COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

44.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONI

INDICE

PAG.

Disegno e proposte di legge (*Discussione e rinvio*):

Modifiche ed integrazioni alle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, 7 febbraio 1961, n. 59, e 21 aprile 1962, n. 181, concernenti l'Azienda nazionale autonoma delle strade (*Approvato dal Senato*) (2894);

BOTTA ed altri: Ulteriore piano di intervento in favore della viabilità provinciale e prosecuzione dei beneficî previsti dalla legge 21 aprile 1962, n. 181 (1098);

ACHILLI ed altri: Disposizioni in materia di mutui per la realizzazione di opere di viabilità comunale e provinciale (1476) 541

PRESIDENTE, *Relatore* . 541, 542, 543, 544, 545, 548, 551, 552, 553, 554

BERAGNOLI 542, 543, 545, 552

BOTTA 551

BUSETTO 543, 551, 553, 554

PICA, *Relatore* 549

TODROS 551

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici* . 543, 548, 552

La seduta comincia alle 11.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, 7 febbraio 1961, n. 59, e 21 aprile 1962, n. 181, concernenti l'Azienda nazionale autonoma delle strade *(Approvato dal Senato della Repubblica)* (2894); e delle proposte di legge Botta ed altri: Ulteriore piano di intervento in favore della viabilità provinciale e prosecuzione dei beneficî previsti dalla legge 21 aprile 1962, n. 181 (1098); Achilli ed altri: Disposizioni in materia di mutui per la realizzazione di opere di viabilità comunale e provinciale (1476).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, 7 febbraio 1961, n. 59, e 21 aprile 1962, n. 181, concernenti l'Azienda nazionale autonoma delle strade », già approvato dal Senato; e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Botta, Fabbri, Miroglio, Giordano, Del Duca, Marchetti, Amadeo, Giraudi, Perdonà, Azzaro, Cattanei, Greggi, Prearo, Pisoni, Degan, Carra, Calvetti, Sangalli, Fioret, Bodrato, Urso: « Ulteriore piano di intervento in favore della viabilità provinciale e prosecuzione dei benefici previsti dalla legge 21 aprile 1962, n. 181 »; e dei deputati Achilli, Tocco, Orlandi, Di Primio, Silvestri, Della Briotta, Baldani Guerra, Corti, Cottoni, Fortuna, Lepre, Massari, Moro Dino, Mussa Ival-

di Vercelli, Reggiani: « Disposizioni in materia di mutui per la realizzazione di opere di viabilità comunale e provinciale ».

BERAGNOLI. Signor Presidente, desideriamo far presente che il nostro gruppo, già prima delle ferie natalizie, ha avanzato una richiesta tendente ad ottenere alcuni dati che, a nostro parere, sono assolutamente necessari per poter intraprendere un dibattito approfondito sui provvedimenti iscritti oggi all'ordine del giorno e sul disegno di legge di legge n. 2116, sul quale è stata già svolta la relazione dall'onorevole Achilli.

A nostro giudizio, infatti, esiste l'esigenza prioritaria di disporre di un quadro generale ed esatto della situazione prima di affrontare il dibattito relativo. Desidereremmo, perciò, ricevere qualche notizia sulla sorte subita dalla lettera da noi inviata al Presidente, contenente le richieste sopra accennate, e saremmo inoltre grati all'onorevole ministro se volesse fornirci qualche assicurazione in merito.

PRESIDENTE. Prima di dare inizio alla trattazione dell'ordine del giorno, intendo dare lettura della lettera che è pervenuta alla Presidenza da parte del gruppo comunista fin dal novembre scorso:

Signor Presidente,

le relazione svolta mercoledì 18 corrente in Commissione dall'onorevole Achilli sul disegno di legge n. 2116 concernente la legislazione autostradale, ha posto in evidenza la necessità che la Commissione stessa abbia una puntuale visione generale di tutti i problemi che riguardano la viabilità, ivi compresa quella cosiddetta « minore ».

Lo stesso relatore onorevole Achilli ha rilevato che la nostra Commissione non dispone di dati sufficienti per poter affrontare un serio dibattito in tutta la materia.

Riteniamo perciò necessario che, per poter proseguire con profitto la discussione del disegno di legge n. 2116, il Ministero dei lavori pubblici fornisca a tutti i parlamentari della Commissione i seguenti dati:

1) stato di attuazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126:

a) importo previsto dai piani di provincializzazione delle strade ex comunali e loro sviluppo chilometrico con riferimento a ciascuna provincia e regione;

b) previsioni ammesse a contributo rispetto ai piani deliberati da ciascuna provincia, contributi concessi e in che percentuale, riferiti come sopra, e somme effettivamente utilizzate;

c) ulteriori richieste delle provincie successive alla formazione dei piani di cui al punto *a*), loro importo, sviluppo chilometrico, contributi concessi eccetera, secondo quanto richiesto ai due punti precedenti;

2) applicazione della legge 21 aprile 1962, n. 181, aritcoli 4 e 6:

a) si richiedono i dati relativi alle provincie ed ai comuni in base alle richieste fatte ed ai contributi concessi ed erogati fino al 31 dicembre 1969.

I contributi concessi ai comuni e i dati che li riguardano secondo la casistica analoga alle richieste di cui al precedente punto 1) potranno essere raggruppati provincia per provincia ma distinti da quelli concessi alle amministrazioni provinciali;

3) sviluppo chilometrico delle autostrade in esercizio, in costruzione, progettate e appaltate o semplicemente progettate diviso per ciascuna regione.

Sappiamo anche che al Senato è in corso di esame un disegno di legge che modifica la legge 21 aprile 1962, n. 181, per la parte che riguarda gli enti locali, destinando una parte di quei finanziamenti alla costruzione di raccordi autostradali e di « superstrade ». In relazione a ciò noi riteniamo che la nostra Commissione non possa portare a termine l'esame del disegno di legge n. 2116 prima che dal Senato non gli sia giunto anche quel provvedimento e si sia svolta una discussione generale anche sulle proposte di legge che in materia di viabilità sono state presentate alla Camera ed assegnate alla nostra Commissione.

Chiediamo pertanto che, nell'attesa che il Ministro ci fornisca i dati che, siamo sicuri, Ella richiederà e che il Senato ci trasmetta il provvedimento sopra accennato, non si proceda all'esaurimento dell'*iter* del disegno di legge n. 2116, onde poter invece dare luogo ad un dibattito generale avendo tutti gli elementi necessari per poter prendere responsabili decisioni ».

Il Senato, successivamente a questa lettera, ha approvato il disegno di legge n. 783, che oggi è iscritto nell'ordine del giorno della nostra Commissione come disegno di legge n. 2894; quindi, abbiamo la possibilità di aprire il dibattito sui progetti di legge sopra ricordati in merito ai quali è stata avanzata la richiesta di dati da parte del gruppo comunista, tenendo conto anche del contenuto del disegno di legge n. 2116, riguardante la legislazione autostradale sul quale è già stata

svolta a suo tempo la relazione da parte dell'onorevole Achilli.

Quindi, a meno che l'onorevole ministro non abbia qualche diversa proposta da formulare, ritengo che potremmo svolgere una sommaria relazione introduttiva sui progetti di legge n. 2894, 1098 e 1476; e poi decidere se procedere o meno a una discussione congiunta di questi provvedimenti e del disegno di legge n. 2116, riguardante la legislazione autostradale, sul quale è stato già riferito alla Commissione.

BERAGNOLI. Noi non abbiamo nulla in contrario a tale proposta del Presidente, ferma restando l'esigenza di una discussione unitaria dei provvedimenti in questione. Devo però far osservare che ci accingiamo ad ascoltare la relazione sul disegno di legge n. 2894 trasmessoci dal Senato, senza che ci siano ancora pervenuti i dati richiesti dal nostro gruppo, e che noi riteniamo essenziali per lo svolgimento del dibattito. Gradiremmo pertanto sapere dall'onorevole ministro se ritiene di poterci fornire tali dati, in quanto non riteniamo che, senza di essi, possa svolgersi una discussione, anche di carattere generale. È necessario infatti, una volta avuti le notizie e i dati richiesti, che ci sia un adeguato, anche se breve, lasso di tempo perché ciascuno possa fare le sue responsabili considerazioni, e avere un quadro generale della situazione esistente nel settore della viabilità.

PRESIDENTE. Personalmente ritengo che l'onorevole ministro possa integrare, in questa o in altra seduta, con documenti vari ed anche in modo informale, gli elementi che fornirò, e che vogliono avere solo un carattere introduttivo.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non ho alcuna difficoltà a fornire quanto prima alla Commissione i dati richiesti, tanto più che stiamo lavorando per predisporre una serie completa di elementi di valutazione al riguardo. Vorrei però che la giusta esigenza di condurre sull'argomento un più approfondito dibattito non impedisse la discussione del disegno di legge n. 2894, sul quale già il Senato si è pronunciato favorevolmente: e ciò per gli stessi motivi che hanno spinto quell'Assemblea ad esaminare ed approvare questo provvedimento.

Ricordo anche che il Ministero dei lavori pubblici sta approntando un disegno di legge in materia di viabilità minore, che presenterà quanto prima al Parlamento, e nella cui formulazione si terrà ovviamente conto di tutti gli elementi che emergeranno dalla discussione dei provvedimenti in esame.

Pertanto, mentre ritengo sia opportuno, per tutte queste considerazioni, rinviare ad un momento successivo lo svolgimento di una discussione generale sul problema della viabilità, desidero raccomandare che al più presto possibile si giunga all'approvazione del disegno di legge n. 2894. E ciò soprattutto al fine di poter provvedere sollecitamente all'attuazione dei programmi dell'« ANAS » e ad una ripresa dell'attività operativa nel settore della viabilità comunale e provinciale.

PRESIDENTE. Ritengo che si possono raggiungere gli obiettivi voluti senza che si presentino delle difficoltà particolari. È evidente, infatti, che un'eventuale discussione congiunta dei vari provvedimenti si attuerebbe in quanto essi contemplano i diversi aspetti del settore della viabilità, e pertanto il dibattito non potrebbe limitarsi a prendere in considerazione un solo provvedimento, senza chiamare in causa anche gli altri ad esso collegati. Ciò però non significa che poi i vari testi debbano essere necessariamente unificati, o che l'uno debba assorbire gli altri, ma si potrà benissimo procedere separatamente all'esame degli articoli dei diversi provvedimenti. In ogni caso, sarà la Commissione stessa a decidere in proposito: comunque, ritengo che questa mattina si possa svolgere la relazione introduttiva, e poi portare avanti la discussione nelle prossime sedute.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Da parte mia, ripeto che sarò presto in condizione di fornire i dati richiesti, dal momento che, specie in relazione alle domande che ci sono state presentate, stiamo cercando di raccogliere tutti gli elementi necessari.

BUSETTO. Comprendo perfettamente, onorevole Presidente, lo sforzo che ella sta facendo per dare allo svolgimento dei nostri lavori un certo indirizzo, che non precluda nessuna delle esigenze che sono state espresse. Ma qui il problema non è di carattere procedurale. Si tratta invece – ed occorre dirlo con molta chiarezza – di una questione di scelte politiche. E noi abbiamo chiesto – nello spirito della lettera inviata dal gruppo comunista – una discussione unitaria sui quattro provvedimenti in questo momento al nostro esame, proprio per compiere un esame generale di tutta la politica viaria, con le sue scelte circa la priorità dei vari interventi, con i suoi

indirizzi che si inquadrano poi in una visione generale della programmazione e dell'assetto economico, nel senso più ampio del termine.

L'unitarietà del dibattito è quindi condizione di fondo perché si possa giungere alla enucleazione di scelte di politica viaria e di politica generale più precise e puntuali. I dati richiesti dall'onorevole Beragnoli costituiscono poi l'indispensabile premessa di una discussione che voglia giungere a dare un quadro preciso della situazione. Ecco perché noi chiediamo che essi vengano forniti prima dell'inizio della discussione stessa.

PRESIDENTE. Ritengo che, se per questa mattina ci limitiamo allo svolgimento della relazione introduttiva, questi problemi potranno meglio essere affrontati nelle prossime sedute. Mi permetto anche di ricordare che già nel 1962, quando si approvò la legge n. 181, venne sperimentato largamente il metodo dei gruppi di lavoro, con il quale si aveva l'opportunità di ascoltare funzionari sia del Ministero dei lavori pubblici che dell'« ANAS », al fine di ottenere la conoscenza più completa di quei dati che la Commissione ritenesse necessari per i suoi lavori. Penso che un tale strumento potrà essere efficacemente utilizzato anche in futuro.

D'altra parte, credo che sia quanto mai utile l'inizio di una discussione, sia per chiarire i punti di vista delle varie parti, sia per dare modo anche al Governo di rendersi conto delle varie opinioni esistenti sul problema al nostro esame.

Pertanto sono dell'avviso che nella seduta odierna vengano svolte le relazioni sul sisegno di legge n. 1098 e n. 1476, mentre sarà iniziata nelle prossime sedute la discussione congiunta di tali progetti di legge e del disegno di legge n. 2116.

Sui primi due provvedimenti svolgerò io stesso una relazione di carattere essenzialmente informativo, mentre sulla proposta di legge Achilli ed altri la relazione sarà svolta dall'onorevole Pica.

Gli onorevoli colleghi conoscono molto bene gli argomenti che sto per illustrare, ma forse, per chiarezza, è bene ripercorrere l'*iter* che ha portato alla elaborazione dei provvedimenti oggi sottoposti alla nostra attenzione.

L'origine di questi complessi provvedimenti può, in un certo senso, essere individuata nella legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale dell'« ANAS », che conteneva, precisamente all'articolo 26, disposizioni di singolare importanza. Se questo articolo fosse stato proposto in un periodo successivo, probabilmente non sarebbe stato accolto favorevolmente dal Tesoro: ma allora circostanze contingenti ne consentirono l'approvazione. La relazione sul progetto di legge, divenuta poi legge 7 febbraio 1961, n. 59, venne pure svolta da me. Ricordo che l'articolo 26 assegnava all'« ANAS » un contributo annuo, da parte del Ministero del tesoro, commisurato al gettito dell'imposta di fabbricazione sulla benzina, sugli oli da gas, sugli oli minerali lubrificanti, e della tassa di circolazione, secondo un meccanismo che assicurava una certa progressione nel tempo dei mezzi messi a disposizione dell'« ANAS » da parte del Tesoro. Lo stesso articolo 26 prevedeva (in aumento degli stanziamenti concessi dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126, per la sistemazione delle strade comunali provincializzate, pari a 180 miliardi distribuiti dal 1958 al 1965) la concessione di contributi alle amministrazioni provinciali, sempre in relazione alla sistemazione delle strade classificate provinciali in base alla legge n. 126, nella misura di 44 miliardi all'anno, per gli esercizi dal 1965-66 al 1968-69. Per cui, aggiungendo i 180 miliardi previsti dalla legge n. 126 ai 176 miliardi previsti in totale dalla legge n. 59, si raggiungeva la cifra globale di 356 miliardi, distribuiti in un certo numero di anni: più altri 20 miliardi concessi con la legge 24 luglio 1959, n. 622: totale complessivo, 376 miliardi.

Nel 1962 la legge n. 59 venne modificata, tra l'altro, anche sotto questo profilo, con la legge 21 aprile 1962, n. 181, della quale ci interessano particolarmente gli articoli 4 e 6.

Con l'articolo 4, praticamente, il contributo corrisposto all'« ANAS » dal Ministero del tesoro era suddiviso in due parti, delle quali una restava assegnata a favore dell'« ANAS », mentre l'altra era devoluta a favore del Ministero dei lavori pubblici, affinché quest'ultimo potesse concedere alle province, ai comuni e loro consorzi contributi nella misura dell'ottanta per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade comunali non comprese nei piani predisposti dalle amministrazioni provinciali per la provincializzazione, ai sensi della legge 12 febbraio 1958, n. 126; nonché di strade già classificate come provinciali prima dell'entrata in vigore della suddetta legge. Anche questa ripartizione, si articolava in un certo numero di anni, fino a raggiungere queste due quote – se ben ricordo – nell'esercizio 1968-69: ottanta per cento all'« ANAS » e venti per cento al Ministero dei lavori pubblici.

Dico subito che questo storno di fondi non fu accolto con particolare entusiasmo dall'« ANAS »; tuttavia è anche vero che, durante i primi anni di funzionamento di questo meccanismo, le quote dei contributi destinati ai comuni e alle province erano dell'ordine di pochi miliardi. Solo a partire dal 1967, esse raggiunsero livelli veramente ragguardevoli. A titolo indicativo, vorrei ricordare che, nello stato di previsione della spesa relativo al 1971, esaminato per il parere pochi mesi fa, il contributo globale del Tesoro sarebbe arrivato a circa 275 miliardi, dei quali l'ottanta per cento (circa 220 miliardi) a favore dell'« ANAS » e il venti per cento (circa 55 miliardi) a favore del Ministero dei lavori pubblici, per essere poi devoluto ai comuni e alle province. Quest'ultima somma, però, non è rimasta indenne da « lesioni » – se mi è consentito usare questo termine –: infatti, gli onorevoli colleghi che nella scorsa legislatura hanno fatto parte di questa Commissione ricorderanno che, con legge 18 marzo 1968, n. 241, si provvide a stornare una quota parte di questa somma, e per un certo numero di anni, cioè dal 1968 al 1972, per consentire la realizzazione dell'autostrada Punta Raisi-Mazara del Vallo. Ecco le quote annuali esatte: sette miliardi nel 1968; sette miliardi nel 1969; sette miliardi nel 1970; sette miliardi ne l1971; due miliardi nel 1972.

BERAGNOLI. Quello di Punta Raisi fu un delitto mafioso, se delitto si può chiamare !

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, noi stiamo qui illustrando dei fatti: ognuno poi può dedurne le conclusioni che crede.

Devo aggiungere che, recentemente, una ulteriore diminuzione di 5 miliardi per il 1971 si è avuta con il decreto-legge 16 ottobre 1970, n. 723, convertito in legge 12 dicembre 1970, n. 979, recante provvidenze a favore delle popolazioni dei comuni colpiti dalle calamità naturali verificatesi nei mesi di agosto, settembre e ottobre 1970. In realtà, quindi, il contributo previsto per il 1971, non è più di 55 miliardi, ma risulta inferiore di ben 12 miliardi.

La stessa legge n. 181 del 21 aprile 1962, oltre a recare le norme relative ad una diversa distribuzione del contributo del Ministero del tesoro – così come era regolato dalla legge n. 59 dell'anno precedente – ripeteva all'articolo 6 la disposizione per cui, dal 1965 al 1969, si sarebbe proseguito il finanziamento stabilito dalla legge del 12 febbraio 1958, n. 126, con una somma di 44 miliardi annui. La legge n. 181 prevedeva quindi, all'articolo 4, che il Ministero del tesoro continuasse a dare un certo contributo al Ministero dei lavori pubblici, relativamente alla viabilità comunale e provinciale, e all'« ANAS ». Però, mentre all'articolo 4 non era stabilito un limite di tempo, questo figurava all'articolo 6, ed era costituito dall'esercizio 1968-69, che divenne poi, in definitiva, l'esercizio 1969, a seguito della mutata articolazione temporale del bilancio.

L'articolo 6 della legge n. 181 fu poi ulteriormente modificato con la legge 26 gennaio 1963, n. 31, ma per questioni che per il momento non ci interessano.

In conclusione, quindi, sia l'articolo 4 che l'articolo 6 della citata legge n. 181 prevedevano un intervento da parte dello Stato a favore dei comuni e delle province.

Sulla stessa linea procede la legge che potremmo chiamare « polivalente » del 3 agosto 1949, n. 589, in base alla quale è possibile la concessione di un contributo trentacinquennale sulla spesa necessaria per la viabilità provinciale e comunale. Si tratta però sempre di contributi di importanza abbastanza modesta; basti considerare che l'ammontare globale dei limiti di impegno per questo titolo, a tutto il 1971, è di 9 miliardi 92 milioni e 500 mila lire. Tenendo poi presente il nuovo limite di impegno per il 1971, che è di 500 milioni, è difficile dire con precisione come questo possa tradursi in una certa somma ammessa a contributo, poiché questo varia a seconda dei casi; si può comunque ritenere che si tratti di una cifra intorno ai 10-12 miliardi, praticamente finanziabile con il predetto nuovo limite d'impegno.

Ricordo ancora che ci sono state varie disposizioni per la viabilità del Mezzogiorno e delle aree depresse del centro-nord, per altro tutte esaurite con il 1970.

Inoltre la legge 16 settembre 1960, n. 1014, stabilisce all'articolo 10, la corresponsione, da parte dello Stato, alle province, di un contributo annuo di lire 300.000 a titolo di concorso nelle spese di manutenzione ordinaria, per ciascun chilometro di strada comunale o di bonifica classificata tra le provinciali successivamente all'entrata in vigore della legge 12 febbraio 1958, n. 126. Questa cifra, come ripeto, ha il significato di un concorso nella spesa, e non di un rimborso totale. Infatti, pur non disponendo di dati recenti e assolutamente attendibili, ritengo che la spesa media per la manutenzione delle strade provin-

ciali si aggiri oggi intorno al milione per ogni chilometro. Ora, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per il 1971, è previsto, a questo titolo, uno stanziamento di 13 miliardi, corrispondente ad una estensione di rete viaria di circa 43 mila chilometri. Ricordo infine che le entrate dell'« ANAS », previste per il 1971, ammontano a circa 316 miliardi, e che il contributo del Tesoro, di cui abbiamo precedentemente parlato (di circa 220 miliardi) rappresenta quindi la parte di gran lunga preponderante delle entrate dell'Azienda.

Fatte queste premesse, vorrei rilevare che il problema di una diversa ripartizione del contributo del Ministero del tesoro tra la « ANAS », da una parte, e le province ed i comuni dall'altra, ai sensi dell'articolo 4 della citata legge n. 181 del 1962, non si pone oggi per la prima volta alla nostra attenzione. I colleghi che fanno parte di questa Commissione fin dalla scorsa legislatura ricorderanno che nel 1968, sul finire appunto della passata legislatura, esaminammo un disegno di legge, relativo all'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.

Quel disegno di legge prevedeva che il contributo da concedere ai comuni ed alle province, anziché commisurarsi ad una quota parte (percentuale) del contributo globale corrisposto dal Tesoro per la viabilità, fosse consolidato – dal 1968 al 1974 – nella misura di 23 miliardi di lire annui; inoltre disponeva che la quota restante di questo contributo fosse devoluta all'« ANAS » per il raggiungimento dei suoi scopi istituzionali e, in particolare, per il completamento di importanti opere, quali i raccordi autostradali e le strade di grande comunicazione.

Questa parte del disegno di legge, tuttavia, venne accantonata ed il provvedimento (che aveva suscitato gravi perplessità nei membri della Commissione) fu approvato con radicali modifiche, divenendo legge 28 marzo 1968, n. 360: la copertura della spesa veniva assicurata senza incidere sul contributo del Tesoro di cui all'articolo 4 della legge n. 181.

Il disegno di legge che oggi stiamo esaminando, già approvato dal Senato, ritorna sull'argomento, spostando però i termini del problema. Nel testo presentato al Senato si prevedeva, innanzitutto, che il contributo annuale a favore dei comuni e delle province venisse consolidato nella misura di trenta miliardi, anziché di 23 miliardi annui, e per il periodo 1969-1975, anziché per il periodo 1968-1974.

Non credo sia il caso di tornare sul lungo dibattito svoltosi presso il Senato sull'argomento, dibattito che abbiamo tutti seguito con la massima attenzione e, forse, anche con qualche trepidazione, dati i precedenti verificatisi nella legislatura passata. Il testo approvato dal Senato, nella sua essenza – non vorrei, in questa relazione introduttiva, entrare in particolari che, pur essendo di grande importanza singolarmente considerati, non sono però tali da incidere sull'economia generale del provvedimento – attua il consolidamento dei contributi a favore di comune e province non in una cifra fissa, ma in una serie di stanziamenti che si dispongono in progressione aritmetica, dal 1971 al 1977, passando dai 38 miliardi iniziali ai 50 miliardi dell'ultimo esercizio. È chiaro che, fino a quando questo provvedimento non sia approvato da entrambi i rami del Parlamento, resterà in vigore la normativa prevista dalla legge n. 181, che stabilisce per questi contributi un aumento che si dispone sostanzialmente in progresisone geometrica, sia pure non molto accentuata, ma con risultati abbastanza consistenti. Sono chiare le conseguenze di tutto questo: il contributo relativo al 1971 ammonterebbe, senza le defalcazioni che abbiamo visto, a 55 miliardi; con le detrazioni ricordate scenderebbe invece a 43 miliardi circa; in base al nuovo testo, scenderebbe a 38 miliardi. Comunque, le cifre che vengono a determinarsi secondo il nuovo meccanismo di concessione del contributo per i comuni e le province possono essere facilmente dedotte dalla chiara relazione svolta dal senatore Sammartino al Senato. Basti dire che, mentre secondo la nuova progressione il contributo per il 1977 ammonterebbe a 50 miliardi, secondo la vecchia progressione nello stesso anno si dovrebbero superare i 90 miliardi di lire.

Il disegno di legge n. 2894 contiene, inoltre, un'altra norma di estrema importanza, relativa sempre al meccanismo di concessione dei contributi. Come è noto, la legge n. 181 prevede che questi contributi non siano superiori all'ottanta per cento della spesa riconosciuta necessaria ha dato luogo ad inconvenienti pratici (sui quali si soffermerà tra poco il collega Pica), dovuti al fatto che, per la rimanente quota del venti per cento, i comuni devono fare ricorso all'indebitamento, con tutte le difficoltà che questa operazione comporta, sia per la critica situazione finanziaria in cui versa la maggior parte di essi, sia perché non è previ-

sta nessuna forma di garanzia da parte dello Stato, neanche in via sussidiaria rispetto ai comuni. Pertanto da molte parti si è fatto notare che, in particolare per i comuni dell'Italia centrale e meridionale, la concessione di un contributo nella misura dell'ottanta per cento si risolve, praticamente, in una beffa, perché il comune interessato, non potendo disporre della rimanente quota del venti per cento, si trova anche nella impossibilità di utilizzare lo stesso contributo dello Stato.

Per ovviare a questo grave inconveniente, attraverso una norma introdotta nel corso della discussione svoltasi al Senato, si è stabilito che: « Il contributo da concedere ai sensi dell'articolo 4, comma *a*), della legge 21 aprile 1962, n. 181, alle amministrazioni provinciali e comunali e loro consorzi, è elevato sino al cento per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade provinciali e comunali, nel caso in cui si tratti di amministrazioni con bilancio deficitario e con preferenza alle amministrazioni comunali e provinciali dei territori delimitati ai sensi dell'articolo 1 del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523, e dell'articolo 1 della legge 22 luglio 1966, n. 614 ».

Questi sono gli aspetti fondamentali che mi premeva sottolineare: non mi soffermo su altri punti, pure interessanti, in quanto non incidono sull'economia del provvedimento al nostro esame.

Per quanto riguarda l'articolo 6 della legge n. 181, nulla è detto nel disegno di legge n. 2894.

In sostanza, dunque, questo progetto di legge distribuisce tra l'« Anas » da una parte e il Ministero dei lavori pubblici dall'altra, in modo diverso rispetto alla legge n. 181, il contributo del Tesoro previsto dalla legge n. 59 del 1961: contributo che non presenta alcuna variante nel suo processo di formazione, ma registra invece uno sviluppo notevole nel tempo, dato il suo andamento in progressione geometrica. Questo è il nucleo centrale del problema che stiamo esaminando, e tale si presentava anche, sostanzialmente, sullo scorcio della quarta legislatura presso la nostra Commissione e al Senato in questa legislatura, quando è stata proposta una distribuzione più favorevole all'« Anas » e meno favorevole al ministero dei lavori pubblici, in definitiva ai comuni e alle province.

Pertanto, lasciando da parte le varie motivazioni contenute nella relazione governativa al testo presentato al Senato, ritengo che convenga affrontare molto francamente proprio questo problema, che si può esprimere nei seguenti termini. L'amministrazione dei lavori pubblici nel suo complesso (comprendendovi quindi anche l'« Anas ») deve provvedere ad una serie di esigenze per quanto riguarda la viabilità statale, provinciale e comunale. Essa però non è in grado (come abbiamo appreso da dichiarazioni più volte ripetute) di ottenere ulteriori disponibilità finanziarie da parte del Ministero del tesoro, oltre quelle previste dalle leggi n. 59 del 1961 e n. 181 del 1962. D'altra parte, l'« Anas » deve affrontare una serie di problemi indubbiamente gravi, che non riguardano soltanto le strade cosiddette di grande comunicazione ed i raccordi autostradali, ma tutta la viabilità statale in generale. E poiché l'« Anas » non ha i mezzi sufficienti per sopperire a tali necessità, si propone appunto una redistribuzione del contributo del Ministero del tesoro previsto dalla legge n. 59 del 1961. Ricordo che, sullo scorcio della passata legislatura, formulai, assieme ad altri colleghi, notevoli obiezioni e perplessità circa il consolidamento a quota 23 miliardi del contributo del Ministero del tesoro per la viabilità comunale e provinciale, e ritengo che il mio atteggiamento non sarebbe stato diverso se tale quota fosse stata portata a 30 miliardi. È chiaro, comunque, che si tratta di operare una dura scelta, dal momento che ci si trova di fronte ad esigenze certamente di uguale importanza ed i mezzi disponibili non sembrano suscettibili di incremento.

Per quanto riguarda poi l'aspetto tecnico dell'erogazione dei contributi a favore dei comuni e delle province, mi riservo di fare in seguito altre considerazioni. È evidente infatti che, se certi modi di erogazione di tali somme potevano ritenersi valide fin quando il loro ammontare non era molto rilevante, trattandosi ora di diverse decine di miliardi per ogni anno, si prospetta l'esigenza di un adeguato meccanismo di previsione e di programmazione a questo riguardo.

Concludendo, si può dire che la soluzione proposta al problema, che ho indicato come centrale, dal disegno di legge n. 2894, è di tipo empirico, non di tipo razionale. Una soluzione razionale, infatti, consisterebbe nell'aumentare gli stanziamenti a favore dell'« Anas » e della viabilità comunale e provinciale. Ma poiché questo non è possibile, dobbiamo piuttosto esaminare se sia almeno opportuna e ragionevole la soluzione empirica accolta dal Senato. Personalmente, ritengo che

si sia fatto un notevole passo avanti nella ricerca di una soluzione equa. Devo ricordare che su questa materia ebbi a suo tempo uno scambio di opinioni con alcuni colleghi, anche appartenenti all'altro ramo del Parlamento, durante la quale posi il problema se non si potesse attuare più opportunamente la nuova distribuzione modificando le quote di distribuzione, anziché fissando delle cifre prestabilite. Ora, invece – come ho detto precedentemente – il meccanismo di distribuzione è stato dal Senato concepito in progressione aritmetica, rispetto a quello – stabilito in proporzione geometrica – della legge n. 181 del 1962. È evidente perciò che, in questo modo, da un quindici per cento iniziale sul contributo del Tesoro (quale mi pare sia appunto il risultato per il primo anno della soluzione accolta dal Senato) si discende ad una quota inferiore a favore di comuni e province, anche se il suo ammontare raggiunge poi dei notevoli livelli. Comunque, pure dopo tutte queste considerazioni, personalmente ritengo che possa essere accolta la soluzione fatta propria dal Senato.

Per quanto concerne poi la proposta di legge di cui è primo presentatore l'onorevole Botta, ricordo che essa affronta un altro problema, cioè quello della proroga degli stanziamenti di cui all'articolo 6 della legge n. 181 del 1962. Tali stanziamenti – che si sono esauriti nel 1969 – erano fissati nella misura di 44 miliardi annui per quattro esercizi finanziari, che poi si sono articolati diversamente per l'entrata in vigore della legge Curti. Ora, per evitare ogni soluzione di continuità, l'onorevole Botta propone che per ciascuno degli esercizi, dal 1970 al 1975, al Ministero dei lavori pubblici siano assegnati lire 50 miliardi annui, con un'autorizzazione di spesa complessiva pari, quindi, a 300 miliardi di lire. La proposta in questione non contiene una cifra molto lontana da quella prevista precedentemente, ma l'onorevole Botta non fornisce alcuna indicazione circa la copertura dell'onere previsto.

Nel contempo, poi, il bilancio del Ministero del tesoro relativo all'anno 1970 e lo stato di previsione della spesa dello stesso Ministero per il 1971 hanno previsto, nel fondo globale, un accantonamento di 25 miliardi annui per la proroga del predetto articolo 6 della legge n. 181. Ora – per quanto i dati di bilancio, specie quelli relativi al fondo globale, non siano sempre di facile e perpicua lettura – vi è il forte sospetto che, in realtà, l'accantonamento del 1970 sia stato già impiegato per altri scopi, parte per il decreto-legge, poi convertito in legge, emanato per riparare i danni causati dalle calamità naturali verificatesi nell'estate-autunno del '70, per un ammontare di sette miliardi; parte, se ho correttamente interpretato i testi, per il finanziamento parziale del disegno di legge n. 2215 della Camera, divenuto disegno di legge n. 1419 del Senato, non ancora approvato dal Senato, che prevede l'erogazione, per gli anni 1968, 1969 e 1970, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori. Il testo originario di questo provvedimento prevedeva una copertura indicata, a suo tempo, nel bilancio del Ministero del tesoro relativo al 1968; l'estensione della sua efficacia al 1969-70 ha creato dei problemi di copertura che sarebbero stati risolti utilizzando degli accantonamenti che, invece, avrebbero dovuto avere una diversa destinazione, e precisamente il rifinanziamento dell'articolo 6 della legge n. 181. Credo che questa diversa utilizzazione non possa comunque ottenere il nostro plauso. In sostanza, si sarebbe trasferito un accantonamento di fondi riservati al Ministero dei lavori pubblici dalla competenza di questo a quella di altro ministero; e, inoltre, si sarebbe trasferita dalle spese per investimenti alle spese correnti una somma che, pur non essendo eccelsa, raggiunge comunque i 18 miliardi.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Su questa questione da parte del Governo non c'è nessun assenso.

PRESIDENTE. Il provvedimento è ora all'esame del Senato. Comunque, noi confidiamo che l'onorevole ministro vorrà tenere presente questa questione. Praticamente, quindi, resterebbero disponibili solo i fondi accantonati nello stato di previsione della spesa relativo al 1971. Su questo non avrei altro da aggiungere; l'onorevole ministro, nel breve intervento all'inizio del dibattito, ha parlato di un provvedimento che il Governo si propone di presentare e sul quale, eventualmente, si potrà tornare nel prosieguo della discussione.

Vorrei concludere la mia relazione facendo notare che, a questo punto, si pone un problema di altro tipo, che dobbiamo tenere ben presente, anche in relazione alla proposta fatta dall'onorevole ministro – in sede di discussione dello stato di previsione per il 1971 – di aprire un dibattito informativo sullo stato delle procedure di trasferimento delle compe-

tenze dal ministero dei lavori pubblici alle regioni a statuto ordinario.

Come gli onorevoli colleghi ricordano, l'articolo 117 della Costituzione, tra le materie attribuite alla competenza regionale, annovera la viabilità. Credo di poter affermare tranquillamente che nella viabilità di interesse regionale rientrano comunque le strade provinciali e comunali. Ora, col 1° gennaio 1972 o, al massimo, col 1° gennaio 1973, contributi previsti dalla legge n. 181 ed eventuali modifiche della medesima dovrebbero far capo alle regioni. Ciò indubbiamente pone dei problemi notevoli, particolarmente in relazione alla legge 16 maggio 1970, n. 281, che riguarda il finanziamento delle regioni; legge che, peraltro, come i colleghi hanno ben presente, disciplina anche il meccanismo del passaggio alle regioni delle funzioni ad esse attribuite dall'articolo 117 della Costituzione, fatte salve naturalmente le funzioni di indirizzo e coordinamento svolte dallo Stato e, per esso, nel caso nostro, dal ministero dei lavori pubblici. In questo caso, ci si chiede quale sorte avranno gli stanziamenti previsti dal disegno di legge che stiamo esaminando, dal 1° gennaio 1972 o al massimo dal 1° gennaio 1973; si tratta di un problema complesso, sul quale possono interferire considerazioni di vario genere. Secondo una certa interpretazione, si potrebbe pensare che questi finanziamenti dovrebbero venir meno e che le regioni dovrebbero far capo, per questa materia, al fondo comune previsto dall'articolo 8 della stessa legge n. 281. Nutro però forti dubbi sulla applicabilità di questo congegno, poiché in questo caso si tratta, in sostanza, di una legge speciale che prevede stanziamenti di carattere speciale per la viabilità minore. In questo momento, francamente, non saprei indicare una soluzione: mi auguro però che l'onorevole ministro possa essere in grado fra breve, come ci ha assicurato qualche mese fa, di farci delle comunicazioni sul tema dei trasferimenti delle competenze, affinché in quella sede si possa procedere ad un esame più approfondito della questione. Ma allora, ci si può chiedere, il problema del trasferimento delle competenze alle regioni è in grado di incidere fin d'ora su questo disegno di legge? Personalmente ritengo di no, perché a mio avviso questo problema potrebbe essere affrontato in via generale con i provvedimenti delegati previsti dalla legge n. 281, e quindi non mi sembrerebbe razionale provvedere in modo diverso per ogni singola materia: cosa che inevitabilmente accadrebbe, se stabilissimo con questo provvedimento delle norme sui trasferimenti di competenza, in materia di viabilità, mentre per altre materie resterebbe fermo il principio del trasferimento di competenza per mezzo di provvedimenti delegati. Si tratta, comunque, di un interrogativo che pongo a me stesso: sui trasferimenti di competenza, aspettiamo quindi dichiarazioni del Governo, per poter dare anche un nostro contributo di opinioni e di idee.

Credo di non dover aggiungere altro e prego quindi l'onorevole Pica di voler integrare la mia relazione, con particolare riguardo alla proposta di legge n. 1476, concernente un problema affine e che non potrebbe essere ritenuta assorbita neanche dal disegno di legge n. 2894.

PICA, *Relatore*. La proposta di legge n. 1476 presentata dall'onorevole Achilli ed altri è diretta ad assicurare ai comuni ed alle province i mezzi per poter più agevolmente realizzare le opere di viabilità minore.

Nel quadro delle provvidenze disposte periodicamente per il settore della viabilità, non si dà spesso la dovuta importanza alle strade comunali e provinciali che pur rappresentano una parte eminente e necessaria per lo sviluppo e il potenziamento delle comunità locali. Accanto alle autostrade e alle « superstrade », le quali assicurano più rapidi ed efficienti collegamenti tra le singole regioni e in tutto il territorio nazionale, la viabilità minore viene spesso trascurata e sacrificata. Quelle provvidenze, pertanto, che possono assicurare la realizzazione di tali opere, meritano di essere prese in considerazione. Tra queste si pone la proposta di legge in esame.

Come ha ricordato l'onorevole Presidente, i primi interventi organici in questo settore si ebbero con la legge 3 agosto 1949, n. 589. Venne poi la legge 15 febbraio 1953, n. 184, la quale diede la possibilità ai comuni e alle province di ottenere il contributo dello Stato per la costruzione, il completamento o la sistemazione di strade di allacciamento o interne agli abitati, con contributi in misura varia, fino a raggiungere il cinque per cento per quelle ricadenti nei territori dell'Italia meridionale. Infine venne emanata la legge 21 aprile 1962, n. 181, la quale, all'articolo 4 prevede la concessione alle province, ai comuni e loro consorzi, la concessione di contributi fino all'ottanta per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade comunali non comprese nei piani predisposti dalle amministrazioni provinciali, ai sensi dell'articolo 16 della legge 12 febbraio 1958,

n. 126, nonché di strade già classificate provinciali prima della entrata in vigore della legge stessa. La parte residua di spesa rimane a carico degli enti beneficiari. Per procurarsi le somme occorrenti per coprire la differenza di spesa, i comuni e le province sono costretti, a meno che non dispongano di mezzi propri, a ricorrere a mutui che normalmente vengono richiesti alla Cassa depositi e prestiti.

A questo punto, sorgono le prime difficoltà. La Cassa stessa difficilmente concede l'adesione a dette richieste, e non soltanto per le opere stradali, ma per tutti i tipi di opere pubbliche. Ma qui bisognerebbe fare un discorso a parte che esula dal nostro assunto. Il più delle volte, però, i comuni e le province, nella loro grande maggioranza, non sono in grado di poter usufruire dei contributi statali concessi per le opere di viabilità, in quanto si trovano nelle condizioni previste dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale 3 marzo 1934, n. 383. Secondo quanto è stabilito nel primo e secondo comma dell'articolo 300 « salvo i casi previsti da leggi speciali, nessun mutuo può essere contratto dai comuni e dalle province, se gli interessi di esso, aggiunti a quelli dei debiti o mutui di qualunque natura precedentemente contratti, facciano giungere le somme da iscrivere in bilancio per il servizio degli interessi, ad una cifra superiore al quarto delle entrate effettive ordinarie, valutate in base al conto consuntivo dell'anno precedente alla deliberazione relativa al mutuo ». E inoltre: « I mutui contratti con titoli cambiari non possono essere autorizzati per un importo superiore all'ottava parte delle entrate effettive ordinarie del comune o della provincia, valutate nei modi sovraindicati ». Nell'articolo 333 si legge: « Ai comuni contemplati dall'articolo precedente è vietato di contrarre nuovi mutui ».

Ora, tali comuni sono quelli i cui bilanci debbono essere sottoposti all'approvazione della Commissione centrale per la finanza locale in quanto non riescono a raggiungere il pareggio economico, nonostante l'applicazione, oltre alla sovrimposta fino al terzo limite ed alle altre eccezionali imposizioni prescritte per raggiungere tale limite, di un'eccedenza del 400 per cento sul limite massimo della sovrimposta fondiaria sui terreni e sull'aliquota massima dell'addizionale sui redditi agrari, del 50 per cento sulle tariffe massime di tutte le imposte e tasse non afferenti a servizi pubblici, escluse l'imposta di famiglia e quella sull'industria, sui commerci, sulle arti e professioni, nonché l'aumento delle tariffe massime delle imposte di consumo nei limiti di cui all'ultimo comma dell'articolo 24 della legge 2 luglio 1952, n. 703. Nel secondo comma del citato articolo 333 è però detto: « Tale divieto non si estende ai mutui per il riscatto di passività onerose, per la prosecuzione di opere pubbliche improrogabili, iniziate prima dell'emanazione del testo unico 14 settembre 1931, n. 1175, e per la costruzione e la sistemazione di acquedotti, fognature e cimiteri ».

Inoltre, con l'articolo 23 della legge 3 agosto 1949, n. 589, recante provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli enti locali, viene stabilito che alle operazioni di mutuo previste dalla legge non si applicano le limitazioni contenute nell'articolo 300 del testo unico 3 marzo 1934, n. 383.

Agli articoli 13 e 19 della citata legge n. 589 è poi previsto che, ove i comuni e le province non possono garantire il pagamento delle rate dei mutui contratti per l'esecuzione delle opere contemplate nella legge stessa, possono, in determinati casi e con particolare procedura, sostituirsi, come garanti, lo Stato o taluni istituti di credito. Analoga agevolazione è stabilita nell'articolo 4 della legge 30 maggio 1965, n. 574, per l'edilizia ospedaliera.

Ora, se per gli acquedotti, le fognature i cimiteri gli ospedali è possibile ottenere la deroga alle limitazioni imposte dagli articoli 300 e 333 sopra richiamati, ma addirittura è possibile ottenere la garanzia dello Stato sui mutui contratti per tali opere, non si comprende perché analoghe agevolazioni non possono stabilirsi anche per le opere stradali assistite dal contributo dello Stato in base alla legge 21 aprile 1962, n. 181, le quali rappresentano, specie per i piccoli comuni e le province, delle strutture indispensabili ed insostituibili.

Ritengo, per i motivi su esposti, che la proposta di legge n. 1476, per lo scopo che si propone di raggiungere, e cioè di mettere i comuni e le province che si trovino in particolari difficoltà di bilancio, in condizione di poter ottenere i mutui richiesti per la differenza d spesa a loro carico, non solo in deroga alle limitazioni imposte dalla legge comunale e provinciale, avanti illustrati, ma anche con la garanzia dello Stato, meriti la nostra considerazione.

A questo proposito credo – come ha anche ricordato l'onorevole Presidente – che pur nell'approvazione dell'articolo 2 del disegno di legge n. 2894 (il quale prevede, al terzo comma l'elevazione del contributo di cui alla legge n. 181, fino al cento per cento per le am-

ministrazioni con bilancio deficitario, e con preferenza per le amministrazioni provinciali e comunali dei territori di particolare depressione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 1523 del 30 giugno 1967, e all'articolo 1 della legge 22 luglio 1966, n. 614) le norme previste nella proposta di legge n. 1476 potranno avere una loro sfera d'applicazione, tanto più che si dovrà precisare che cosa s'intende per bilancio deficitario.

A questo punto, onorevole Presidente, vorrei anch'io formulare l'augurio che possa sollecitamente provvedersi al coordinamento delle disposizioni riguardanti sia la grande che la piccola viabilità, in maniera da poter avere una certa uniformità nelle concessioni delle relative provvidenze.

Desidero inoltre auspicare che i criteri di concessione del contributo del Ministero dei lavori pubblici per la manutenzione delle strade provinciali, previsto dalla legge n. 1014, possano essere riveduti, in maniera da adeguare la misura dello stesso all'aumentato costo dei servizi, e possa esserne inoltre estesa l'applicazione alle strade comunali.

Concludendo, esprimo quindi parere favorevole all'approvazione della proposta di legge n. 1476.

PRESIDENTE. A questo punto, come stabilito in precedenza, rinviamo la discussione sui tre provvedimenti ad una delle prossime sedute: vorrei però far presente all'onorevole ministro l'opportunità della sua presenza a tale dibattito.

BUSETTO. Cogliendo l'occasione della presenza dell'onorevole ministro, reiteriamo la nostra richiesta di ottenere i dati indicati nella lettera inviata al Presidente prima di procedere nell'esame dei provvedimenti di cui ci stiamo occupando.

PRESIDENTE. Poco fa ho proposto di procedere ad una discussione congiunta di questi tre provvedimenti e del disegno di legge n. 2116. Naturalmente, in seguito ogni provvedimento potrà seguire un *iter* completamente indipendente da quello degli altri. È necessario però che la Commissione si pronunci su questa proposta, in quanto non si tratta di una decisione che possa prendere usando dei poteri propri del Presidente.

TODROS. Noi siamo aperti a tutte le proposte circa i modi di discussione dei provvedimenti in esame: però le dichiarazioni dell'onorevole ministro relative ad un nuovo provvedimento sulla viabilità minore che il Governo starebbe elaborando non ci tranquillizzano. Secondo noi, ripetiamo, è assolutamente indispensabile, ai fini della predisposizione di provvedimenti in materia, che la Commissione possa disporre di un quadro preciso della situazione perché, in caso contrario, non potrà che elaborare dei provvedimenti parziali. Per questo motivo insistiamo nella nostra richiesta diretta ad ottenere, nel più breve tempo possibile, tutti i dati necessari, a nostro giudizio, per il proseguimento della discussione.

Ella, signor Presidente, ha svolto una relazione ampia e corredata da alcuni dati che, però, vanno completati attraverso la esatta conoscenza degli stanziamenti disponibili per il settore, delle somme già spese e di quelle che si possono spendere: l'onorevole ministro su questo argomento non ci ha dato nessuna assicurazione, limitandosi a ribadire che il Governo si rende conto della urgenza del problema, ma senza fornire prospettive concrete di una sua rapida soluzione.

PRESIDENTE. Mi pare che la mia proposta non pregiudichi minimamente la questione sollevata ora.

Ho proposto che la discussione – comunque essa si svolga, integrata anche da dichiarazioni dell'onorevole ministro – avvenga congiuntamente sui quattro disegni di legge.

Pongo in votazione tale proposta.

(*È approvata*).

Resta ora da considerare il secondo problema che si presenta: quello, cioè, della affermata impossibilità di proseguire nella discussione, mancando alcuni dati che solo il Governo è in grado di fornire secondo quanto dichiarato nella lettera del novembre 1970 inviatami dal gruppo comunista.

BOTTA. Sono favorevole alla linea proposta dal Presidente, anche perché il disegno di legge annunciato dall'onorevole ministro (già reso noto ad alcuni giornali, come ad esempio il « Corriere dei costruttori ») concederebbe stanziamenti fino alla concorrenza di 150-160 miliardi di lire, mentre in materia di viabilità provinciale esiste una esigenza di spesa di oltre mille miliardi.

Come gli onorevoli colleghi sanno, vi sono decine e decine di miliardi destinati a finanziare interventi nel settore viario, che giacciono inutilizzati da parte delle amministra-

zioni provinciali. Ciò significa che noi possiamo portare avanti questi provvedimenti e, contemporaneamente, avviare un ampio discorso sulla materia senza disturbare la linea politica generale prevista per questo importante settore.

Concludendo, proporrei di portare avanti con sollecitudine sia il provvedimento urgente riguardante la ristrutturazione della « Anas » (questa azienda, infatti ,mancando di mezzi, non ha la possibilità di dare concreta attuazione a numerosi progetti pronti da tempo); e sia il provvedimento che concede la facoltà alle amministrazioni provinciali (che hanno già perduto un anno nell'attuazione dei loro programmi quinquennali) di impostare i loro piani relativi alla viabilità. Nella situazione attuale, qualsiasi provvedimento approvato dal Parlamento non sarebbe in grado di risolvere i problemi che esistano nel settore: è assolutamente indispensabile, quindi, aprire immediatamente una discussione globale. Infatti, a mio giudizio, sarebbe inutile attendere ancora: i dati richiesti dai colleghi comunisti più o meno sono conosciuti ed è inoltre assurdo ritenere che, il giorno in cui essi ci verranno forniti, noi saremo in grado di adottare soluzioni miracolistiche.

PRESIDENTE. Resta comunque ferma la precisa richiesta, che è stata qui avanzata, di avere un supplemento di dati sulla questione in oggetto. Ritengo però che molti di essi siano ricavabili da documenti statistici già in nostro possesso i quali possono fornirci utili elementi per la prosecuzione del dibattito.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei ribadire che non c'è da parte mia, o del Ministero, alcun tentativo di dilazionare le informazioni circa i dati richiesti, che ritengo invece di poter fornire quanto prima alla Commissione con la necessaria precisione. Non vorrei, però, come ripeto, che tale attesa costituisca un intralcio alla sollecita approvazione del disegno di legge n. 2894, il quale – voglio sottolinearlo – si inserisce armonicamente nel quadro degli interventi nel settore viario. Esso, infatti, intende non solo soddisfare alle esigenze relative all'attuazione dei programmi circa la viabilità, ma anche risolvere alcuni problemi occupazionali. Mira inoltre ad impedire quella serie di « strozzature » che costituiscono la causa principale dei residui determinatisi i quali, come sappiamo, raggiungono la somma di 45 miliardi di lire.

La progressione annuale, stabilita nel disegno di legge n. 2894, non è frutto di una previsione avventuristica o semplicemente approssimativa, ma corrisponde a quel « tetto » di contributi assegnabili al settore della viabilità minore, ed entro il quale noi riteniamo sia possibile sodisfare, in gran parte, le richieste che ci pervengono dalle amministrazioni comunali e provinciali.

BERAGNOLI. Ma se ci vorrebbero 1.500 miliardi di lire ! Un rappresentante del Governo, che è qui presente, ebbe in passato ad affermare ripetutamente che l'attuazione dei piani del 1958 non poté avvenire che solo per un terzo del previsto.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Beragnoli, la sua interruzione mi spinge a chiarire che intendevo riferirmi soltanto alle richieste annuali che ci provengono dagli enti locali, per quanto riguarda le normali attività di gestione ed amministrazione. È chiaro infatti che non ho la pretesa di voler risolvere tutti i problemi relativi all'intero programma per il settore viario in un unico provvedimento.

Potrebbe sembrare che si chieda un ulteriore sacrificio alla viabilità minore, quando si stabilisce che l'« Anas » è abilitata a rilevare una serie di strade provinciali e minori che possano servire di collegamento e interconnessione tra le varie regioni: in realtà ciò costituisce una più attenta applicazione dell'indirizzo volto a rendere sempre più efficiente e completa la rete viaria minore, e a soddisfare quindi le esigenze delle popolazioni che di essa si servono.

Pertanto, con il provvedimento in esame, noi da una parte garantiamo la possibilità di attuazione dei programmi dell'« Anas », dando risalto alla grande viabilità, poiché è necessario che vi siano delle maggiori strade di comunicazione e dei raccordi tra di esse; dall'altra, veniamo incontro alle richieste della viabilità minore, prevedendo per essa una serie di interventi, volti ad agevolarne la costruzione, il completamento e la gestione.

È per rispondere a queste esigenze che abbiamo dato la nostra adesione ai criteri stabiliti dal disegno di legge n. 2894, e ce ne siamo anzi fatti promotori. Ad esempio, lo stesso aumento, al cento per cento della spesa, del contributo da concedere alle amministrazioni provinciali e comunali, si iscrive in un

ben preciso indirizzo di promozione della viabilità minore, coll'intento di venire incontro alla difficile situazione che si creava quando, come sappiamo, un comune, ammesso al contributo, al momento di utilizzare il mutuo, non si trovava in condizione di poter far fronte all'onere del venti per cento a suo carico.

In base a tutte queste osservazioni, vorrei perciò raccomandare con calore alla Commissione una benevola considerazione del disegno di legge in esame, fermo restando il mio impegno a fornire i dati richiestimi, utili a condurre un più approfondito dibattito in materia di viabilità.

Per quanto riguarda poi l'attuazione del provvedimento, ritengo che esso non potrà avere esecuzione se non ci sarà una preventiva consultazione delle regioni, che dovranno fornirci dati esaurienti e precisi, affinché si possa procedere all'elaborazione di un programma organico in materia. Questo è l'impegno del Governo, diretto ad ottenere il miglioramento dell'assetto stradale del nostro paese.

BUSETTO. Noi desideriamo che l'onorevole ministro colga veramente il senso più profondo e più vero della nostra richiesta. A nostro parere la relazione dell'onorevole Achilli sul disegno di legge n. 2116 ha giustamente posto una serie di questioni di fondo che investono la politica del settore viario nella sua globalità, assumendo una particolare importanza in quanto siamo alla vigilia della elaborazione del nuovo piano quinquennale.

Il nostro gruppo, credo incontrando consensi anche presso altre forze politiche, si è posto questa domanda: in materia di viabilità, possiamo continuare ad emanare solo provvedimenti di legge parziali? La nostra risposta a questo quesito non poteva che essere negativa: essendo a conoscenza dei rapporti intercorrenti tra la politica autostradale attuata dal Governo in questi anni e la linea di sviluppo che è stata imposta al nostro paese, non possiamo accettare la linea disorganica che si segue nel settore. Noi chiediamo sull'argomento una discussione unitaria che possa assumere un senso politico profondo, di programmazione, di scelta e di quantificazione delle scelte stesse. Ma il dato quantitativo è secondario rispetto a quello qualitativo. Riteniamo cioè opportuno che l'onorevole ministro, nel momento in cui sarà in grado di fornire certi dati di carattere quantitativo, che servono solo come strumenti di indagine nella definizione dei problemi connessi a questo tipo di scelte, accompagni tali dati con una presa di posizione di natura politica. Ella, onorevole ministro, facendo delle dichiarazioni di tale natura alla nostra Commissione, permetterebbe ai singoli deputati e ai gruppi politici di esprimere valutazioni di carattere qualitativo e quantitativo sul problema, Noi proponiamo questo confronto tra le diverse parti politiche per accertare se sia possibile enucleare una posizione comune: in caso contrario invitiamo i vari gruppi ad assumere le proprie responsabilità, anche nel senso di chiedere il trasferimento del dibattito in Assemblea.

Concludo rinnovando l'invito all'onorevole ministro a pronunciarsi politicamente sui problemi che ho indicato, affinché il dibattito che affronteremo possa svolgersi in maniera più corretta.

PRESIDENTE. Prendo atto della sua richiesta, onorevole Busetto, ma mi permetto di farle notare che, probabilmente, essa va oltre il significato letterale della lettera del novembre 1970.

La richiesta avanzata dagli onorevoli colleghi comunisti con quella lettera mi sembra pienamente giustificata: probabilmente, lo stesso relatore avrebbe potuto esaudirla, anche limitandosi a ricorrere, per l'acquisizione dei dati, alle pubblicazioni dell'« ISTAT ». Comunque, l'onorevole ministro sarà in grado di fornire le notizie richieste con maggiore completezza ed esattezza di quanto non possa fare il relatore, intervenendo nel dibattito quando lo riterrà opportuno.

BUSETTO. Non si tratta di una questione procedurale ma politica.

PRESIDENTE. Questi provvedimenti sono oggetto di numerose sollecitazioni, per cui desidererei che si addivenisse in breve tempo ad una decisione definitiva, positiva o negativa che essa sia, e che si evitasse un ulteriore rinvio nell'esame di questa materia. È possibile che il gruppo comunista si dichiari insoddisfatto della presa di posizione che sarà assunta dal Governo in merito a questi provvedimenti, ma ciò fa parte delle normali possibilità nell'ambito dei nostri lavori: credo che in questa fase della nostra discussione, noi abbiamo la precisa responsabilità di arrivare rapidamente ad una conclusione, qualunque essa sia.

Quindi, rivolgo un appello a tutti gli onorevoli colleghi affinché nella prossima seduta possa iniziarsi il dibattito, con la collaborazione del Governo, che potrà fornirci i dati con maggiore ampiezza di quanto non sia possibile ricavare dalla relazione del senatore Sammartino e dalle relazioni introduttive svolte in questa Commissione. Vedremo poi quale strada seguire: può darsi che il gruppo comunista ritenga di dover giungere a certe conclusioni più o meno rapidamente.

BUSETTO. Le nostre richieste sono soprattutto dirette a rendere più proficui i nostri lavori.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione del disegno e delle proposte di legge è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 13,5.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO