	1177
Modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, concernente il piano di nuove costruzioni stradali e autostradali (4718)	1167	Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1167, 1168, 1169, 1170, 1171, 1172, 1173, 1174, 1176	PRESIDENTE	1182
ACHILLI	1175		
BERAGNOLI	1169, 1173, 1174		
BRANDI, <i>Relatore</i>	1172, 1173		
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1170, 1171, 1172, 1173, 1176		
DELFINO	1170, 1172, 1176		
GREGGI	1170, 1171, 1172, 1174, 1176		
GUARRA	1174		
RIPAMONTI	1167, 1169, 1175		
TODROS	1170, 1172		

La seduta comincia alle 10.

BERAGNOLI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(E approvato).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che partecipano alla seduta senza voto deliberativo a norma dell'articolo 40 del Regolamento i deputati Delfino, Guerrini Giorgio, Radi e Micheli.

Seguito della discussione abbinata del disegno di legge: Finanziamenti per opere di edilizia abitativa a totale carico dello Stato (4825); e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Beragnoli ed altri: Norme in favore dei lavoratori alloggiati in abitazioni improprie (4693).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge n. 4825, concernente « Finanziamenti per opere di edilizia abitativa a totale carico dello Stato »; e della proposta di legge n. 4693, d'iniziativa dei deputati Beragnoli, Todros, Amendola Pietro, Busetto, Cianca, Corghi, Di Vittorio Berti Baldina, Giorgi, Lusoli, Napolitano Luigi, Natoli, Poerio, e Re Giuseppina concernente « Norme in favore dei lavoratori alloggiati in abitazioni improprie ».

Nella seduta precedente è stata svolta la relazione. Dichiaro pertanto aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli.

Il Relatore ha proposto di assumere come testo base della discussione quello della proposta di legge.

Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Do lettura dell'articolo 1 del disegno di legge:

ART. 1.

(Stanziamenti per l'edilizia a totale carico dello Stato)

Per l'attuazione di un programma di edilizia abitativa a totale carico dello Stato, è autorizzata la spesa di lire 50.000.000.000 da stanziare, in ragione di lire 10.000.000.000 l'anno, negli anni finanziari dal 1967 al 1971, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

All'onere di lire 10.000.000.000 previsto dalla presente legge per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968 si farà fronte mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per gli stessi anni finanziari, riguardante il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Il relatore, onorevole Ripamonti, e l'onorevole Beragnoli hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere al primo comma dopo la parola « Stato » le parole: « e per il completamento dei programmi di cui all'articolo 1 della legge 29 marzo 1965, n. 218, nel limite massimo di 300 milioni ».

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il parere del Governo è favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato dai deputati Ripamonti e Beragnoli.

(È approvato).

L'articolo 1 risulta pertanto così formulato:

ART. 1.

(Stanziamenti per l'edilizia a totale carico)

Per l'attuazione di un programma di edilizia abitativa a totale carico dello Stato e per il completamento dei programmi di cui all'articolo 1 della legge 29 marzo 1965, n. 218, nel limite massimo di 300 milioni è autorizzata la spesa di lire 50.000.000.000 da stanziare, in ragione di lire 10.000.000.000 l'anno, negli anni finanziari dal 1967 al 1971, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

All'onere di lire 10.000.000.000 previsto dalla presente legge per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968 si farà fronte mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per gli stessi anni finanziari, riguardante il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

(Attuazione dei programmi a totale carico - Corrispettivi agli enti)

I programmi di opere di edilizia abitativa a totale carico dello Stato sono attuati dagli Istituti autonomi per le case popolari e dall'Istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale.

Agli Istituti anzidetti è corrisposto un compenso, per rimborso di spese comprensive di ogni e qualsiasi onere, da determinarsi di volta in volta con decreto del Ministro dei lavori pubblici in misura, comunque, non superiore al 6 per cento dell'importo di progetto, avuto riguardo all'importo globale degli interventi.

A questo articolo l'onorevole Beragnoli propone di aggiungere, dopo le parole: « dall'Istituto per lo sviluppo per l'edilizia sociale », le altre: « e dai comuni ».

RIPAMONTI, *Relatore*. Dal punto di vista di una organica politica edilizia, non sarei favorevole alla introduzione degli enti locali, in quanto il programma verrebbe frazionato tra molti enti operativi, mentre la Commissione si è più volte espressa per una attuazione degli interventi mediante l'accenramento in un unico ente provinciale.

Comunque, poiché in sede di Comitato ristretto si è giunti all'accordo di prendere in considerazione anche i comuni, mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Sottosegretario ?

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi auguro che non si insista sull'emendamento, in quanto il Governo vuole rendere sempre più organico l'intervento dello Stato, arrivando a predisporre un unico ente di intervento al centro, mentre gli « Iacp » opererebbero alla periferia. Aggiungo che attualmente il Ministero non in grado di esercitare la necessaria vigilanza sui comuni.

Trattandosi, quindi, di opere a totale carico dello Stato, raccomando di limitare gli enti costruttori a quelli già previsti nel testo originario. Su questi enti il Ministero è in grado di esercitare, oltre il controllo tecnico, anche una vigilanza più penetrante, considerato che i suoi rappresentanti fanno parte dei consigli di amministrazione.

PRESIDENTE. Onorevole Beragnoli, insiste sull'emendamento ?

BERAGNOLI. Insisto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Beragnoli, non accolto dal relatore né dal Governo.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

(Assegnazione degli alloggi a totale carico - Canone di locazione)

L'assegnazione delle abitazioni costruite a totale carico dello Stato ai sensi della presente legge è disposta dalla commissione provinciale prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655, a favore di coloro che si trovino in condizioni economiche e abitative particolarmente disagiate od in altre condizioni ritenute meritevoli di speciale considerazione, secondo i criteri da determinarsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

Gli onorevoli Ripamonti e Beragnoli propongono di premettere il seguente comma:

« Le abitazioni costruite ai sensi della presente legge sono destinate alla locazione semplice ».

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Gli onorevoli Ripamonti e Beragnoli propongono di sopprimere le parole « ai sensi della presente legge ». Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

L'onorevole Beragnoli ha presentato il seguente emendamento tendente a sostituire le parole successive all'espressione « che si trovano » con le seguenti:

« in una delle seguenti condizioni:

a) che siano alloggiati in grotte, baracche, scantinati, edifici pubblici, locali malsani e simili;

b) che dimostrino che i loro proventi complessivi della famiglia non superino le lire 50.000 mensili;

c) che siano in altre condizioni ritenute meritevoli di speciale considerazione, secondo i criteri da determinarsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici ».

RIPAMONTI, *Relatore*. Sono d'accordo sul punto a), nel senso che la legge sia orientata ad eliminare le abitazioni improprie, dando la priorità nell'assegnazione delle abitazioni costruite a totale carico dello Stato a

coloro che siano alloggiati in grotte, baracche, scantinati, eccetera.

Il relatore invece esprime parere contrario al punto *b*), in quanto, stabilendo come criterio preferenziale i redditi non superiori a 50 mila lire mensili, si opera una selezione che non si basa su criteri oggettivi e facilmente determinabili. Se noi inseriamo nella legge una simile discriminazione, veniamo ad innovare sostanzialmente tutta la materia oggetto del nostro esame.

BERAGNOLI. Vorrei insistere sul punto *b*) del mio emendamento, in quanto ritengo che la specificazione ivi prevista non abbia lo scopo di limitare l'obiettivo complessivo del provvedimento, ma tenda a realizzare le condizioni perché un notevole numero di lavoratori del nostro Paese, specialmente nelle zone più depresse del Mezzogiorno e delle isole, possa fruire dell'assegnazione di una abitazione con un fitto sopportabile, in relazione alle modestissime entrate di coloro che ne beneficieranno.

Occorre tener presente che per alcune categorie di lavoratori diventano impossibili anche gli affitti della « Gescal » e non capisco perché non si preveda la possibilità per i lavoratori che godono di un reddito così basso di accedere ad una abitazione decente.

Ritengo in definitiva che la Commissione potrebbe confortare con un voto favorevole il mio emendamento.

RIPAMONTI, *Relatore*. L'articolo 3 del disegno di legge fissa criteri di priorità per l'assegnazione degli alloggi per coloro che si trovano in condizioni economiche particolarmente disagiate e noi potremmo fissare un riferimento anche al reddito complessivo delle famiglie, lasciando al Ministro la possibilità di stabilire, nel caso specifico, la graduatoria dei redditi, senza introdurre i limiti di cui al punto *b*) dell'emendamento Beragnoli.

TODROS. Si potrebbe lasciare al ministro dei lavori pubblici il compito di fissare i limiti dei redditi.

RIPAMONTI, *Relatore*. Propongo di sostituire alle parole: « in condizioni economiche e abitative particolarmente disagiate od in altre condizioni ritenute meritevoli di speciale considerazione, secondo i criteri da determinarsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici », le altre: « in una delle seguenti condizioni: *a*) che siano alloggiati in grotte, baracche, scantinati, edifici pubblici, locali malsani e comunque in abitazioni improprie; *b*) che siano in condizioni economiche ed abitative particolarmente disagiate od in altre condizioni ritenute meritevoli di spe-

ciale considerazione, secondo i criteri da determinarsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici, tenuto conto anche del reddito complessivo delle famiglie ».

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non sono favorevole ad una diversa determinazione delle categorie e dei requisiti, in quanto si innoverebbe affrettatamente l'intero sistema, suscitando perplessità interpretative.

RIPAMONTI, *Relatore*. L'emendamento specifica due punti già contenuti nell'articolo 3.

L'unica innovazione consiste nel fatto che l'emendamento prevede che per l'assegnazione degli alloggi si tenga conto anche del reddito complessivo della famiglia.

BERAGNOLI. Non insisto sul mio emendamento e mi associo all'emendamento proposto dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Ripamonti.

(È approvato).

L'articolo 3 risulta pertanto così formulato:

(Assegnazione degli alloggi a totale carico
— Canone di locazione)

Le abitazioni costruite ai sensi della presente legge sono destinate alla locazione semplice.

L'assegnazione delle abitazioni costruite a totale carico dello Stato è disposta dalla Commissione provinciale prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655, a favore di coloro che si trovino in una delle seguenti condizioni:

a) che siano alloggiati in grotte, baracche, scantinati, edifici pubblici, locali malsani e comunque in abitazioni improprie;

b) che siano in condizioni economiche ed abitative particolarmente disagiate o in altre condizioni ritenute meritevoli di speciale considerazione, secondo i criteri da determinarsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici, tenuto conto anche del reddito complessivo delle famiglie.

Pongo in votazione l'articolo 3 nel suo complesso.

(È approvato).

Gli onorevoli Beragnoli e Ripamonti hanno presentato l'articolo aggiuntivo 3-*bis*, di cui do lettura:

« L'ufficio del Genio civile competente per territorio provvede, all'atto stesso del trasferi-

mento degli assegnatari nei nuovi alloggi, ai lavori necessari per la demolizione delle baracche e simili esistenti sul suolo di proprietà dello Stato e di altri enti pubblici, nonché alla ostruzione delle grotte, caverne e simili.

Alla spesa occorrente per l'esecuzione dei lavori di cui al presente articolo si fa fronte con i fondi di cui all'articolo 1 della presente legge ».

L'onorevole relatore ha facoltà di illustrarlo.

RIPAMONTI, *Relatore*. L'articolo aggiuntivo 3-bis ripete una norma già in vigore la quale prevede che, costruendosi nuove abitazioni, siano demolite quelle improprie e sia impedito l'utilizzo di grotte, caverne e simili.

Poiché non è stato fatto riferimento alla legge n. 640, questa precisazione appare necessaria.

PRESIDENTE. Il Governo ?

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3-bis.

(È approvato).

Gli onorevoli Beragnoli e Ripamonti hanno proposto l'articolo aggiuntivo 3-ter di cui do lettura:

« L'approvazione dei progetti equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed i relativi lavori sono considerati urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge.

Per le espropriazioni di aree nei comuni non obbligati, o che non si siano avvalsi della facoltà di formare i piani di zona di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 167, si applicano le norme contenute negli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 ».

L'onorevole relatore ha facoltà di illustrarlo.

RIPAMONTI, *Relatore*. L'articolo ripete una norma che è introdotta in ogni legge per l'edilizia popolare e prevede che nei comuni in cui si costruisce al di fuori dei piani di zona si applichino i criteri di espropriazione stabiliti dalla legge di Napoli.

Mi auguro che questo emendamento sia approvato, in quanto evita che siano applicate diverse modalità di espropriazione, secondo che si costruisca all'interno o al di fuori dei piani di zona.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 3-ter.

(È approvato).

L'onorevole Beragnoli ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 3-quater:

ART. 3-quater.

« Il Ministro dei lavori pubblici fissa con proprio decreto il costo convenzionale a vano utile ai fini della determinazione dei canoni di locazione. Con lo stesso decreto è stabilito il canone di locazione che non potrà superare la misura massima dell'1,80 per cento del costo convenzionale a vano ivi comprese le spese di gestione e di manutenzione e ogni altra spesa.

Il Ministro dei lavori pubblici può stabilire altresì l'eventuale quota parte del canone di locazione da versarsi, a cura degli Enti gestori, nelle casse del Tesoro a titolo di parziale rimborso del capitale e relativi interessi, investito nella costruzione degli alloggi.

Il pagamento dei canoni di locazione e di ammortamento e le eventuali morosità sono disciplinati dalle norme del testo unico sulla edilizia economica e popolare 28 aprile 1938, n. 1165 e successive modificazioni ed integrazioni ».

Qual è il parere del relatore ?

RIPAMONTI, *Relatore*. L'articolo aggiuntivo 3-quater ripete il concetto del costo convenzionale a vano ai fini della determinazione dell'affitto, che, con decreto del ministro dei lavori pubblici, non potrà superare la misura massima dell'1,80 per cento del costo a vano, ivi comprese le spese di gestione e di manutenzione.

Desidero esprimere la mia contrarietà nei confronti dell'espressione « e ogni altra spesa », in quanto tale determinazione deve essere riferita stabile per stabile e può escludere i rimborsi dei servizi.

Circa le spese di gestione e di manutenzione, l'aliquota fissata allo 0,30 per cento mi sembra effettivamente bassa; infatti lo 0,30 per cento riferito al costo a vano di 1 milione comporta 3 mila lire annue per spese di gestione e di manutenzione a vano. Sarebbe preferibile lasciare il canone massimo dell'1,50 per cento, dando al ministro dei lavori pubblici la possibilità di definire le quote aggiuntive che determinano l'ammontare dello affitto globale.

Ricordo che nell'articolo precedente abbiamo introdotto una clausola, secondo la quale

si stabilisce il principio di tener conto del reddito familiare nelle assegnazioni.

Non credo che sia un criterio perequativo quello di fissare il canone nella misura dell'1,80 per cento del costo convenzionale a vano, pur rendendomi conto che in tal maniera il proponente ha inteso, nel fissare un canone massimo, eliminare motivi di discussione fra gli enti costruttori e gli inquilini.

BERAGNOLI. La misura massima dell'1,80 per cento del costo convenzionale a vano è stata determinata in seguito ai contatti avuti con alcuni funzionari del Ministero dei lavori pubblici, i quali ci hanno fatto presente che in particolari condizioni la percentuale dell'1,50 per cento, canone di affitto previsto per le costruzioni della « Gescal », risultava troppo bassa.

RIPAMONTI, *Relatore*. Propongo di stabilire che la misura massima del canone di locazione non può superare il 2 per cento del costo convenzionale a vano, ivi comprese le spese di gestione e di manutenzione, eliminando il riferimento ad ogni altra spesa.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Propongo di rinviare genericamente alle norme in vigore per gli alloggi popolari, al fine di evitare omissioni che potrebbero dar luogo a perplessità di interpretazione.

Per il resto, mi rimetto alla Commissione.

RIPAMONTI, *Relatore*. L'ultimo comma dell'articolo 3-*quater*, così come è formulato, fa riferimento alle norme in vigore.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Poiché l'ultimo comma si riferisce al testo unico del 1938 e alle successive modificazioni e integrazioni, non insisto.

PRESIDENTE. L'articolo 3-*quater* potrebbe risultare così formulato, assorbendo in esso anche il sub-emendamento proposto dal Relatore.

« Il Ministro dei lavori pubblici fissa con proprio decreto il costo convenzionale a vano utile ai fini della determinazione dei canoni di locazione. Con lo stesso decreto è stabilito il canone di locazione che non potrà superare la misura massima del 2 per cento del costo convenzionale a vano, ivi comprese le spese di gestione e di manutenzione.

Il Ministro dei lavori pubblici può stabilire altresì la eventuale quota parte del canone di locazione da versarsi, a cura degli Enti gestori, nelle casse del Tesoro a titolo di parziale rimborso del capitale e relativi interessi, investito nella costruzione degli alloggi.

Il pagamento dei canoni di locazione e di ammortamento e le eventuali morosità sono disciplinati dalle norme del testo unico sulla edilizia economica e popolare approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni ed integrazioni ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Beragnoli e Ripamonti hanno presentato un articolo 3-*quinquies*, di cui do lettura:

« Gli alloggi costruiti ai sensi della presente legge sono trasferiti, dopo il collaudo, in gestione agli Istituti autonomi per le case popolari ».

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3-*quinquies*.

(È approvato).

Poiché agli articoli 4, 5 e 6 non sono stati presentati emendamenti, ne do lettura, avvertendo che li porrò successivamente in votazione.

ART. 4.

(Opere di urbanizzazione)

A valere sulla spesa autorizzata dal precedente articolo 1, gli enti che attuano i programmi di opere previsti dalla presente legge - previo consenso delle Amministrazioni comunali interessate, con le quali concorderanno anche gli elementi di carattere tecnico, con l'osservanza delle prescrizioni dei piani di zona di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 167, o dei piani regolatori, o dei programmi di fabbricazione - sono autorizzati ad eseguire le opere di urbanizzazione primaria interessanti le aree occorrenti per la realizzazione dei programmi medesimi, per una spesa non superiore al 20 per cento dell'importo di ciascun programma.

Sono opere di urbanizzazione primaria quelle indicate dall'articolo 4 della legge 29 settembre 1964, n. 847.

Le opere di urbanizzazione, dopo l'approvazione del relativo collaudo, passano in proprietà del comune.

(È approvato).

ART. 5.

(Rimborso delle opere di urbanizzazione)

I comuni, nei quali vengono realizzate a cura degli enti costruttori di abitazioni popolari ed economiche le opere di urbanizzazione di cui al precedente articolo, debbono rimborsare allo Stato la spesa sostenuta dall'ente quale risulta dal certificato di collaudo dei lavori eseguiti.

Il recupero di detta spesa sarà effettuato in 30 rate annuali costanti senza interessi, decorrenti dal terzo anno successivo a quello in cui è stato redatto il verbale di collaudo.

(È approvato).

ART. 6.

(Agevolazioni tributarie)

Gli atti e i contratti occorrenti per l'attuazione della presente legge sono esenti dalle imposte di bollo e dalle tasse di concessione governativa.

Sono concessi il beneficio dell'imposta fissa di registro e quella della riduzione al quarto dell'imposta ipotecaria per gli acquisti di aree e per i contratti d'appalto quando abbiano per oggetto la costruzione delle opere di cui alla presente legge.

(È approvato).

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento del disegno di legge. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, concernente il piano di nuove costruzioni stradali e autostradali (4718).

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

Nelle precedenti sedute si è svolta la discussione generale e si sono avute le repliche che relatore e del rappresentante del Governo.

Riprendiamo la discussione degli articoli iniziata in una precedente seduta.

Do nuovamente lettura dell'articolo 1.

ART. 1.

In aggiunta alle autostrade indicate nel primo comma dell'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, sono concessi alla società « Autostrade » S.p.A. del gruppo IRI la costruzione e l'esercizio delle autostrade che saranno indicate con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, delle partecipazioni statali e dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Comitato interministeriale per la programmazione economica.

La determinazione delle nuove autostrade è subordinata alla condizione che gli introiti complessivi netti della intera rete concessa siano valutabili, per il periodo di durata della concessione, in misura pari o superiore ai costi di costruzione.

Il decreto previsto nel primo comma è emanato entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Gli onorevoli Ripamonti, Achilli e Todros propongono di aggiungere, alla fine del primo comma, dopo la parola: « economica », le parole: « e una Commissione composta da tre senatori e da tre deputati nominati rispettivamente dai Presidenti del Senato e della Camera dei deputati ».

Avverto che gli onorevoli Beragnoli, Todros e Busetto hanno dichiarato di ritirare l'emendamento a questo articolo presentato nel corso della precedente seduta.

RIPAMONTI. Nelle precedenti discussioni sul disegno di legge n. 4718 è stato sollevato il problema relativo alla scelta delle autostrade di nuova programmazione.

È stato ricordato che, allorché fu approvata la legge per l'attuazione del primo piano stradale, fu allegato alla legge stessa un grafico che indicava, in linea di massima, i tracciati delle autostrade.

Ora, poiché il presente disegno di legge attribuisce al ministro dei lavori pubblici, di concerto con i ministri del bilancio, del tesoro, delle partecipazioni statali e dei trasporti, la determinazione delle nuove autostrade, sono state avanzate due richieste.

Il gruppo comunista ha proposto che le autostrade da realizzarsi siano definite con legge. In via subordinata, si è proposto che la scelta fosse realizzata con le modalità previste dal primo comma dell'articolo 1, sentita una Commissione composta da tre senatori e da tre deputati nominati rispettivamente dai

Presidenti del Senato e dalla Camera dei deputati.

Noi esprimiamo parere favorevole a questa seconda proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario mi ha fatto presente l'opportunità di accantonare per il momento l'articolo 1.

Ritengo anch'io che sia opportuno procedere in questo senso il passare agli articoli successivi.

Poiché agli articoli 2 e 3 non sono stati presentati emendamenti, ne do lettura, avvertendo che li porrò successivamente in votazione:

ART. 2.

Alla società « Autostrade » S.p.A., concessionaria delle autostrade indicate dall'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729 e di quelle che saranno indicate nel decreto previsto dall'articolo 1 della presente legge, spetta il contributo trentennale a carico dello Stato stanziato con l'articolo 20 della citata legge 24 luglio 1961, n. 729.

L'erogazione del contributo ha luogo con le modalità ed alle condizioni stabilite nell'articolo 8 della presente legge.

Sono abrogati gli articoli 19, 21 e 22 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

(È approvato).

ART. 3.

Per intervenuto consenso della concessionaria, la convenzione del 2 febbraio 1962, n. 5018, approvata con decreto interministeriale di pari data, e gli atti aggiuntivi del 7 febbraio 1963, approvato con decreto interministeriale del 4 aprile 1963, e dell'8 novembre 1963, approvato con decreto interministeriale del 30 novembre 1963, sono risolti a decorrere dalla data del decreto che approverà la convenzione per l'affidamento in concessione della costruzione e dell'esercizio di tutte le autostrade di cui all'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e di quelle da indicarsi ai sensi dell'articolo 1.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

ART. 4.

Le autostrade indicate all'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e quelle che saranno indicate nel decreto previsto dall'articolo 1 della presente legge, fanno parte integrante del piano poliennale di sviluppo della rete autostradale indicato nell'articolo 28

della legge 24 luglio 1961, n. 729, e saranno aperte al traffico entro il 1973.

La concessione è accordata per tutte le predette autostrade fino al 31 dicembre 2003 con le modalità di cui al comma terzo dell'articolo 16 della stessa legge. Con le stesse modalità sono approvate le eventuali modificazioni della convenzione.

Il contributo a carico dello Stato per la realizzazione delle autostrade indicate nel primo comma è determinato nelle somme stanziato con l'articolo 20 della legge 24 luglio 1961, n. 729 e nella somma di lire 64 miliardi e 800 milioni, stanziata con la legge 21 aprile 1955, n. 463.

Poiché a questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti, ritengo opportuno sospenderne per il momento l'esame.

Do lettura dell'articolo 5:

ART. 5.

La convenzione dovrà regolare:

a) il programma di costruzione delle autostrade concesse;

b) la procedura per l'accertamento della validità tecnica della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori in corso di opera, nonché per i collaudi provvisori e definitivi;

c) la erogazione del contributo con le modalità previste dal successivo articolo 8;

d) l'assunzione da parte del concessionario di tutti gli oneri di costruzione nonché di esercizio per tutta la durata della concessione;

e) la devoluzione degli introiti di gestione a favore del concessionario;

f) la nomina nel collegio dei sindaci di quattro membri designati rispettivamente dal Ministro dei lavori pubblici tra i funzionari dell'ANAS, dal Ministro del tesoro, dal Ministro del bilancio e della programmazione economica, dal Ministro delle partecipazioni statali. Presiederà il collegio il sindaco designato dal Ministro del tesoro;

g) le tariffe di pedaggio per le singole autostrade, con facoltà di arrotondamento in difetto per quelle ubicate nel sud d'Italia;

h) i casi in cui potranno essere apportati adeguamenti tariffari durante il periodo di concessione ed i criteri per la loro determinazione;

i) la devoluzione al bilancio dello Stato degli utili di esercizio al netto dell'accantonamento per manutenzioni, riparazioni straordinarie, innovazioni, ammodernamenti

e completamenti delle autostrade previste dall'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e di quelle che saranno determinate ai sensi dell'articolo 1 della presente legge, ed eccedenti l'assegnazione di un dividendo da stabilirsi annualmente con riferimento al capitale sociale della Società concessionaria, dopo le assegnazioni a riserva legale, e comunque non superiore all'8 per cento del capitale stesso.

L'ammontare dell'accantonamento annuo non potrà superare il 10 per cento degli introiti lordi annuali.

Gli onorevoli Ripamonti e Beragnoli hanno presentato un emendamento tendente a sostituire alla lettera *g*) le parole « per le singole autostrade » con le parole « determinate con criteri omogenei per i diversi tipi di autostrade ».

BERAGNOLI L'emendamento è determinato dal sistema attuale ed è in armonia con i suggerimenti pervenuti dalla Commissione bilancio.

RIPAMONTI. Avevo avanzato alcune riserve in ordine al fatto che la politica dei pedaggi in un sistema equilibrato di trasporti, comporta l'esigenza della differenziazione dei pedaggi, che non può essere riferita alle caratteristiche tecniche delle autostrade, ma alla situazione del sistema dei trasporti in una certa area, proprio ai fini della selezione del traffico.

Concordo sull'opportunità di determinare le tariffe di pedaggio con criteri omogenei per diversi tipi di autostrade. Mi dichiaro altrettanto favorevole sulla prescrizione che vi sia facoltà di arrotondamento in difetto per le autostrade ubicate nel sud d'Italia.

BERAGNOLI. Condivido le finalità che emergono dall'intervento dell'onorevole Ripamonti.

Del resto si è dimostrato impossibile poter fissare dei criteri oggettivi per una politica dei trasporti che elimini o che comunque scongiuri il pericolo della concorrenza delle autostrade alle ferrovie.

A me sembra rappresentare un grande rischio il fissare genericamente la possibilità di una politica differenziata delle tariffe di pedaggio per le singole autostrade. Si tratterebbe infatti di una norma che potrebbe essere applicata in diversi modi.

L'unica possibilità di incontro è quella di mantenere in vigore il sistema vigente, in base al quale, secondo il tipo di autostrada, è applicato un determinato sistema di tariffa, stabilito nell'attuale convenzione. Per questo

motivo, nella stesura originaria del mio emendamento avevo fatto riferimento alla convenzione stessa.

Ora, poiché il Governo non è favorevole a tale riferimento, credo per lo meno opportuno recepire il parere della Commissione bilancio, la quale si è dichiarata contraria ad un sistema di tariffe differenziate per le singole autostrade, in quanto si potrebbero verificare inconvenienti per le autostrade a scarso traffico. Se si applica infatti il criterio della gestione economica, si aumentano le tariffe proprio nelle zone in cui sarebbe necessario diminuirle.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni il seguito dell'esame dell'articolo 5 potrebbe essere accantonato per essere successivamente ripreso insieme all'esame dell'articolo 1.

(Così rimane stabilito).

Do lettura dell'articolo 6:

ART. 6.

La Società concessionaria dovrà avere come scopo sociale esclusivamente la costruzione e l'esercizio delle autostrade assentite in concessione a norma dell'articolo 16 della legge n. 729 e dell'articolo 1 della presente legge e, in caso di scioglimento della Società per raggiunto scopo sociale o per qualsiasi altra causa, dovranno essere devolute, con apposita norma statutaria, al bilancio dello Stato, oltre a tutte le attività reversibili, la quota non utilizzata dell'accantonamento di cui al punto *i*) dell'articolo precedente.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 7:

ART. 7.

La Società concessionaria dovrà sottoporre all'ANAS, per l'approvazione, i progetti esecutivi redatti sulla base dei progetti di massima approvati con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

L'ANAS potrà richiedere esclusivamente varianti tecniche che non modifichino gli elementi essenziali dei progetti presentati e dovrà tener conto, nel prescrivere le varianti, che le stesse non superino, globalmente, del 10 per cento l'importo di stima previsto dai progetti iniziali per ciascun tronco autostradale.

L'ANAS dovrà pronunciarsi sull'approvazione dei progetti esecutivi entro sei mesi dalla loro presentazione.

Le varianti in corso d'opera, di esclusiva natura tecnica inerenti la costruzione, potranno essere prescritte dall'ANAS o proposte dalla Società concessionaria.

L'onorevole Greggi propone di sopprimere, al secondo comma, le seguenti parole: « e dovrà tenere conto, nel prescrivere le varianti, che le stesse non superino, globalmente, del 10 per cento l'importo di stima previsto dai progetti iniziali per ciascun tronco autostradale ».

GREGGI. Ritiro questo emendamento, signor Presidente

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 7 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Poiché agli articoli 8, 9, 10 e 11 non vi sono emendamenti, ne do lettura avvertendo che li porrò successivamente in votazione.

ART. 8.

I contributi trentennali a carico dello Stato, iscritti nello stato di previsione della spesa dell'ANAS ai sensi dell'articolo 20 della legge 24 luglio 1961, n. 729, che, successivamente all'entrata in vigore della presente legge, non risultino ancora corrisposti alla Società concessionaria, saranno liquidati alla Società stessa alle seguenti date:

a) entro il 30 giugno 1968, il contributo stanziato sino a tutto il 31 dicembre 1967;

b) al 30 giugno degli anni 1968, 1969, 1970 e 1971, il contributo stanziato nell'anno stesso.

La corresponsione dei contributi è subordinata alla condizione che la Società non sia incorsa in uno dei casi di decadenza previsti dalla Convenzione ed ha luogo in misura rapportata al costo delle opere effettivamente eseguite alle date anzidette, qualora, per giustificati motivi, non risultino osservati, a tali date, i tempi di esecuzione stabiliti nella convenzione stessa.

(È approvato).

ART. 9.

Con il decreto interministeriale previsto dall'articolo 1 della presente legge potrà essere determinato l'aumento delle tariffe di pedaggio nella misura che risulterà necessaria — in base ai criteri indicati nel secondo comma del citato articolo 1 e tenuto conto dell'ammontare del contributo dello Stato di cui al precedente articolo 4 — per assicurare

il conseguimento del pareggio della gestione delle autostrade di cui al primo comma dell'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

(È approvato).

ART. 10.

Per l'attuazione della presente legge è confermato il regime fiscale stabilito dall'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

(È approvato).

ART. 11.

Sono abrogate le norme incompatibili con le disposizioni della presente legge.

(È approvato).

Riprendiamo ora l'articolo 1 che avevamo accantonato.

DELFINO. A mio parere, la composizione della commissione consultiva dei senatori e dei deputati è troppo ristretta.

Poiché i gruppi parlamentari sono otto, non vi è la possibilità di una rappresentanza di tutti i gruppi. Ritengo perciò opportuno che il numero dei senatori e dei deputati sia aumentato, rispettivamente, almeno a quattro.

TODROS. Al fine di evitare l'inconveniente rilevato dall'onorevole Delfino, era stato proposto che la commissione consultiva fosse composta da sei senatori e sei deputati.

Il Governo ha sollevato l'obiezione che la Commissione sarebbe stata troppo numerosa. Credo però che possa essere accolta la proposta di aumentare il numero dei senatori e dei deputati, rispettivamente, a quattro.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta per venti minuti per consentire un approfondimento del problema.

(La seduta, sospesa alle ore 11,20, riprende alle ore 11,45).

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'articolo 1.

DE COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il governo ringrazia sentitamente la Commissione per la comprensione dimostrata. Per quanto riguarda l'articolo 1, chiedo il rinvio del seguito dell'esame a questa sera alle ore 18, ritenendo che senz'altro una soluzione si troverà, tenendo conto delle esigenze che sono state prospettate.

PRESIDENTE. Onorevole Sottosegretario, è stato fatto presente che tre deputati e tre senatori non sono sufficienti a rappresentare tutte le parti politiche attualmente esistenti,

per cui si chiederebbe di portare rispettivamente questo numero a quattro.

DE COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il governo non è entusiasta di questa soluzione, non certo per ragioni di quantità; comunque, ove accettasse questa soluzione, senz'altro il numero sarà portato a quattro.

PRESIDENTE. C'è un emendamento dell'onorevole Greggi, tendente ad aggiungere al primo comma le seguenti parole: « nel limite di stanziamenti per lire 350 miliardi ».

L'onorevole Greggi rinuncia al suo emendamento. Se non vi sono osservazioni può rimanere stabilito che il seguito dell'esame dell'articolo 1 è rinviato a questa sera.

(Così rimane stabilito).

Do nuovamente lettura dell'articolo 4:

ART. 4.

Le autostrade indicate all'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e quelle che saranno indicate nel decreto previsto dall'articolo 1 della presente legge, fanno parte integrante del piano poliennale di sviluppo della rete autostradale indicato nell'articolo 28 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e saranno aperte al traffico entro il 1973.

La concessione è accordata per tutte le predette autostrade fino al 31 dicembre 2003 con le modalità di cui al comma terzo dell'articolo 16 della stessa legge. Con le stesse modalità sono approvate le eventuali modificazioni della convenzione.

Il contributo a carico dello Stato per la realizzazione delle autostrade indicate nel primo comma è determinato nelle somme stanziare con l'articolo 20 della legge 24 luglio 1961, n. 729 e nella somma di lire 64 miliardi e 800 milioni, stanziata con la legge 21 aprile 1965, n. 463.

A questo articolo è stato presentato un emendamento dell'onorevole Greggi, firmato anche dall'onorevole Fracassi e dall'onorevole Delfino, tendente ad aggiungere dopo il primo il seguente comma:

« L'autostrada Bologna-Canosa dovrà essere aperta al traffico entro il 1970, con impegno di finanziamento a precedenza assoluta sulle altre autostrade ».

GREGGI. Visto che dobbiamo rinviare il seguito dell'esame dell'articolo 1 a questa sera, e visto che le precisazioni che richiediamo per quanto riguarda l'articolo 4 sono sollegate all'articolo 1, vorrei illustrare brevemente

questo articolo, per chiedere poi all'onorevole De Cocci, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, se vuole esprimere un parere subito, oppure rinviare l'esame dell'emendamento a questa sera, in modo che nel quadro generale si possa anche esaminare l'opportunità di ritirare l'emendamento.

Questo emendamento mi pare che non tocchi assolutamente la struttura della legge: per tale motivo vorrei insistere, anche perché dà delle garanzie a ben 4 regioni italiane interessate.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La convenzione in atto prevede un periodo di quattro anni per l'esecuzione di questi lavori. Ella è anche un valeroso ingegnere: le pare possibile che il potere legislativo abbia la forza di poter far eseguire in poco più di un anno quello che deve essere eseguito in 4 anni?

Ci sono dei tempi tecnici che nessuno al mondo può eliminare. Sapete quanto mi sta a cuore la realizzazione di questa autostrada: pertanto ringrazio l'onorevole Greggi di patrocinarla così caldamente.

GREGGI. Tengo a dichiarare che questa autostrada avrebbe dovuto essere completata entro l'anno scorso. Essa è essenziale per quattro regioni. Ritengo che il ritardo nella costruzione di questa autostrada, oltre che essere particolarmente dannoso per le quattro regioni interessate, sia fortemente dannoso per tutto il mezzogiorno, e per lo sviluppo turistico italiano.

I continui rinvii stanno potendo il nostro paese in condizioni di paurosa inferiorità e lo conducono ad essere travolto dalla concorrenza di un paese che sta dall'altra parte dell'Adriatico.

Ci sono, quindi, profonde ragioni di interesse nazionale, oltre che di giustizia per queste regioni, per non ritardare ancora la costruzione di questa autostrada. Questo ritardo ha la sua apparente giustificazione nelle contestazioni di vari comuni, ma sostanzialmente ha danneggiato le sorti di queste regioni e ha gravi ripercussioni sul piano nazionale. Infatti, dovendo scendere dal nord verso il sud, non si viene in Italia, perché in Italia si arriva soltanto fino a Rimini.

Mi sembra che con l'approvazione di questo emendamento non si sposta niente del contenuto sostanziale della legge e si dà agli abitanti di queste regioni una prospettiva più vicina di avere l'autostrada, permettendo ad esse di iniziare il loro sviluppo industriale e turistico con la certezza di questo dato. Ci

saranno iniziative, infatti, che potranno mettersi in movimento senza aspettare che venga completata l'autostrada.

Vorrei, in ogni caso, pregare il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, onorevole De' Cocci, ad associarsi alla richiesta di risolvere la questione entro il pomeriggio.

TODROS. Invito l'onorevole Greggi a trasformare l'emendamento in ordine del giorno, che è più compatibile con lo spirito della legge. In questo caso possiamo condividere le sue preoccupazioni e approvare l'ordine del giorno. Sono mesi che chiediamo che ci siano forniti programmi precisi, ma il Governo si è sempre rifiutato.

DELFINO. Vorrei osservare che questa autostrada non è una nuova autostrada. Se per motivi di ordine tecnico non è possibile inserire una scadenza precisa in una legge, io e l'onorevole Fracassi, che abbiamo anche firmato quell'emendamento, abbiamo preparato un ordine del giorno, che può forse soddisfare anche l'onorevole Greggi e di cui mi permetto di dare lettura:

« La Camera,

ricordato che il grafico allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463, prevedeva la costruzione dell'autostrada Bologna-Canosa subito dopo quella dell'autostrada del Sole e che la legge 13 agosto 1959, n. 904, finanziò il tronco Bologna-Pescara di tale autostrada;

rilevato l'enorme danno che arreca allo sviluppo economico e particolarmente turistico del litorale adriatico il ritardo nella costruzione del tronco Rimini-Canosa;

impegna il Governo

a dare precedenza assoluta su tutte le altre autostrade al finanziamento e alla costruzione della Rimini-Canosa in modo che possa essere integralmente aperta al traffico entro il 1970 ».

BRANDI, *Relatore*. Per le stesse ragioni per cui non è stato possibile prevedere la realizzazione specifica di altre autostrade ritengo che sarebbe un non senso con una legge stabilire quando può essere ultimata l'autostrada in questione.

Ritengo, perciò, di associarmi alle richieste degli altri colleghi affinché l'onorevole Greggi voglia ritirare il suo emendamento e mi dichiaro favorevole all'ordine del giorno, che senza dubbio può essere accettato unanimemente dalla Commissione.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il rappresentante del governo ringrazia i deputati che si preoccupano del

completamento della autostrada Bologna-Canosa. Si tratta di un'autostrada di penetrazione nel sud, quindi che logicamente viene prima di ogni altra. Per questo il governo insiste per l'approvazione del presente disegno di legge in questa legislatura.

È ben vero che siamo arretrati rispetto ai tempi della convenzione, però i tempi tecnici sono quelli che sono e tutto dipende da quando sarà stipulata la nuova convenzione. Quanto è oggetto dell'ordine del giorno, è anche oggetto dell'articolo 1 della nuova convenzione.

Se utilizziamo i progetti esecutivi in corso, i lavori potranno incominciare subito. Ove prevalga l'ipotesi di un arretramento del tracciato, si perdoni due o tre anni per rinvenire maggiori stanziamenti necessari. Per il solo tratto marchigiano saltano tutte le previsioni finanziarie.

Questo ordine del giorno va interpretato come auspicio che venga conservato l'attuale tracciato e venga utilizzato l'attuale progetto.

DELFINO. Questa è una sua interpretazione: se il tracciato deve eliminare il poco litorale che c'è, allora...

PRESIDENTE. Onorevole Greggi, ella insiste sul suo emendamento?

GREGGI. Le ultime dichiarazioni dell'onorevole De' Cocci, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, mi dovrebbero spingere ad insistere sull'emendamento. Voglio sapere se il governo ritiene che il completamento di questa strada sia essenziale e urgente, ai fini della politica in favore del mezzogiorno.

Se il Governo afferma questo, posso accettare di ritirare l'emendamento.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La prima motivazione di questo provvedimento è il completamento della autostrada Bologna-Canosa.

GREGGI. Prendo atto di questa dichiarazione con piacere, ritiro il mio emendamento e ringrazio i colleghi, che lo hanno trasformato in un utile ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'emendamento degli onorevoli Greggi, Delfino e Fracassi è ritirato.

Pongo in votazione l'articolo 4, nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Riprendiamo ora l'esame dell'articolo 5.

Per quanto riguarda la lettera g) dell'articolo 5, gli onorevoli Ripamonti e Beragnoli propongono di sostituire le parole « per le singole autostrade » con le parole « determi-

nate con criteri omogenei per i diversi tipi di autostrade ».

BERAGNOLI. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Avverto che pertanto l'articolo 5 rimane così formulato:

ART. 5.

La convenzione dovrà regolare:

a) il programma di costruzione delle autostrade concesse;

b) la procedura per l'accertamento della validità tecnica della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori in corso di opera, nonché per i collaudi provvisori e definitivi;

c) la erogazione del contributo con le modalità previste dal successivo articolo 8;

d) l'assunzione da parte del concessionario di tutti gli oneri di costruzione nonché di esercizio per tutta la durata della concessione;

e) la devoluzione degli introiti di gestione a favore del concessionario;

f) la nomina nel collegio dei sindaci di quattro membri designati rispettivamente dal Ministro dei lavori pubblici tra i funzionari dell'ANAS, dal Ministro del tesoro, dal Ministro del bilancio e della programmazione economica, dal Ministro delle partecipazioni statali. Presiederà il collegio il sindaco designato dal Ministro del tesoro;

g) le tariffe di pedaggio determinate con criteri omogenei per i diversi tipi di autostrade, con facoltà di arrotondamento in difetto per quelle ubicate nel sud d'Italia;

h) i casi in cui potranno essere apporati adeguamenti tariffari durante il periodo di concessione ed i criteri per la loro determinazione;

i) la devoluzione al bilancio dello Stato degli utili di esercizio al netto dell'accantonamento per manutenzioni, riparazioni straordinarie, innovazioni, ammodernamenti e completamenti delle autostrade previste dall'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e di quelle che saranno determinate ai sensi dell'articolo 1 della presente legge, ed eccedenti l'assegnazione di un dividendo da stabilirsi annualmente con riferimento al capitale sociale della società concessionaria, dopo le assegnazioni a riserva legale, e comunque non superiore all'8 per cento del capitale stesso.

L'ammontare dell'accantonamento annuo non potrà superare il 10 per cento degli introiti lordi annuali.

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato a questa sera alle ore 18,30.

(Così rimane stabilito).

(La seduta, sospesa alle ore 12,30, riprende alle ore 18,30).

PRESIDENTE. Questa mattina, come i colleghi ricordano, era rimasta in sospeso, su richiesta del rappresentante del Governo, la discussione e l'approvazione dell'articolo 1.

All'articolo 1, dopo la rinuncia dell'onorevole Greggi al suo emendamento, è rimasto soltanto l'emendamento presentato dagli onorevoli Ripamonti, Achilli Todros, tendente ad aggiungere al termine del primo comma le seguenti parole: « ... e una commissione composta da 3 senatori e da 3 deputati, nominati rispettivamente dai Presidenti del Senato e della Camera dei deputati ».

L'onorevole Delfino aveva sottolineato la opportunità che questo numero fosse aumentato di una unità per dar modo ai presidenti di assicurare la rappresentanza di tutte le parti politiche.

BRANDI, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento, nonché alla modifica proposta.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Come ho avuto più volte modo di far presente, il Governo è contrario all'emendamento che prevede una commissione consultiva per l'indicazione delle autostrade da realizzare in base alla presente legge. Poiché al Governo sta a cuore in questo momento che il disegno di legge venga approvato, il Governo stesso si trova nella necessità di non portare fino in fondo la sua opposizione.

Resta, però, ben chiaro che l'eventuale approvazione dell'emendamento non può assolutamente costituire precedente.

Mi rimetto, quindi, alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento all'articolo 1 di cui ho già dato lettura con la modifica proposta dall'onorevole Delfino.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 1 rimane così formulato:

ART. 1.

In aggiunta alle autostrade indicate nel primo comma dell'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, sono concessi alla società « Autostrade » S.p.A. del gruppo IRI la costruzione e l'esercizio delle autostrade che saranno indicate con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, delle partecipazioni statali e dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Comitato interministeriale per la programmazione economica e una commissione parlamentare composta da 4 senatori e da 4 deputati nominati rispettivamente dai Presidenti del Senato e della Camera dei deputati.

La determinazione delle nuove autostrade è subordinata alla condizione che gli introiti complessivi netti della intera rete concessa siano valutabili, per il periodo di durata della concessione, in misura pari o superiore ai costi di costruzione.

Il decreto previsto nel primo comma è emanato entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Gli onorevoli Beragnoli, Guarra, Greggi, Achilli e Ripamonti hanno chiesto di parlare per dichiarazioni di voto. Ne hanno facoltà.

BERAGNOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, conoscete tutti quale è la mia posizione su questo disegno di legge. Noi abbiamo dichiarato fin dall'inizio della discussione di tale disegno di legge che, sia pure a malincuore, non ci opponiamo ad un provvedimento che rendesse possibile il completamento del programma autostradale a suo tempo deciso, con apposita legge votata dal Parlamento.

Pur accedendo a questo tipo di provvedimento, noi in questa sede ribadiamo la contrarietà in genere a questo tipo di investimento, a questo tipo di scelta, perché lo consideriamo un tipo di scelta e di investimento, che è in armonia con un tipo di sviluppo economico ben determinato, a vantaggio dei gruppi monopolistici del nostro Paese e che contrasta, invece, con lo sviluppo economico veramente democratico, che renda possibile il superamento degli squilibri territoriali e zonali esistenti nel nostro paese.

Inoltre, noi siamo contrari anche al metodo che si introduce con questo disegno di

legge, sia pure mitigato con l'emendamento che abbiamo tutti approvato all'articolo 1, di stabilire per decreto, genericamente, la costruzione di nuove autostrade, in aggiunta a quelle già programmate e previste dalla legge attualmente in vigore. Un tipo di scelta di questo genere dovrebbe essere riservato alla libera scelta del Parlamento.

Per questi motivi e per quello che più ampiamente abbiamo espresso anche negli interventi nella discussione generale, voteremo contro l'approvazione del provvedimento stesso.

GUARRA. Il gruppo che rappresento non è contrario alla politica autostradale, per cui darà voto favorevole a questo disegno di legge. Non può non rilevare, però, che questa politica autostradale e soprattutto questo disegno di legge contrastano con le indicazioni del piano di sviluppo quinquennale. È vero che non vi è un aggravio a carico del bilancio dello Stato, però è vero che una parte del reddito nazionale, che era stata destinata dal piano di sviluppo quinquennale ad altro fine, oggi viene devoluta alle realizzazioni di autostrade.

Nell'esprimere il voto favorevole, richiamo l'attenzione del Governo soprattutto sulla viabilità statale ordinaria, in particolare sulla viabilità minore, che è stata lasciata in questi ultimi anni in condizioni di mero abbandono.

GREGGI. Dichiaro di votare a favore di questo disegno di legge perché ritengo questa una scelta prioritaria, programmatica: oggi le autostrade in Italia sono uno strumento condizionante e determinante di tutto lo sviluppo economico. Sono decisamente contrario al metodo, ritenendo che in un certo senso l'emendamento che è stato inserito all'articolo 1 è anche peggiore del testo precedente.

Vorrei soltanto augurarmi che il Governo, facendo uso degli amplissimi poteri che gli abbiamo conferiti, tenga presente che la scelta delle autostrade è determinante di tutta la vita e di tutto lo sviluppo del paese. Esiste già una regione d'Italia che da dieci anni sta piangendo una scelta ingiusta. Mi auguro che l'ordine del giorno che è stato preannunciato serva ad evitare che le Marche, gli Abruzzi, le Puglie rimangano indietro, per favorire altre regioni o per un calcolo strettamente economico dell'« Iri », che ha in concessione l'Autostrada del sole e si è resa concessionaria dell'autostrada adriatica e quindi manovra per assicurarsi il monopolio del traffico che dovrebbe passare nella zona adriatica.

Con queste gravi riserve, voterò a favore del disegno di legge, perché ritengo che la scelta sia giusta e miri a far sviluppare il nostro paese.

ACHILLI. Vorrei fare una breve dichiarazione di voto, introducendo un momento di riflessione nella Commissione, dal momento che ho l'impressione che sul problema delle autostrade si sia svolgendo una « guerra degli opposti ». Da una parte infatti si dice che la politica autostradale rappresenta la subordinazione del Governo al sistema monopolistico, da altra parte si sostiene che le autostrade siano portatrici automatiche di benessere e di sviluppo economico anche nelle regioni in cui non esistono presupposti per tale sviluppo. A mio avviso non è certamente sufficiente la costruzione di un'autostrada per portare benessere in una regione: ci vuole ben altro!

Del resto è altrettanto schematico affermare che la politica delle autostrade coincide con la politica dei monopoli. È vero invece che le autostrade rappresentano uno degli elementi del complesso sistema viario necessario per il particolare tipo di sviluppo dell'età moderna: così come è necessario integrare questo tipo di infrastrutture con gli altri sistemi. Ritengo infatti che il problema della viabilità, se non viene considerato nell'ambito di una politica generale dei trasporti, possa essere soggetto a pressioni di gruppi monopolistici.

Sentivo il dovere di svolgere queste precisazioni per non ridurre ancora una volta il problema ad un discorso semplicistico tra detrattori e fautori del sistema autostradale.

Desidero invitare il rappresentante del Governo a tener presente questo fatto essenziale, e cioè che nella politica autostradale di questi anni non si è mai verificato il coordinamento tra pianificazione territoriale e costruzioni autostradali. Tale rapporto ha un'interesse enorme, ed insisto nel chiedere che nella formulazione e nella progettazione degli svincoli autostradali i collegamenti con la viabilità urbana e con la pianificazione urbanistica dei comuni siano presi in considerazione. Spesso le società autostradali hanno trattato la questione quasi essa fosse di secondaria importanza e non attinente alla progettazione e all'impostazione tecnica delle autostrade, creando notevoli inconvenienti nel complesso in cui le autostrade venivano a collocarsi: esse devono come prima cosa tener conto della realtà territoriale dei comprensori che attraversano, creando le condizioni ottimali del servizio. Ma non voglio di-

lungarmi oltre, rinviando, per maggior conoscenza, all'intervento sul bilancio del ministero dei lavori pubblici che ho avuto modo di svolgere in Assemblea lo scorso venerdì.

Anche io avrei preferito che la determinazione delle nuove autostrade avvenisse per legge: l'autostrada infatti ha un'importanza particolare e costituisce una infrastruttura che deve essere integrata con altri tipi di trasporti e, come tale, deve essere soggetta a discussione in una visione più ampia del problema, in un ambito più vasto che non sia il settore di competenza di un solo ministero.

Il sistema complesso delle infrastrutture di trasporto — viabilità autostradale, statale e provinciale, ferrovie, idrovie — deve trovare un momento di sintesi in una visione programmata degli interventi.

Ciò non può avvenire che stabilendo un piano generale degli interventi stessi, riferito ad un periodo determinato, con una serie di obiettivi prioritari.

Questo piano deve necessariamente essere predisposto, e al più presto.

In questa occasione e per questioni di forza maggiore, abbiamo dovuto tener presente che la fine della legislatura e la riconvocazione del nuovo Parlamento porrebbero il ministro dei lavori pubblici nell'impossibilità pratica di procedere alla assegnazione alla società concessionaria degli incarichi di progettazione definitiva delle autostrade. Questa è l'unica motivazione che mi fa accettare la soluzione della commissione mista di senatori e deputati proposta come emendamento al disegno di legge.

Mi auguro che questa sia l'unica e l'ultima occasione per cui si procede in tal modo in quanto ritengo fondamentale che la discussione su questi temi si svolga in un ambito più vasto, nello spirito delle considerazioni cui ho accennato.

RIPAMONTI. Nell'anticipare il voto favorevole del mio gruppo, desidero dare atto ai gruppi di opposizione di avere agevolato la approvazione in Commissione del disegno di legge. Ringrazio il presidente Alessandrini, per la sensibilità democratica e per la pazienza con cui ha diretto i lavori della nostra commissione nella presente legislatura, in modo veramente encomiabile, favorendo la rapida approvazione dei provvedimenti al nostro esame.

Condivido le osservazioni dell'onorevole Achilli.

Ritengo che la formula adottata della commissione consultiva per la determinazione dei programmi di costruzione autostradale

non sia la più conveniente. Solo con la formazione dei piani territoriali di coordinamento l'azione di controllo del Parlamento si potrebbe esercitare in modo costante e concreto al di là delle commissioni consultive e al di là della individuazione con legge delle localizzazioni degli interventi.

Approvando il disegno di legge, si opera in modo positivo nell'interesse del paese e mi auguro che il ministro dei lavori pubblici tenga conto delle osservazioni avanzate da tutti i gruppi politici, con particolare riguardo allo sviluppo del sistema dei trasporti nell'Italia meridionale, al fine di arrivare ad un sistema dei trasporti equilibrato al servizio dello sviluppo economico e civile del paese.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura di un ordine del giorno, presentato dagli onorevoli Delfino, Fracassi, Greggi, Brandi, Rinaldi, e sul quale anche il Presidente appone la sua firma:

« La Camera,

ricordato che il grafico allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463, prevedeva la costruzione dell'autostrada Bologna-Canosa subito dopo quella dell'autostrada del Sole e che la legge 13 agosto 1959, n. 904, finanziò il tronco Bologna-Pescara di tale autostrada;

rilevato l'enorme danno che arreca allo sviluppo economico e particolarmente turistico del litorale adriatico il ritardo nella costruzione del tronco Rimini-Canosa;

impegna il Governo

a dare precedenza assoluta su tutte le altre autostrade al finanziamento e alla costruzione della Rimini-Canosa in modo che possa essere integralmente aperta al traffico entro il 1970 ».

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo accetto come raccomandazione, dato il termine del 1970. È noto che le convenzioni prevedono periodi notevoli, di 3 o 4 anni per la costruzione di ogni tronco autostradale. È impossibile che si possa realizzare ciò in due anni.

D'altra parte, l'autostrada in questione è in costruzione fino ad Ancona sud, e sarà terminata fino a questo punto verso la fine del corrente anno.

GREGGI. La data del 1970 è un desiderio ed un voto espresso: quando ci troveremo di fronte a difficoltà obiettive, allora vedremo.

DELFINO. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno, di cui testè ho dato lettura.

(È approvato).

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento del disegno di legge. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Integrazione dei fondi di cui all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, per il completamento del programma di costruzione di raccordi autostradali e per le strade di grande comunicazione (4824).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 4824, concernente: « Integrazione dei fondi di cui all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, per cui il completamento del programma di costruzione di raccordi autostradali e per le strade di grande comunicazione ».

Il Relatore Degan ha chiesto di fare alcune precisazioni. Ne ha facoltà.

DEGAN, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, nella discussione fin qui svoltasi è emerso l'orientamento a modificare questo disegno di legge nel senso di ridurre gli stanziamenti a 140 miliardi di lire, con il che si consente, evidentemente, soltanto l'avviamento dei lavori previsti per queste strade di grande comunicazione.

Il restante delle entrate dell'« Anas » dovrebbe, pertanto, rimanere a disposizione per la sistemazione e manutenzione delle strade statali ordinarie. Si potrebbe pensare alla possibilità di maggiorare questi 140 miliardi, reperendo i fondi necessari nel bilancio dell'« Anas ».

Ho svolto un'indagine in proposito e le risposte sono state tutte negative, anche se le previsioni delle entrate di cui alla lettera b) dell'articolo 4 della legge n. 181, sono nel senso di un incremento delle entrate stesse. Non si ritiene, allo stato, di poter ridurre il programma relativo alle strade statali ordinarie, né d'altra parte credo che la Commissione in questo momento si sentirebbe di fare una scelta di questo genere.

Mi pare, quindi, che sia conveniente intanto stanziare questi 140 miliardi, lasciando poi al futuro Parlamento di riesaminare la distribuzione generale dei fondi a disposizione di tutta la viabilità nazionale, dalle autostrade fino alle strade comunali, per trovare quel giusto equilibrio fra le diverse esigenze, che consenta di venire incontro oltre che ai normali programmi, anche a questo programma di strade di grande comunicazione, che interessano zone del paese per le quali tutti ci stiamo battendo da sempre affinché abbiano ad essere collegate più efficacemente con il resto d'Italia ed abbiano a godere di tutte le agevolazioni che ne possono derivare da un punto di vista economico e sociale.

Quindi, variamo questo disegno di legge con la precisa volontà di lasciare al futuro Parlamento di reperire, nell'ambito dei tempi tecnici che pure saranno necessari per la realizzazione di queste opere, quei 210 miliardi di lire che pure sono necessari ed utili per le regioni interessate a queste grandi strade di comunicazione.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi pare che numerosi autorevoli parlamentari, non soltanto dell'opposizione, sono contrari al consolidamento per 7 anni, in ragione di 23 miliardi all'anno, del contributo annuale che l'« Anas » imputa al Ministero dei lavori pubblici per la viabilità ordinaria, ai sensi dell'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, con le cui eccezioni, che sicuramente si avranno, il Governo intendeva appunto finanziare le opere previste da questo disegno di legge.

Il sacrificio non era così grave come poteva sembrare. La somma di 23 miliardi annui, per 7 anni, è degna di nota, se ragguagliata all'importo iniziale di questo contributo, che per il primo anno è stata di 3,8 miliardi di lire.

Occorre anche considerare che con questa somma il Ministero non deve finanziare il cento per cento dei lavori riguardanti le strade comunali e provinciali, ma deve concedere alle amministrazioni dei contributi, fino all'80 per cento dei lavori da eseguire.

Il Governo aveva la coscienza tranquilla nel chiedere l'integrale accoglimento del disegno di legge. Sono certo che la Commissione intera auspicherà che, ove si riduca il programma, si trovino all'inizio della legislatura i fondi necessari per riportare lo stanziamento per le strade di grande comunicazione a 350 miliardi di lire in modo che la contrazione dello stanziamento debba intendersi come temporanea.

Ci potrebbe essere una seconda soluzione, che voglio adombrare: si potrebbe ridurre il finanziamento, stanziando 10 miliardi di lire a carico dello stato di previsione del Ministero del tesoro e reperendo altri 10 miliardi con prelevamento dal contributo che l'« Anas » versa al Ministero dei lavori pubblici per la viabilità ordinaria. Il sacrificio, in questo modo, sarebbe uguale al sacrificio imposto al bilancio ordinario dell'« Anas ».

Pur avendo segnalato questa eventualità, il Governo, stante l'orientamento emerso dal dibattito, si rimette alla Commissione.

TODROS. Il Governo, pur attenendosi a quello che è il parere della Commissione propone di sottrarre ai comuni 70 miliardi, in modo da arrivare all'investimento di 210 miliardi per le autostrade. Questa possibilità va scartata. Siamo convinti, infatti, che le entrate previste dalla legge n. 181 (sono entrate che aumentano progressivamente) secondo un calcolo fatto ieri sera aumenteranno a circa 400 miliardi e permetteranno ai comuni di avere a disposizione una cifra che progressivamente raggiungerà gli 80 miliardi: essi perciò potranno far fronte in modo più adeguato alle spese necessarie per la viabilità minore. Inoltre ciò permetterà all'« Anas », previa ristrutturazione della sua organizzazione, di far fronte alle necessità della viabilità statale e anche di reperire nell'interno di questo incremento i fondi per il completamento dei raccordi delle strade di scorrimento veloce.

Per questi motivi, siamo lieti che la Commissione attraverso l'atteggiamento dei vari gruppi concordato con noi per correggere il grave pericolo che presentava questo disegno di legge, lo abbia riportato ad una giusta impostazione nei riguardi degli interventi per la viabilità statale, comunale e provinciale.

Con queste brevi dichiarazioni, noi ci dichiariamo d'accordo sulla proposta formulata dalle varie parti politiche e riportata qui dall'onorevole Degan.

RIPAMONTI. La proposta del Governo, di modificare sostanzialmente la legge n. 181, ha suscitato in noi perplessità e preoccupazioni, poiché con la sopracitata legge si è stabilito di attribuire alla viabilità minore una quota parte del gettito dell'entrata dell'imposta sugli oli minerali e sulla tassa di circolazione. È stata questa una istanza più volte avanzata dall'assemblea dei comuni italiani, che ha proposto anche di destinare una parte

di tale voce di entrata del bilancio dello Stato quale contributo diretto ai bilanci comunali.

La viabilità minore ha bisogno di altri interventi, oltre quelli previsti dalla legge n. 181. L'ipotesi che con lo stanziamento attuale sia possibile effettuare investimenti di gran lunga superiori non mi sembra logica. Tutti sanno, infatti, che i bilanci comunali non hanno alcuna disponibilità.

La seconda considerazione, ferma restando la nostra opposizione all'articolo 3, riguarda l'utilizzo, da parte dell'« Anas », del gettito di cui all'articolo 4, lettera b) della legge n. 181.

Tale legge prevede che l'« Anas » utilizzi il gettito per l'ammodernamento delle reti statali e per ulteriori investimenti. Ora, poiché le superstrade, dato lo sviluppo del traffico, non costituiscono un'eccezione, ma rientrano nei compiti istituzionali dell'« Anas », la qualificazione, nella legge, dell'utilizzo di queste entrate deve considerarsi un fatto positivo.

Il Governo propone, poi, di limitare a 70 miliardi l'utilizzo del gettito di cui alla lettera b) dell'articolo 4 della legge n. 181.

Da calcoli fatti, si è potuto rilevare che l'incremento di questo gettito nel settennio è rilevante, per cui si potrebbero stanziare 20 miliardi all'anno a carico del bilancio dell'« Anas ». Poiché però il Governo ha dichiarato che nella prossima legislatura, si dovrà provvedere all'ulteriore incremento delle entrate dell'« Anas » e alla destinazione di nuovi fondi per i raccordi, accetto la proposta del Governo e non presento emendamenti.

Aggiungo che ogni anno, in occasione del dibattito sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, si riscontra un incremento dei residui passivi dell'« Anas » e che, pur essendo precisati con legge gli interventi che debbono da essa essere realizzati, il Parlamento non ha la possibilità di controllare la proiezione spaziale degli investimenti, essendo il bilancio una pura espressione di dati contabili.

Se è vero che spetta al potere esecutivo determinare la localizzazione degli investimenti, è altrettanto vero che spetta al Parlamento controllare queste scelte, per cui, nell'impossibilità di esercitare un controllo, e ciò fino a quando i bilanci saranno impostati nel modo attuale, si è costretti a introdurre nella legge norme che limitano talvolta il potere esecutivo.

CRUCIANI. Questo disegno di legge ha determinato, nell'Italia centrale, due opposte posizioni.

Alcuni comuni, tra cui quello di Terni, pur essendo favorevoli al presente disegno di legge, fanno voti affinché non siano pregiudicati gli interessi dei comuni legati alla legge n. 181.

Il comitato regionale per la programmazione economica, pur tenendo presente che il disegno di legge al nostro esame può sottrarre fondi agli enti locali, considera le scelte che potrebbero avere carattere prioritario.

Queste due posizioni sono prese in considerazione nell'ordine del giorno che illustrerà l'onorevole Radi, e che mi auguro sia approvato dalla Commissione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

Per le opere di cui all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 350 miliardi negli esercizi finanziari dal 1968 al 1974 ripartiti come appresso:

Esercizio 1968	.	lire 27	miliardi
» 1969	.	» 37	»
» 1970	.	» 42	»
» 1971	.	» 50	»
» 1972	.	» 56	»
» 1973	.	» 64	»
» 1974	.	» 74	»

La somma stessa sarà destinata per lire 36 miliardi al completamento del programma di costruzione di raccordi autostradali di cui al primo comma dell'articolo 13 della citata legge n. 729 e per le restanti lire 314 miliardi alla costruzione delle strade di grande comunicazione di cui all'ultimo comma del predetto articolo 13.

La ripartizione delle predette somme di lire 36 miliardi e di lire 314 miliardi restano rispettivamente così fissate per ciascuno degli esercizi predetti:

Esercizio 1968	L.	8 miliardi	L.	19 miliardi
» 1969	»	7	»	30
» 1970	»	7	»	35
» 1971	»	7	»	43
» 1972	»	7	»	49
» 1973	»	»	»	64
» 1974	»	»	»	74
		<hr/>		
		L. 36 miliardi	L. 314 miliardi	
		<hr/>		

Sui predetti stanziamenti annuali grava nella misura dell'1,50 per cento la quota oneri generali da attribuirsi alla Azienda nazionale autonoma delle strade. Non meno di due terzi di tale quota dovranno essere destinati alla spesa per la compilazione dei progetti.

L'onorevole Degan propone di sostituirlo con il seguente:

ART. 1.

Per le opere di cui all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 140 miliardi negli esercizi finanziari dal 1968 al 1974 ripartiti in ragione di 20 miliardi per anno.

La somma stessa sarà destinata per lire 36 miliardi al completamento del programma di costruzione di raccordi autostradali di cui al primo comma dell'articolo 13 della citata legge n. 729 e per le restanti lire 104 miliardi alla costruzione delle strade di grande comunicazione di cui all'ultimo comma del predetto articolo 13.

La ripartizione delle predette somme di lire 36 miliardi e di lire 104 miliardi restano rispettivamente così fissate per ciascuno degli esercizi predetti:

Esercizio 1968	L. 8 miliardi	L. 12 miliardi
» 1969	» 7	» 13
» 1970	» 7	» 13
» 1971	» 7	» 13
» 1972	» 7	» 13
» 1973	»	» 20
» 1974	»	» 20
	—	—
	L. 36 miliardi	L. 104 miliardi
	==	==

Sui predetti stanziamenti annuali grava nella misura dell'1,50 per cento la quota oneri generali da attribuirsi all'Azienda nazionale autonoma delle strade. Non meno di due terzi di tale quota dovranno essere destinati alla spesa per la compilazione dei progetti.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 proposto dal relatore, sostitutivo dell'articolo 1 del disegno di legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

L'ulteriore programma di cui al precedente articolo sarà finanziato dallo Stato con un contributo straordinario di lire 70 miliardi, da iscriversi, in ragione di lire 10 miliardi all'anno per ciascuno degli anni dal 1968 al 1974, nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro e per il restante importo dall'Azienda nazionale autonoma delle strade a valere sul contributo ad essa erogato annualmente ai sensi dell'articolo 4, lettera b) della legge 21 aprile 1962, n. 181.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

ART. 3.

La quota parte del contributo annuale da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per la viabilità ordinaria a norma dell'articolo 4, lettera a) della legge 21 aprile 1962, n. 181, è consolidata nella misura annua di lire 23 miliardi per gli esercizi dal 1968 al 1974.

Le somme che in dipendenza del consolidamento di tale contributo si renderanno disponibili per gli esercizi indicati saranno stanziati nel bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade in aumento delle somme di cui alla lettera b) del citato articolo 4 della legge n. 181.

L'onorevole Degan ne propone la soppressione.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 3 del disegno di legge.

(Non è approvato).

L'articolo 3 risulta pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo 4:

ART. 4.

Ai lavori di cui ai precedenti articoli si applicano tutte le disposizioni contenute nella suindicata legge n. 729 e in particolare quelle degli articoli 8, 9, 11 e 13, comma terzo.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5:

ART. 5.

All'onere a carico dello Stato, derivante dall'applicazione della presente legge, si fa fronte, nell'anno 1968, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento di cui al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno.

All'onere a carico dell'azienda nazionale autonoma delle strade, per lo stesso anno 1968, l'Azienda stessa provvede quanto a lire 7 miliardi con il maggior contributo ad essa derivante dall'applicazione del precedente articolo 3, e per il restante importo di lire 10 miliardi mediante riduzione rispettivamente di lire 8 miliardi e lire 2 miliardi degli stanziamenti di cui ai capitoli 505 e 506 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda medesima.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni agli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro e di quello dei lavori pubblici ed al bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade.

L'onorevole Degan ha presentato un emendamento al secondo comma tendente a sostituire le parole « l'azienda stessa provvede quanto a lire 7 miliardi con il maggior contributo ad essa derivante dall'applicazione del precedente articolo 3, e per il restante importo di lire 10 miliardi » con le parole « l'azienda stessa provvede per l'importo di lire 10 miliardi ».

Pongo in votazione l'emendamento proposto dal relatore.

(È approvato).

L'articolo 5 risulta pertanto così formulato:

ART. 5.

All'onere a carico dello Stato, derivante dall'applicazione della presente legge, si fa fronte, nell'anno 1968, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento di cui al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno.

All'onere a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, per lo stesso anno 1968, l'Azienda stessa provvede per l'importo di lire 10 miliardi mediante riduzione rispettivamente di lire 8 miliardi e lire 2 miliardi degli stanziamenti di cui ai capitoli 505 e 506

dello stato di previsione della spesa dell'Azienda medesima.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni agli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro e di quello dei lavori pubblici ed al bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade.

Ha chiesto di parlare, per dichiarazione di voto, l'onorevole Micheli. Ne ha facoltà.

MICHELI. Speravo che questa mattina il Governo non si rimettesse all'accordo raggiunto, in quanto il presente disegno di legge ha una notevole importanza non solo per l'Umbria, ma per tutta l'Italia, considerato che le strade di grande comunicazione rivestono interesse nazionale.

Questo disegno di legge è stato auspicato all'unanimità quando, nel 1966, si discusse sui problemi dell'Italia centrale e, in particolare, sui problemi dell'Umbria. In quella occasione il Governo assunse l'impegno che avrebbe presentato l'attuale disegno di legge, confidando che nel frattempo si sarebbero potuti reperire i fondi necessari.

Mi associo, quindi, alle espressioni di rammarico qui formulate e, nel votare a favore del disegno di legge, mi augurò che siano tenuti presenti i problemi dell'Umbria, che sia rispettata la graduatoria delle strade a carattere nazionale indicata nella relazione, e che si dispongano ulteriori stanziamenti in quanto quelli ora previsti non saranno sufficienti a realizzare le opere indicate.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Gli onorevoli Radi, Micheli, Maschiella, Ripamonti, Baroni e Scricciolo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato lo stato della viabilità dell'Italia centrale,

impegna il Governo:

1) considerata la riduzione del finanziamento globale previsto per la legge summenzionata, a reperire urgentemente nuove fonti di finanziamento allo scopo di integrare le somme oggi messe a disposizione sino al completamento del programma relativo alle grandi vie di comunicazione;

2) nell'applicazione della legge per la costruzione dei raccordi autostradali e le stra-

IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 FEBBRAIO 1968

de di grande comunicazione, a considerare la particolare urgenza del completamento dei raccordi autostradali umbri e della realizzazione dell'itinerario internazionale E 7 ».

RADI. Desidero sottolineare la grande importanza di questo disegno di legge, che permetterà di soddisfare le esigenze più urgenti del sistema viario di numerose regioni del paese e, in modo particolare, dell'Umbria, la quale vede avviato a soluzione il suo secolare problema dell'inserimento nel sistema delle vie di grande traffico.

Desidero far presente inoltre la necessità di reperire al più presto nuove fonti di finanziamento allo scopo di integrare le somme oggi messe a disposizione sino alla soluzione del problema relativo alle grandi vie di comunicazione.

Nel secondo punto del nostro ordine del giorno abbiamo voluto impegnare il Governo affinché, nell'applicazione della legge, consideri con particolare urgenza la necessità di completare i raccordi autostradali umbri e di realizzare l'itinerario internazionale E 7.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Beragnoli, Todros e Maschiella hanno presentato il seguente ordine del giorno n. 2:

« La Camera,

in occasione della discussione del disegno di legge n. 4824, tenuto conto che gli stanziamenti oggi previsti per l'ammodernamento della rete viaria ordinaria sono assolutamente insufficienti;

considerato inoltre che riveste particolare urgenza provvedere ad integrare in misura adeguata i finanziamenti a favore delle province e dei comuni perché gli stessi possano provvedere all'adeguamento della loro rete viaria;

invita il Governo

a provvedere con sollecitudine a reperire i mezzi necessari allo sviluppo della rete viaria ordinaria con particolare riguardo a quella statale di grande traffico ed a quella provinciale e comunale presentando sollecitamente i relativi disegni di legge ».

BERAGNOLI. Noi dobbiamo esprimere il rammarico per il fatto che gli stanziamenti previsti dal disegno di legge n. 4824 per l'ammodernamento della rete viaria ordinaria sono assolutamente insufficienti.

Come è stato ampiamente rilevato, il livello degli stanziamenti non è sufficiente per la sistemazione e l'adeguamento della rete stra-

dale dei comuni e delle province, per cui, data l'urgenza del problema, in occasione dell'approvazione di questo disegno di legge, noi invitiamo il Governo a fare quanto altre volte ci ha promesso, cioè a reperire ulteriori stanziamenti per consentire uno sviluppo di tutta la rete stradale ordinaria con particolare riguardo a quella statale di grande traffico e a quella provinciale e comunale.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baroni, Alessandrini e Ripamonti hanno presentato il seguente ordine del giorno n. 3:

« La Camera,

in sede di approvazione del disegno di legge n. 4824 contenente integrazione di fondi di cui all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, per il completamento del programma di costruzione di raccordi autostradali e per le strade di grande comunicazione, considerata la riduzione di 210 miliardi apportata all'iniziale indicazione di spesa,

invita il Governo

a predisporre al più presto un provvedimento che ripristini lo stanziamento di lire 210 miliardi, senza peraltro intaccare in alcun modo gli stanziamenti risultanti dalla vigente legislazione a favore degli Enti locali ».

L'onorevole Sottosegretario ha facoltà di esprimere il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Gli ordini del giorno, considerata la riduzione di 210 miliardi apportata all'iniziale indicazione di spesa, auspicano che il Governo possa reperire nuovi fondi al fine di attuare integralmente il programma previsto. Pertanto accetto questi ordini del giorno.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 1, accetto anche la parte relativa all'Umbria, considerato che la realizzazione dell'itinerario internazionale « E 7 » è prevista nella relazione al disegno di legge.

PRESIDENTE. I presentatori non insistono per la votazione degli ordini del giorno.

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento del disegno di legge. Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Avverto che il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 FEBBRAIO 1968

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge oggi esaminati e sulla proposta di legge n. 4741 esaminata in una precedente seduta.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge:

« Finanziamenti per opere di edilizia abitativa a totale carico dello Stato » (4825):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	22
Voti contrari	4

(La Commissione approva).

Comunico che rimane pertanto assorbita la proposta di legge n. 4693.

Disegno di legge:

« Integrazione dei fondi di cui all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, per il completamento del programma di costruzione di raccordi autostradali e per le strade di grande comunicazione » (4824):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	23
Voti contrari	3

(La Commissione approva).

Disegno di legge:

« Modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, concernente il piano di

nuove costruzioni stradali e autostradali » (4718):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	17
Voti contrari	9

(La Commissione approva).

Proposta di legge:

ACHILLI: « Norme aggiuntive in materia di formazione di piani territoriali di coordinamento » (4741):

Presenti e votanti	26
Votanti	17
Astenuti	9
Maggioranza	9
Voti favorevoli	15
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Achilli, Alessandrini, Amendola Pietro, Baroni, Beragnoli, Biagioni, Brandi, Busetto, Calvetti, Carra, Cavallaro Francesco, Cianca, Corghi, Curti Ivano, Degan, Di Vittorio Berti Baldina, Fortini, Fracassi, Greggi, Guariento, Guarra, Natoli, Rinaldi, Ripamonti, Russo Vincenzo Mario, Todros.

Si sono astenuti sulla proposta di legge n. 4741:

Amendola Pietro, Beragnoli, Busetto, Cianca, Corghi, Curti Ivano, Di Vittorio Berti Baldina, Natoli, Todros.

La seduta termina alle 19,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO