COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

48.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 MARZO 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONI

INDICE

PAG.

Disegni e proposte di legge (*Seguito della discussione e approvazione*):

Modifiche ed integrazioni alla attuale legislazione autostradale (*Approvato dal Senato*) (2116);

Modifiche ed integrazioni alle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, 7 febbraio 1961, n. 59, 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 benefici 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) 608

PRESIDENTE 608, 609, 618, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 631 632, 635, 636, 637, 638, 639, 642

ACHILLI, *Relatore* 608, 629, 641

AMODEI 626, 627, 634, 640

BERAGNOLI 623, 625, 626, 628, 629, 630 632, 639

BOTTA 624, 630, 633, 634, 635

PAG.

BUSETTO 629

CALVETTI 630, 634, 636, 639

CARRA 627, 634, 638

CASOLA 642

DEGAN 630

DI LISA 630, 639

FERRETTI 637

GIRAUDI 630

GREGGI 627, 628, 629, 634, 641

GUARRA 641

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici* 611 623, 624, 625, 627, 629 631, 635, 636, 637, 368

PICA, *Relatore* 611

PISCITELLO 636, 637

TANI 637, 638

TODROS 634, 641

Votazione segreta:

PRESIDENTE 642

La seduta comincia alle 9,45.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione dei disegni di legge: Modifiche ed integrazioni alla attuale legislazione autostradale *(Approvato dal Senato)* (2116); 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); e delle proposte di legge Botta ed altri: Ulteriore piano di intervento in favore della viabilità provinciale e prosecuzione dei benefici 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 il seguito della discussione dei disegni di legge: « Modifiche ed integrazioni all'attuale legislazione autostradale », già approvato dal Senato; « 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 ed altri: « Ulteriore piano di intervento in favore della viabilità provinciale e prosecuzione dei benefici previsti dalla legge 21 aprile 1962, n. 18 »; e Achilli ed altri: « Disposizioni in materia di mutui per la realizzazione di opere di viabilità comunale e provinciale ».

Nel corso della precedente seduta era stata dichiarata chiusa la discussione generale sui provvedimenti oggi al nostro esame. Ieri pomeriggio si è conclusa l'intensa attività svolta dal comitato ristretto.

Il primo provvedimento al nostro esame è il disegno di legge n. 2116 di cui è relatore l'onorevole Achilli che invito a replicare agli intervenuti nel dibattito.

ACHILLI, *Relatore*. Dopo l'ampia discussione generale che si è svolta sull'argomento, e dopo l'intenso lavoro svolto dal comitato ristretto, non credo sia il caso di dilungarsi molto sul disegno di legge, anche in considerazione del fatto che molti colleghi hanno partecipato ai lavori del comitato stesso: pertanto ritengo sia abbastanza noto il senso della discussione e degli emendamenti proposti a nome del comitato ristretto.

Direi che la soddisfazione principale è che sono stati recepiti dal comitato ristretto il motivo ispiratore della relazione iniziale, e cioè un maggior controllo del Parlamento per quanto riguarda la politica autostradale, problema che si è sovrapposto al contenuto specifico del disegno di legge in esame.

Infatti i colleghi hanno riconosciuto che, nonostante il disegno di legge si limitasse a sanzionare alcune norme per riordinare tutta la materia delle concessioni autostradali alle società che non appartengono al gruppo IRI, era altrettanto necessario stabilire una serie di punti che valessero da indicazione per il futuro della politica di concessioni autostradali.

L'articolo aggiuntivo proposto dal Comitato ristretto in base al quale è sospeso il rilascio di concessioni per la costruzione di autostrade a partire dall'entrata in vigore della presente legge e sino all'approvazione da parte del Parlamento del prossimo programma economico nazionale, sta a significare che il Parlamento ritiene assolutamente indispensabile, prima che siano iniziate ulteriori opere in questo settore, che venga fissato dal programma economico nazionale un piano di priorità per il settore autostradale, o quanto meno venga stabilita una precisa indicazione per quanto riguarda l'impegno di spesa del prossimo quinquennio.

Infatti, se ben ricordiamo, nel passato programma economico nazionale, e precisamente quello che si riferiva al periodo 1966-70, si lamentò proprio questa mancanza di distinzione all'interno della voce concernente la viabilità, tra impegni di spesa per il settore autostradale e impegni negli altri settori della viabilità provinciale e comunale.

In questo modo i rapporti all'interno di questa voce si sono alterati profondamente a tutto vantaggio dei primi impegni di spesa, sacrificando la viabilità cosiddetta minore, cioè quella che compete all'ANAS, alle province e ai comuni; pertanto gli obiettivi del piano si sono realizzati per l'ottanta per cento circa, ma l'effettiva sperequazione tra questi interventi non dà una reale idea degli obiettivi raggiunti per ogni singolo intervento.

Accanto a questi problemi non bisogna dimenticare il settore dei trafori; anche se il comitato ristretto ha deciso che non fosse opportuno stabilire la sospensiva delle concessioni dei trafori stessi, non credo sia giusto, evidentemente che questo settore delle opere pubbliche venga sottratto ad una programmazione economica, perché sappiamo bene tutti quali pressioni esistano in proposito, non del tutto collegate ad obiettivi di riequilibrio territoriale, ma dettate semplicemente da motivi campanilistici o di malinteso prestigio internazionale.

Non credo che si debba aggiungere altro, se non precisare, affinché rimanga agli atti, che su taluni punti il comitato ristretto ha discusso a lungo, lasciando però poi il testo nella formulazione originaria. Erano sorti d'altra parte alcuni dubbi. Mi riferisco, ad esempio, alla seconda parte del secondo comma dell'articolo 1, laddove si dice che « l'ammontare dell'accantonamento annuo per innovazioni, ammodernamenti e completamenti non potrà superare il 10 per cento dell'effettivo e complessivo introito lordo annuale per diritti di pedaggio ». Infatti, in un primo tempo si mise in dubbio la validità di questa disposizione, in quanto si riteneva che tale cifra fosse eccessiva. Però, esaminando gli introiti annui lordi delle singole società concessionarie, si è visto che il problema rimarrebbe solo per due-tre tronchi autostradali, in particolar modo per alcuni brevi tronchi dell'Italia settentrionale, dove il rapporto introito lordo-chilometri si presenta molto positivo: quindi, in questo caso, la percentuale del 10 per cento per le sole innovazioni, completamenti e ammodernamenti, potrebbe essere effettivamente eccessiva, o comunque molto elevata. Però, alla fine, poiché la maggior parte delle società concessionarie ha introiti lordi annui molto più modesti, si è deciso di lasciare la percentuale del 10 per cento stabilita dall'articolo 1.

A questo proposito voglio ricordare che la convenzione tra l'ANAS e le società concessionarie di autostrade appartenenti al gruppo IRI, all'articolo 1 prevede che l'accantonamento del 10 per cento sia utilizzato non solo per gli scopi citati dall'articolo 1 del disegno di legge, ma anche per la manutenzione straordinaria. Ciò è reso possibile dal fatto che all'interno dele società concessionarie appartenenti al gruppo IRI, si opera una sorta di compensazione tra tronchi a maggior livello di traffico e tronchi dove questo è minore, che giustifica la cifra globale del 10 per cento comprendente anche la manutenzione straordinaria. Invece, nel caso al nostro esame, non essendoci una compensazione del genere, non si potevano sacrificare le potenzialità di ammodernamento dei tronchi con scarso volume di traffico, anche se sappiamo che ciò andrà a vantaggio di alcuni tronchi più favoriti.

Il comitato ristretto ha anche deciso di apportare un emendamento, al quarto comma dell'articolo 3, consistente nell'eliminazione della parola « raddoppi ». Si è infatti pensato che essa, inserita in quel contesto, significasse che si poteva procedere alla concessione di raddoppi semplicemente col rinnovo della convenzione. Poiché invece è stata opinione degli onorevoli colleghi e mia che il raddoppio di un'autostrada equivalga di fatto a una nuova autostrada, si è preferito proporre la soppressione della parola « raddoppi », in modo che risulti chiaro che un raddoppio autostradale costituisce materia di nuova concessione.

L'emendamento presentato al primo comma dell'articolo 9 è di carattere puramente tecnico, e riguarda le sezioni autonome degli istituti di credito.

Nel concludere, desidero rilevare con soddisfazione che il comitato ristretto ha accettato, nella sostanza, i concetti esposti nella mia relazione; ringrazio infine gli onorevoli colleghi che hanno partecipato assiduamente al dibattito, e l'onorevole Ministro che ha confortato lo svolgimento dei nostri lavori con la sua presenza e con la sua collaborazione.

PRESIDENTE. Riferisco brevemente sui lavori svolti dal comitato ristretto e sul testo da esso predisposto, in sede di replica sul disegno di legge n. 2894 e sulla proposta di legge n. 1098, dei quali sono relatore. Vorrei innanzitutto ringraziare gli onorevoli colleghi che numerosi hanno partecipato alla discussione in commissione, e quelli che sono molto attivamente intervenuti nel complesso lavoro del comitato ristretto. Un particolare ringraziamento desidero poi rivolgere all'onorevole Ministro che ci ha assistiti con la sua assidua presenza, e ci ha consentito un franco scambio di idee, anche al di là di quello che era il testo dei progetti di legge al nostro esame, sui problemi generali della viabilità nel nostro Paese.

Per quanto concerne in particolare il disegno di legge n. 2894 e la proposta di legge n. 1098, ricordo che, già al momento della mia relazione introduttiva, avevo evidenziato alcuni punti essenziali, sui quali appunto si è poi svolto il dibattito, sia in sede di commissione che di comitato ristretto. Esso ha portato a proporre alcune significative modifiche del testo del disegno di legge n. 2894 proveniente dal Senato, e una sua integrazione con la proposta di legge n. 1098, e con un disegno di legge – in corso di elaborazione – i cui princìpi si è ritenuto concordemente di poter includere fin d'ora nel testo che il comitato ristretto sottopone oggi all'attenzione degli onorevoli colleghi.

Uno dei problemi sostanziali da affrontare concerneva la modifica dell'articolo 4 della legge n. 181 del 1962. Si trattava cioè di vedere se fosse pienamente accettabile, da

parte della nostra Commissione, il testo così come - dopo lunga elaborazione - ci era pervenuto dal Senato, e che prevedeva una riduzione degli stanziamenti a favore dei comuni e delle province. Tale riduzione - per altro molto più accettabile di quella prevista da precedenti leggi - si accompagnava al sistema della « forfettizzazione » per determinare la misura dei contributi da destinarsi ai comuni e alle province. Ora, - accettato almeno tacitamente il principio che, per esigenze urgenti dell'ANAS, si doveva operare una redistribuzione dei mezzi disponibili in favore di quest'Azienda, in misura superiore a quanto previsto dalla citata legge n. 181, e almeno per il periodo 1971-77 - si è innanzitutto discusso se fosse conveniente adottare, per la determinazione dei contributi ai comuni ed alle province, il principio della « forfettizzazione » o quello della « percentualizzazione ». Il comitato ristretto si è orientato verso quest'ultima soluzione, anche se essa, sostanzialmente, non porta a dei risultati molto diversi da quelli che sarebbero derivati dalla « forfettizzazione ».

Naturalmente, in questa sede facciamo delle previsioni, che potranno essere magari smentite, in concreto, dalla realtà. Comunque, il criterio adottato dal comitato ristretto all'inizio del periodo considerato dovrebbe riuscire lievemente più vantaggioso per l'ANAS che non per i comuni e le province, mentre gli enti locali ne trarrebbero maggiori vantaggi, viceversa, dal 1974-75 al 1977.

Come ho già detto nella mia relazione introduttiva, si tratta di una soluzione empirica, data la limitatezza estrema dei mezzi a disposizione dell'Amministrazione dei lavori pubblici (globalmente intesa, e quindi comprensiva anche dell'ANAS): si tratta solo di venire incontro a certe improrogabili esigenze dell'ANAS, cercando di sacrificare il meno possibile quelle della viabilità minore.

Però, dal nostro dibattito e dalle riunioni del comitato ristretto, è emerso con molta chiarezza il fatto che le esigenze dell'ANAS sono di gran lunga superiori a quelle che noi tentiamo di soddisfare varando questo - sia pur limitato - disegno di legge, come, del resto, enormemente superiori a quelle che sono le attuali possibilità dell'amministrazione dei lavori pubblici risultano le esigenze ed i bisogni dei comuni e delle province. Quindi, la soluzione che il comitato ristretto sottopone al nostro esame è sostanzialmente empirica e non ha nessuna pretesa, comunque, di rappresentare un *optimum;* si tratta, praticamente, di adottare alcune misure essenziali allo scopo di disattendere le esigenze degli enti locali minori e dell'ANAS nella minore misura possibile.

Desidero poi soffermarmi su un secondo punto molto importante. Come è noto, l'articolo 6 della legge n. 181, in prosecuzione della legge n. 126, prevedeva una serie di stanziamenti annuali destinati in un primo momento alla sistemazione delle strade provincializzate con la legge n. 126; e, in un secondo momento, di tutte le strade provinciali in generale. Contrariamente a quanto disposto dall'articolo 4 (che predisponeva un meccanismo di finanziamenti a tempo indeterminato e sostanzialmente illimitato), l'articolo 6 prevedeva degli stanziamenti limitati nel tempo, destinati ad esaurirsi nel 1969: tema, questo, sul quale abbiamo avuto modo di soffermarci, in sede di discussione del bilancio, oltre che nella passata legislatura, anche nell'attuale. Ora, in sede di modifica del disegno di legge n. 2894, si è ritenuto opportuno inserirvi anche la soluzione di questo problema, sia pure in termini notevolmente più modesti rispetto a quelle che sono le indicazioni della proposta di legge n. 1098 che, appunto, si occupava in maniera specifica di tale questione. Come gli onorevoli colleghi sanno, infatti, essa prevedeva un piano di stanziamenti annuali di 50 miliardi di lire per la durata di sei anni, mentre le disponibilità del Ministero dei lavori pubblici per il settore della viabilità provinciale non superano i 25 miliardi annui, sia pure per lo stesso periodo di tempo, anche in relazione all'accantonamento del fondo globale: in questo senso, infatti, si è espressa la Commissione bilancio della Camera in sede di parere sulla proposta di legge n. 1098. Sostanzialmente, quindi, noi riprodurremmo gli stanziamenti già concessi dalla legge n. 126 - ed estesi nel tempo dalla legge n. 181 - per un periodo che va dal 1971 al 1976.

Il disegno di legge n. 2894, inoltre, soddisfa anche nuove esigenze emerse in seguito all'evoluzione subita dalla nostra realtà costituzionale in questi ultimi anni e - addirittura - in questi ultimi mesi. È fuor di dubbio, infatti, che a norma degli articoli 117 e 118 della Costituzione, la viabilità comunale e provinciale rientri nella competenza delle regioni: quindi, si trattava di adeguare i meccanismi previsti dalle leggi n. 126 e n. 181 alla nuova realtà.

A tale proposito, avevo espresso, nella mia relazione introduttiva, qualche perplessità: mi chiedevo, infatti, se fosse opportuno procedere in questa sede a tale adeguamento, o

se invece non fosse il caso di attendere l'emanazione dei provvedimenti delegati che il Governo sta predisponendo, ed in merito ai quali noi contiamo di avere un incontro con l'onorevole ministro a breve scadenza. In sede di comitato ristretto è prevalsa la prima tesi, nel senso che si è ritenuto di introdurre alcuni criteri circa il trasferimento degli stanziamenti dallo Stato alle regioni, affinché queste ultime ne dispongano a favore dei comuni e delle province inclusi nei rispettivi territori. Va rilevato a questo proposito che, poiché è praticamente impossibile che tale meccanismo di trasferimento possa entrare concretamente in funzione prima del 1973, il testo elaborato dal comitato ristretto prevede, per il periodo 1971-1972 l'adozione degli attuali criteri di distribuzione dei fondi stanziati, mentre, dal 1973 in poi, il riparto dei fondi dovrà avvenire non più per singoli comuni o per singole province, ma per regioni, in base ad un sistema che si è ritenuto di poter elaborare e che corrisponde anche ad alcune finalità di carattere redistributivo delle risorse disponibili nell'ambito del territorio nazionale. Comunque, in sede di esame degli articoli gli onorevoli colleghi avranno modo di valutare il contenuto delle modifiche apportate in questo senso al provvedimento. In sostanza, quindi, il lavoro svolto dal comitato ristretto tenderebbe a modificare in misura notevolissima il disegno di legge n. 2894, soprattutto in relazione all'introduzione anticipata – se così posso esprimermi – del criterio del riparto dei fondi su base regionale. I pareri espressi dalle Commissioni competenti sono tutti favorevoli; per quanto riguarda specificamente la proroga delle disposizioni contenute nell'articolo 6 della legge n. 181, di cui alla proposta di legge n. 1098, il parere espresso dalla Commissione bilancio è favorevole, purché gli stanziamenti annui vengano contenuti nei limiti di 25 miliardi, anziché 50 come previsto dal citato provvedimento. Infine, la Commissione IV non ha espresso alcun parere, ma ciò è irrilevante in quanto i termini regolamentari sono scaduti, ed inoltre i pareri di tale Commissione non hanno carattere vincolante.

A questo punto, quindi, pregherei l'onorevole Pica di svolgere la replica relativa alla proposta di legge n. 1476.

PICA, *Relatore*. Come ho già ricordato in sede di relazione sulla proposta di legge presentata dall'onorevole Achilli ed altri, questo provvedimento si inquadra nel contesto dei problemi riguardanti la viabilità minore, per i quali tutti gli onorevoli colleghi hanno riconosciuto l'importanza e la necessità di richiamare l'attenzione del governo.

In sostanza il provvedimento al nostro esame mira a raggiungere due obiettivi.

In primo luogo a mettere i comuni che si trovino in particolari situazioni nella condizione di poter contrarre i mutui, in deroga agli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, per far fronte alla parte di spesa a loro carico occorrente per la realizzazione dell'opera.

Il secondo obiettivo è quello di assicurare la garanzia dello Stato, per i mutui contratti, analogamente a quanto stabiliscono le norme riguardanti l'edilizia ospedaliera, la costruzione di case di riposo per anziani e di istituti di ricovero per l'infanzia.

Indirettamente la proposta di legge dell'onorevole Achilli mira anche a sollevare la finanza locale da particolari oneri derivanti dal continuo aumento di compiti e di competenze spettanti ai comuni e alle province, dal momento che in questi ultimi anni le disponibilità finanziarie non sono state adeguatamente aumentate.

Come ebbi occasione di dire, la proposta di legge dell'onorevole Achilli può essere valida anche se all'articolo 2 del disegno di legge n. 2894 è previsto 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 100 per cento.

Quindi per quei comuni che non riescano ad ottenere il contributo fino al 100 per cento, e che si trovino in particolari condizioni, la proposta di legge n. 1476 può essere operante.

Pertanto richiamandomi a quando in precedenza detto mi dichiaro pienamente favorevole all'approvazione della proposta di legge stessa.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero anzitutto porgere i miei ringraziamenti, non certo per una semplice manifestazione formale, ma proprio per sottolineare la serietà del contributo offerto da parte degli intervenuti e di quanti hanno partecipato ai lavori di questa Commissione; ringraziamenti che vogliono essere una manifestazione di solidarietà ai lavori della Commissione che esaltano, a mio avviso, la validità dei lavori parlamentari che consentono di pervenire a soluzioni che meglio si adeguano alle esigenze manifestate.

Quindi il mio ringraziamento particolare va al Presidente, onorevole Baroni, che con la sua saggezza ed equilibrio ha permesso il raggiungimento di questo positivo obiettivo; inoltre desidero ringraziare l'onorevole Achilli che nella sua relazione ha certamente centrato quella che è la tematica e l'importanza del provvedimento che riguarda la nuova disciplina autostradale.

Nell'ampio ed approfondito dibattito che si è svolto in questa Commissione, mi pare che si sono espresse alcune critiche da parte dell'opposizione, critiche che sono state rivolte alla politica che si è sino ad ora seguita e su quella che si intende seguire nel settore della viabilità, mentre da parte della maggioranza sono stati messi in rilievo i notevoli risultati e i benefici effetti che con la costruzione di autostrade si sono ottenuti nel nostro Paese. Sia da parte della maggioranza che da parte dell'opposizione tuttavia sono venuti suggerimenti in ordine ai provvedimenti all'esame di cui ritengo utile tener massimo conto, al fine di chiarire alcune scelte che il Ministero dei lavori pubblici intende operare, senza snaturare, per altro, il contenuto dei provvedimenti stessi.

A me sembra di poter rilevare che i temi di fondo, che sono ritornati costantemente negli interventi degli onorevoli colleghi, sono stati essenzialmente tre: la politica autostradale, l'intervento pubblico nel settore della viabilità ordinaria, la « regionalizzazione » degli interventi in materia di viabilità.

In ordine al primo argomento, trattato con toni critici dai rappresentanti del PCI e del PSIUP, ci viene chiesto di enunciare chiaramente gli indirizzi governativi nel settore della viabilità e dei trasporti.

Al riguardo desidero subito precisare che il discorso sulla politica dei trasporti travalica la portata dei disegni di legge in esame, i quali, pur inquadrandosi in una visione globale dei problemi della viabilità, intendono raggiungere finalità contingenti ed obiettivi immediati, conciliando, come ha acutamente rilevato l'onorevole Carra, l'urgenza di evitare lo stato di fermo di una Azienda e l'esigenza di una razionalizzazione degli interventi nel settore della viabilità.

Vorrei dare questa dimensione proprio per evitare che si possa pensare che con questi provvedimenti vogliamo esaurire tutto il tema della politica dei trasporti.

Per quanto riguarda la politica dei trasporti, dalla cui definizione in parte dipendono le scelte nel settore della viabilità, non potremo, noi rappresentanti di quelle forze politiche che per prime hanno voluto, ed ora sostengono, la necessità di un piano di sviluppo economico, non adeguarci alle indicazioni contenute in proposito nel programma economico nazionale. Non possiamo certamente pensare di attenuare o anche di ridurre la portata delle indicazioni contenute nel programma economico nazionale.

Ritornando al tema di nostra competenza, ritengo di poter concordare sulla necessità emersa dalla discussione di spostare l'asse dell'intervento pubblico dalle autostrade alla viabilità statale, provinciale e comunale; e questo non certo per una semplice e mera contingenza che ci può portare a considerare prevalente questa impostazione, ma proprio perché riteniamo che un migliore assetto del territorio e l'esigenza di connessione tra le zone del territorio stesso, deve portare ad un riequilibrio necessario perché si possa consentire un assetto che corrisponda effettivamente all'esigenza di risolvere il problema della viabilità minore e della viabilità capillare, che a mio avviso deve essere posta nella condizione di poter corrispondere a questo compito e a questo scopo.

Infatti il Governo intende porre un freno, con alcuni temperamenti, alla concessione di nuove autostrade. E questa è la dichiarazione di un impegno da noi già preso, a suo tempo: poiché da una parte riteniamo di dover corrispondere all'obiettivo che ci siamo prefissi, del riequilibrio tra rete autostradale e rete viaria capillare, e dall'altra non pensiamo certo di poter assorbire determinate disponibilità finanziarie del mercato unicamente in una direzione, dal momento che ci troviamo dinanzi a scelte prioritarie poste all'attenzione responsabile del Paese, del Parlamento e del Governo.

Questa decisione, peraltro, non dev'essere interpretata come una sconfessione della linea politica seguita dai precedenti Governi, relativa al potenziamento della nostra rete autostradale, anche se, certamente, possono avanzarsi delle critiche o dei rilievi. Sono innegabili, in proposito, i risultati positivi cu ha dato luogo la costruzone delle grandi autostrade nel nostro Paese, dotandolo di questi moderni strumenti di comunicazione che, come già è stato osservato dall'onorevole Botta, si inseriscono utilmente nel nostro sistema produttivo e consentono una maggiore competitività, sui mercati europei, delle regioni meridionali in fase di sviluppo industriale.

Non si tratta certamente, onorevole Amodei, di « euforia efficientistica e mitizzante »,

perché anche noi riconosciamo che le scelte operate avevano, a volte, un valore settoriale, e, per le pressioni di campanile o particolaristiche, non sono state sempre il frutto di sufficienti meditazioni, per cui qualche volta non si è rispettata una scala di priorità nella realizzazione delle opere autostradali, e non si sono determinati i relativi tracciati sulla base di precise indicazioni di carattere territoriale. È mancata coè una visione organica di assetto territoriale, e quindi i corrispondenti interventi che sopperissero alle esigenze di questo necessario equilibrio. E ciò anche perché le autostrade sono state considerate come elementi infrastrutturali di un procedimento di espansione economica fondata su poli di sviluppo, e non sulla pianificazione del territorio nella sua globalità. Se infatti la costruzione della rete autostradale avesse avuto a base un'impostazione organica del genere, non si sarebbero verificati quegli eccessi particolaristici o quelle dispersioni su cui si fonda la critica che oggi si rivolge al sistema delle autostrade.

È forse stato per questa constatazione che l'onorevole Botta si è indotto a ritenere che l'assunzione di ogni decisione circa le linee della politica autostradale, nel contesto della programmazione economica dovrebbe rientrare nella competenza del Ministero del bilancio e della programmazione economica, e non nel Ministero dei lavori pubblici. Questa osservazione non tiene conto del fatto che i programmi autostradali sono direttamente e strettamente collegati con la pianificazione territoriale del Paese. La politica di sviluppo e di progresso civile ed economico nazionale si basa essenzialmente sulla programmazione economica e sulla pianificazione territoriale. Responsabile della programmazione economica è il Ministro del bilancio e della programmazione economica; responsabile e competente in materia di pianificazione territoriale è il Ministero dei lavori pubblici.

Queste due componenti, programmazione economica e pianificazione territoriale, trovano il loro momento di unità nelle deliberazioni del CIPE, cui è demandata la scelta politica della realizzazione dei programmi e dei piani.

Ed il Ministero dei lavori pubblici svolge il suo irrinunciabile ruolo nell'ambito della programmazione nazionale in vari momenti, e cioè nella fase degli studi del piano urbanistico nazionale e del coordinamento dei piani di assetto regionali ed in quella del processo di qualificazione del territorio attraverso la scelta delle infrastrutture.

Ho affermato prima che il Governo intende sospendere la concessione di nuove autostrade.

Tale impostazione può trovare riscontro in una norma di legge, da inserire nel testo del disegno di legge n. 2116, che preveda appunto la sospensione del rilascio di concessioni per nuove autostrade sino all'approvazione del nuovo piano economico nazionale, ribadendo quindi che oggi ci troviamo dinanzi a scelte prioritarie di tipo diverso, che devono trovare un loro giusto soddisfacimento.

Ma l'accoglimento di detto principio, richiede necessariamente alcune precisazioni in proposito. È noto a tutti come nell'arco che va dalla programmazione alla esecuzione delle opere autostradali possono individuarsi tre diversi momenti.

Il primo è rappresentato dal parere del CIPE, e nel nostro caso il CIPE si è già pronunciato favorevolmente per la costruzione di quattro gruppi di autostrade; il secondo momento è dato dalla fase di consultazione da parte dell'ANAS delle società aspiranti alla costruzione e gestione delle autostrade al fine di scegliere quelle più idonee alla realizzazione delle opere; infine si provvede alla emanazione dell'atto di concessione ed alla stipulazione con la società concessionaria dell'apposito disciplinare.

Confermando, in questa prospettiva, il principio programmatico del Governo concernente la sospensione di nuove concessioni nel settore autostradale, ritengo che per ora si possa soprassedere alla realizzazione delle arterie per le quali sia intervenuto il parere favorevole del CIPE, e non sia stata ancora data la concessione.

Qualora, invece, questa sia stata data, e, a maggior ragione, quando si sia provveduto alla stipulazione del relativo disciplinare, un provvedimento di sospensione comporterebbe non solo una lesione di legittime aspettative delle comunità che in quelle autostrade individuano un fattore di progresso economico e sociale, ma anche un danno per le società stesse, che hanno avviato l'organizzazione dei lavori con riflessi anche sull'occupazione operaia.

L'onorevole Beragnoli ha avanzato la proposta di fissare con legge il programma autostradale: devo rilevare come tale disegno appare superato, negli obiettivi che intende perseguire, dagli impegni assunti dal Governo in sede CIPE a tale proposito, in quanto esiste ormai un programma autostradale definito, la cui realizzazione richiederà diversi anni anche in relazione al fermo che s'intende dare

a tali opere con il provvedimento che stiamo per approvare.

In ogni caso, l'atto di concessione de'essere emanazione del potere esecutivo, in quanto ogni valutazione circa la realizzazione di nuove autostrade deve più opportunamente e legittimamente rimanere nell'ambito della discrezionalità del Governo, sia per l'attuazione della linea politica già enunciata ed intesa a dotare di una valida rete di infrastrutture, sia per il rispetto del fondamentale principio costituzionale in ordine alla divisione dei poteri.

Quanto alla proposta degli onorevoli Ferretti ed Achilli di chiedere l'avviso del Parlamento, prima che intervenga la deliberazione del CIPE sul programma autostradale predisposto dal Ministro dei lavori pubblici, devo osservare che l'atto del Ministro, in questi casi, non è altro che un atto preparatorio di un procedimento amministrativo che culmina e si perfeziona con la deliberazione di un organo collegiale del potere esecutivo, il CIPE. Pertanto, se nell'*iter* di questo provvedimento si inserisce il parere del Parlamento, si potrebbe verificare una distorsione nella formazione della volontà dell'organo del potere esecutivo, con violazione, quindi, del già richiamato principio della divisione dei poteri dello Stato.

Inoltre il Parlamento stesso essendosi inserito con il suo avviso nel processo di formazione dell'atto del potere esecutivo, si troverebbe, in un certo senso, vincolato ed autolimitato in sede di controllo politico.

L'onorevole Beragnoli ritiene che si debba abolire la garanzia dello Stato per i mutui che le società concessionarie contraggono per la realizzazione delle autostrade. Tale proposta non sembra accoglibile per diversi motivi. Infatti un provvedimento del genere da un lato restringerebbe a poche società, dotate di propri portafogli, la facoltà di scelta dell'amministrazione per la concessione delle opere, e dall'altro provocherebbe la scomparsa delle imprese di media e piccola dimensione che svolgono un utile ruolo in campo economico. E ciò in contrasto con un sano principio di politica economica, in base al quale non bisogna favorire la creazione di situazioni di monopolio ed oligopolio in determinati settori di attività, situazioni che influenzerebbero negativamente il rapporto domanda-offerta.

Tale provvedimento, ponendo in difficoltà finanziarie specialmente le piccole imprese, sarebbe anche in contrasto con l'orientamento governativo, espresso recentemente anche in sede di Comunità economica europea, in base al quale le società concessionarie di opere pubbliche devono affidare a società appaltatrici la esecuzione di almeno il 60 per cento delle opere.

Infine, circa l'opportunità di elaborare una normativa (così come è stato richiesto dagli onorevoli Beragnoli ed Amodei) per eliminare la rendita e le speculazioni fondiarie derivanti dalla destinazione dei terreni alla costruzione di autostrade, desidero far presente che, in base alle emanande norme contenute nel testo del disegno di legge sulla « riforma per la casa » i nuovi criteri in materia di espropriazione – che certamente non favoriscono la rendita fondiaria – sono applicabili anche alle aree necessarie per la costruzione di autostrade.

Ritenendo di aver esposto in maniera chiara il mio pensiero per quanto concerne la politica autostradale, intendo passare al secondo punto della mia replica, riguardante l'intervento pubblico nel settore della viabilità ordinaria.

Il disegno di legge già approvato dal Senato e recante modifiche alle leggi n. 126, n. 59 e n. 181 concernenti l'ANAS, intende essenzialmente fornire a detta Azienda i mezzi finanziari assolutamente necessari per rendere possibile il completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione di cui all'ultimo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1971, n. 729, ed all'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 360, nonché la sistemazione e l'ammodernamento delle strade statali e la costruzione di raccordi autostradali. Non essendo stato possibile ottenere dal Tesoro un finanziamento straordinario, anche se ripartito in più esercizi, non restava che cercare, nell'ambito delle attuali fonti finanziarie, le disponibilità da destinare al finanziamento di un programma di lavori dell'ANAS di non meno di 250 miliardi.

È noto a questa Commissione il meccanismo attraverso il quale si intendevano reperire le suindicate somme. Ma la VII Commissione del Senato, ritenendo che, in seguito al consolidamento della quota parte del contributo che l'ANAS versa annualmente al Ministero dei lavori pubblici per la viabilità minore, il sacrificio richiesto a tale tipo di viabilità avrebbe avuto una eccessiva incidenza, ha modificato – su proposta del Governo – la misura del consolidamento annuale, riducendo, pertanto, le disponibilità dell'ANAS, negli esercizi dal 1971 al 1977, da 250 a 189 miliardi. Anche tale soluzione è stata oggetto di critiche da parte della Commissione lavori pubblici, ma desidero far presente che il vero

problema non si pone nei termini suindicati: evidentemente, le scelte in materia di viabilità sono condizionate dalla limitata disponibilità delle risorse finanziarie. Non credo che l'onorevole Amodei abbia voluto disconoscere la competenza del Ministero dei lavori pubblici nell'affermare che il vero interlocutore della Commissione, in merito ai problemi relativi al settore della viabilità, è il Ministero del tesoro: ritengo, invece, che l'onorevole collega abbia voluto richiamare il concetto del condizionamento cui sono sottoposte le scelte in materia di viabilità.

Tale progetto di modifica della legge n. 181 è stato concepito perché un vasto patrimonio statale rischia di rivelarsi non idoneo al raggiungimento degli obiettivi per i quali è stato realizzato: in sostanza, esso tende a conferire positiva funzionalità alle opere già realizzate, che altrimenti andrebbero perdute ove non venissero subito – almeno in parte – raccordate con la rete viaria minore. La scelta operata intende esaltare anche questo tipo di viabilità, la quale potrà svolgere efficacemente il suo ruolo solo se verrà convenientemente collegata alle grandi direttrici autostradali. L'efficienza della rete stradale è l'obiettivo principale verso il quale tendiamo in quanto essa rappresenta il presupposto indispensabile per l'insediamento e lo sviluppo di nuovi centri produttivi nel nostro paese.

Noi riconosciamo che tale obiettivo non può essere realizzato che in parte con le grandi direttrici autostradali, ove non si realizzi una paziente opera di saldatura e di collegamenti che assicuri nel contempo al grande traffico sbocchi adeguati e la possibilità di irradiarsi all'interno del territorio nazionale attraverso una efficiente rete di penetrazione, costituita dalle strade provinciali e comunali. E noi riteniamo che tale impostazione non possa non trovare il consenso della Commissione.

Con il disposto di cui all'articolo 2, ultimo comma, (elevazione del contributo dello Stato, ai sensi dell'articolo 4, lettera *a*) della legge n. 181, fino al 100 per cento) si vuole favorire la viabilità minore e si rende possibile la utilizzazione di circa 45 miliardi di lire rimasti inutilizzati per l'impossibilità da parte delle amministrazioni locali di reperire il venti per cento della spesa a loro carico.

Ma al fine di fugare qualsiasi dubbio della Commissione sulla possibilità che l'approvazione del disegno di legge recante modifiche alla legge n. 181 comporti una valutazione di sfavore per la viabilità minore, pur ribadendo la assoluta necessità che il provvedimento venga al più presto varato dal Parlamento, ritengo di poter consentire all'introduzione di un emendamento nel senso di ritornare al sistema percentuale riducendo, peraltro, il contributo dell'ANAS per la viabilità ordinaria dal 20 al 13 per cento. Ciò si collocherebbe sulla stessa linea sostenuta dal Governo in sede di approvazione del disegno di legge presso il Senato: disegno di legge che oggi veniamo perfezionando con questa nuova modifica che certamente risponde meglio alle esigenze manifestatesi nel settore.

Tale soluzione non cristallizza le disponibilità per la viabilità comunale e provinciale a favore della quale, inoltre, come è noto, il Governo sta già operando con altro disegno di legge per il quale è stata chiesta l'iscrizione all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri essendo intervenuta un'adesione del Ministero del tesoro per una spesa di 150 miliardi: a questa iniziativa si ricollega la proposta di legge n. 1098.

In proposito, tuttavia, anche per dimostrare che il Governo, ed in particolare il ministro dei lavori pubblici, intendono condurre una politica « dei fatti » che sia la più rispondente possibile alle necessità del Paese, ritengo di poter convenire con l'iniziativa concordata nel comitato ristretto – che con encomiabile sensibilità e sotto la direzione imparziale del Presidente Baroni ha operato per individuare i possibile punti d'incontro tra le diverse posizioni – di inserire le norme del suindicato disegno di legge, attualmente presso il Consiglio dei ministri, definito « il fantomatico disegno di legge Lauricella » dal collega Ferretti (disegno di legge che oggi diviene reale e concreto), nel provvedimento al nostro esame, recante modifiche alle leggi n. 126, n. 181 e n. 59.

Sarà in tal modo possibile affrettare l'approvazione da parte del Parlamento dello stanziamento di 150 miliardi a favore della viabilità provinciale, assolutamente necessario per affrontare e risolvere, sia pure parzialmente, il grave problema dell'ammodernamento della rete delle strade provinciali.

Con tale somma, considerata la misura percentuale del contributo corrisposto alle amministrazioni provinciali che si aggira mediamente intorno al 70 per cento, potranno essere finanziati lavori per circa 215 miliardi.

Mi sia consentito, infine, di passare al terzo argomento della mia replica: la « regionalizzazione » degli interventi nel settore della viabilità. Argomento, questo, trattato da quasi tutti gli onorevoli colleghi intervenuti nella discussione, i quali hanno sollevato i problemi dei rapporti tra ANAS e regioni (mi

riferisco all'intervento dell'onorevole Tani); delle funzioni che le regioni debbono assolvere in tale settore (a cui ha fatto riferimento l'onortvole Fulci): della necessità del coordinamento degli interventi dello Stato con quelli regionali, al fine, soprattutto di evitare il loro frazionamento (come ha sostenuto l'onorevole Giglia); dell'inserimento dell'ente regione nella realtà politica (come ha ribadito l'onorevole Carra).

Il Ministero dei lavori pubblici intende risolvere il problema della « regionalizzazione » degli interventi nel settore della viabilità, nel pieno rispetto del dettato costituzionale e aderendo il più possibile alle giuste aspettative dei nuovi enti territoriali, nella sede che deve ritenersi la più opportuna. Desidero anticipare alla Commissione che nello schema di decreto delegato, concernente il trasferimento alle regioni delle funzioni ed attribuzioni statuali, attualmente in fase di definizione, viene riconosciuto in maniera adeguata il ruolo che le regioni devono svolgere in tale importante settore.

A me sembra che essenzialmente due sono gli aspetti del problema che devono richiamare l'attenzione del legislatore e la nostra responsabilità politica: la distribuzione del contributo statale alle varie regioni ed il coordinamento dei programmi d'intervento statali, realizzati a mezzo dell'ANAS, con quelli regionali.

Per quanto concerne il primo punto, concordo con l'onorevole Beragnoli sulla necessità che nella distribuzione del contributo statale si tenga conto delle condizioni socio-economiche delle regioni stesse, avendo particolare riguardo a quelle meridionali.

Ma tale principio, che postula necessariamente l'esistenza di un potere discrezionale dell'Amministrazione statale – quale organo propulsore dello sviluppo socio-economico del Paese – con difficoltà può conciliarsi con le richieste avanzate dalle opposizioni per la determinazione di criteri obiettivi e rigidi che dovrebbero presiedere alla ripartizione dei contributi ai nuovi enti territoriali.

Ritengo, peraltro, che un punto d'incontro possa trovarsi nel senso di fissare percentuali per le regioni centrali e settentrionali e per quelle del mezzogiorno e delle isole con un trattamento di favore per queste ultime.

Nell'ambito di tali percentuali il Ministero dei lavori pubblici potrà distribuire i fondi, in parte secondo criteri obiettivi (estensione chilometrica delle strade provinciali e comunali, popolazione, superficie territoriale), ed in parte discrezionalmente sulla base delle esigenze del riequilibrio economico e territoriale.

Evidentemente la discrezionalità deve essere anch'essa ancorata a sicuri elementi di riferimento che giustifichino le priorità e l'ammontare dei contributi.

Tali elementi potranno rinvenirsi nelle indicazioni dei piani territoriali a scala regionale e nazionale.

In ordine al coordinamento dei programmi d'intervento statali con quelli regionali, sono d'accordo sull'opportunità che l'ANAS nel predisporre i propri programmi di costruzione e manutenzione proceda alla consultazione degli organi regionali.

La proposta suggerita dall'onorevole Di Lisa relativa all'istituzione di una conferenza semestrale o annuale della viabilità sotto l'egida della Regione, sembra non accoglibile in quanto oltre ad incidere notevolmente sulle scelte che deve operare l'ANAS, appare macchinosa.

Gli organi regionali potranno senz'altro fornire quegli elementi di giudizio che, riferendosi a situazioni concrete e ad un ambito territoriale delimitato, possano costituire una indispensabile collaborazione nella predisposizione dei programmi.

Questo apporto di elaborazione delle singole regioni va certamente ricondotto non solo alla unitarietà delle previsioni programmatiche, ma all'articolazione infrastrutturale del territorio nazionale. Non si può pensare che in tema di viabilità vi possano essere dei segmenti da tagliare, in quanto tutto viene ad essere ricondotto al concetto dell'unitarietà dell'assetto del territorio nazionale.

È opportuno, comunque, precisare che il programma nazionale di interventi non potrà essere la semplice somma degli interventi regionali, ma sarà la sintesi di un processo di opportune scelte per le quali le regioni, pur non essendo enti concertanti o che esprimano un parere obbligatorio, influiscono, tuttavia, in modo decisivo nella determinazione dei programmi statali.

Al termine di questa mia esposizione del punto di vista del Governo in ordine ai provvedimenti legislativi in esame, sento l'obbligo di assicurare la Commissione di aver responsabilmente registrato gli interrogativi posti dall'onorevole Todros con il suo intervento, che solo in maniera indiretta, peraltro, attengono ai temi in discussione.

L'onorevole Todros ha formulato tre precise domande a cui desidero dare altrettante precise e consapevoli risposte.

La necessità di procedere a revisioni o perizie suppletive a causa della lamentata incompletezza e sommarietà delle progettazioni dell'ANAS è giustificata da due ordini di motivi tra di loro collegati.

Infatti l'esigenza di provvedere con rapidità all'avvio di nuove opere sotto pressioni tecniche, sociali ed a volte anche politiche, mal si concilia con le lunghe procedure previste dall'attuale normativa che come è da tutti riconosciuto, non sono al passo con i tempi moderni ed intralciano notevolmente l'azione di un organismo efficiente quale dovrebbe essere l'ANAS.

Nella convinzione, peraltro, che tali disfunzioni potranno essere ridotte in maniera soddisfacente soltanto a seguito dell'entrata in vigore di una nuova disciplina in materia, ho deciso di costituire un'apposita commissione di giuristi, esperti ed amministratori che elabori nuove procedure.

Ad ogni buon fine voglio chiarire che le revisioni e le perizie dei lavori eseguiti per conto dell'ANAS sono sottoposte al consiglio di amministrazione dell'Azienda dopo il vaglio di commissioni relatrici di cui fanno parte anche qualificati membri estranei all'azienda stessa e cioè consiglieri di Stato, avvocati dello Stato, docenti universitari.

Per quanto concerne il problema degli appalti l'onorevole Todros, che è particolarmente competente in questioni di carattere tecnico, vorrà convenire che non esiste un solo sistema di appalto che possa andare esente da critiche e sospetti.

La sola trattativa privata, essendo fatta alla luce del sole, eliminerebbe ogni problema poiché l'Amministrazione può ottenere le migliori condizioni tecnico-amministrative al di fuori di ogni sospetto.

Il sistema della media compensata tende a coprire, con indubbia ipocrisia, l'altrettanta indubbia intesa tra le imprese o gruppi di imprese i cui accordi soverchiano la cifra indicata dall'Amministrazione spostando a loro libito il limite dei ribassi.

Il sistema dei ribassi massimo e minimo può prestarsi ad illazioni, ma occorrerebbe dimostrare e non arguire soltanto, dimenticando che più larga è la fascia degli inviti, maggiori sono le probabilità – data la conoscenza che i concorrenti hanno dei tipi di lavori e dei criteri sempre seguiti dall'Amministrazione – di concentrarsi per centesimi e spesso millesimi, che a volte addirittura conducono al ballottaggio, sulla cifra esatta che deriva dalla media dei limiti stabiliti da tre diversi funzionari separatamente.

È a conoscenza degli onorevoli colleghi che per iniziativa proprio del Ministero dei lavori pubblici è stato presentato a suo tempo un disegno di legge di revisione del sistema degli appalti, e che si trova ancora all'esame del Parlamento.

Resta il sistema dell'offerta libera, solo apparentemente favorevole all'Amministrazione in quanto, a causa delle offerte quasi sempre antieconomiche operata da imprese che intendono ad ogni costo acquisire il lavoro, si è costretti ad intervenire con revisioni e varianti per importi di gran lunga superiori a quelli derivanti dalle progettazioni cosiddette incomplete.

È noto a questa Commissione che la questione degli appalti è attualmente in discussione a livello di Comunità economica europea e che l'Italia si è impegnata ad adottare completamente il sistema cosiddetto dell'offerta libera, con l'abolizione totale, nell'arco di tre-sette anni, della scheda segreta.

Ma proprio per evitare gli inconvenienti cui ho accennato circa l'adozione di tale sistema, ho incaricato la nostra delegazione di proporre alcuni correttivi, che sono stati già accettati, in linea di massima, dai Paesi membri della Comunità, che prevedono in particolare la costituzione di una Commissione che esamini, con criteri obiettivi, le offerte avanzate dalle imprese.

Ultimo chiarimento che devo alla Commissione concerne gli incarichi di progettazione in cui si avrebbero una serie di distorsioni.

Premetto che in tale settore ci si è sempre ispirati al criterio di coprire l'area degli uffici specializzati esistenti distribuendo gli incarichi in modo da soddisfare la duplice esigenza della rapidità di elaborazione e della migliore esecuzione tecnica preventiva. Ma se l'onorevole Todros allude allo stesso funzionario cui mi riferisco io (e verso cui, anche se non lo nominiamo, non c'è motivo di non esprimere apprezzamento e stima) posso assicurare che lo studio professionale al quale collabora il parente di detto funzionario – studio peraltro perfettamente attrezzato e nel quale prestano la loro opera oltre cinquanta professionisti – ha ricevuto solo tre incarichi, di cui due esecutivi ed uno di massima, nel corso degli ultimi tre anni, su oltre trecento assegnati, nello stesso periodo, ad altri studi. La percentuale dell'uno per cento non ritengo possa far sorgere illazioni di favoritismi: come non penso sia giusto, dal punto di vista umano, sociale ed anche costituzionale, escludere dall'affidamento di incarichi di progettazione

il suindicato studio professionale, solo perché ad esso collabora un parente di un funzionario dell'ANAS. Se ciò facessimo, creeremmo infatti, per eccesso di scrupolo, situazioni di sfavore altrettanto criticabili, quanto quelle di favoritismo.

Nel concludere la mia replica, e nel rinnovare all'onorevole Presidente Baroni, ai Relatori e agli onorevoli colleghi tutti il mio più vivo ringraziamento per la collaborazione data allo svolgimento del dibattito, desidero esprimere la fiducia che la Commissione pervenga sollecitamente – anche attraverso l'approvazione degli emendamenti predisposti – a dare il suo consenso ai disegni di legge, in modo da poter permettere l'attuazione delle opere già programmate dall'ANAS.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2116. Propongo che l'esame delle modifiche, apportate dalla nostra Commissione all'articolato proveniente dal Senato, si svolga sulla base del testo elaborato dal Comitato ristretto. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Agli articoli 1 e 2 non sono state apportate modificazioni. Li porrò pertanto direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

L'articolo 7 della legge 24 luglio 1961, n, 729, è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal compimento del terzo anno di apertura al traffico dell'intera autostrada e successivamente ad ogni scadenza di quinquennio fino al termine del periodo di concessione, saranno devoluti allo Stato, quale canone di concessione, i diritti di pedaggio effettivamente e complessivamente introitati, dedotte, nei limiti di cui ai successivi commi, tutte le spese di esercizio, comprese le spese di gestione e di amministrazione, quelle di manutenzione ordinaria e gli oneri finanziari e tributari, nonché gli ammortamenti finanziario ed industriale, l'accantonamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti, nonché, infine, l'assegnazione di un dividendo al capitale dell'ente concessionario.

Le spese e gli oneri, di cui al precedente comma, saranno deducibili, solo in quanto effettivamente sostenuti e regolarmente giustificati, entro il limite percentuale di essi previsto nel piano finanziario e sue eventuali modificazioni; l'ammontare dell'accantonamento annuo per innovazioni, ammodernamenti e completamenti non potrà superare il 10 per cento dell'effettivo e complessivo introito lordo annuale per diritti di pedaggio.

Il dividendo, di cui al precedente primo comma, non potrà essere comunque superiore all'8 per cento del capitale dell'ente concessionario, dopo le assegnazioni a riserva legale.

Al termine della concessione, anche per dichiarata decadenza, dovranno essere devolute allo Stato, oltre a tutte le attività reversibili, le quote non utilizzate sia dell'accantonamento, che dell'ammortamento industriale, di cui ai precedenti commi ».

(*È approvato*).

ART. 2.

Sarà stipulata una nuova convenzione con ciascuno degli enti concessionari di autostrade – quale che sia la norma di legge in base alla quale la concessione è stata assentita, ad esclusione di quelle indicate dall'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni – che ne faccia richiesta entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Con la stipula della nuova convenzione, di cui al precedente comma, troveranno applicazione gli articoli 6, 7, 8, 9 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni, qualora detti articoli non fossero già applicati.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 3:

ART. 3.

Alla convenzione di cui al precedente articolo 2 dovrà essere allegato, oltre che un nuovo progetto di massima aggiornato, anche un nuovo piano finanziario, che ne fa parte integrante, e che sarà redatto prendendo a base di esso gli elementi ed i dati sia dell'investimento complessivo (tanto per il costo delle opere, che per gli oneri finanziari), sia degli oneri e spese di esercizio, sia del volume dei traffici e dei relativi introiti. Detti elementi e dati saranno desunti, per la parte a consuntivo, dai bilanci regolarmente approvati, e, per il futuro, saranno determinati sulla base di progetti, stime e previsioni aggiornati e, per gli introiti, sulla base delle tariffe di cui al successivo articolo 7.

In detta convenzione saranno indicati i casi in cui potranno essere apportati adegua-

menti tariffari durante il periodo di concessione ed i criteri per la loro determinazione.

In essa dovrà, altresì, prevedersi:

1) che gli enti concessionari debbano avere come scopo esclusivamente la costruzione e l'esercizio delle autostrade assentite in concessione, salva la facoltà di partecipazioni in enti aventi fini analoghi;

2) che facciano parte del collegio sindacale o dei revisori dei conti degli enti concessionari un funzionario del Ministero del tesoro, che ne assume la presidenza, ed uno dell'ANAS.

Qualora debba provvedersi a raddoppi, innovazioni, ammodernamenti e completamenti, la nuova convenzione ed il relativo piano finanziario allegato dovranno indicarli specificamente e fissarne i termini e le modalità di realizzazione.

Per gli enti concessionari di cui all'articolo 2 della legge 24 luglio 1961, n. 729, la nuova convenzione dovrà altresì regolare tanto la trasformazione del contributo percentuale in un importo capitale annuo, per trenta anni, corrispondente alla percentuale determinata nella originaria convenzione sul costo complessivo delle opere in essa previsto, quanto le modalità di corresponsione del contributo come sopra trasformato.

Il comitato ristretto ha proposto il seguente emendamento:

« *Sopprimere, al quarto comma, la parola:* raddoppi ».

Pongo in votazione tale emendamento.

(*È approvato*).

Avverto che l'articolo 3 rimane pertanto così formulato:

ART. 3.

Alla convenzione di cui al precedente articolo 2 dovrà essere allegato, oltre che un nuovo progetto di massima aggiornato, anche un nuovo piano finanziario, che ne fa parte integrante, e che sarà redatto prendendo a base di esso gli elementi ed i dati sia dell'investimento complessivo (tanto per il costo delle opere, che per gli oneri finanziari), sia degli oneri e spese di esercizio, sia del volume dei traffici e dei relativi introiti. Detti elementi e dati saranno desunti, per la parte a consuntivo, dai bilanci regolarmente approvati, e, per il futuro, saranno determinati sulla base di progetti, stime e previsioni aggiornati e, per gli introiti, sulla base delle tariffe di cui al successivo articolo 7.

In detta convenzione saranno indicati i casi in cui potranno essere apportati adeguamenti tariffari durante il periodo di concessione ed i criteri per la loro determinazione.

In essa dovrà, altresì, prevedersi:

1) che gli enti concessionari debbano avere come scopo esclusivamente la costruzione e l'esercizio delle autostrade assentite in concessione, salva la facoltà di partecipazioni in enti aventi fini analoghi;

2) che facciano parte del collegio sindacale o dei revisori dei conti degli enti concessionari un funzionario del Ministero del tesoro, che ne assume la presidenza, ed uno dell'ANAS.

Qualora debba provvedersi a innovazioni, ammodernamenti e completamenti, la nuova convenzione ed il relativo piano finanziario allegato dovranno indicarli specificamente e fissarne i termini e le modalità di realizzazione.

Per gli enti concessionari di cui all'articolo 2 della legge 24 luglio 1961, n. 729, la nuova convenzione dovrà altresì regolare tanto la trasformazione del contributo percentuale in un importo capitale annuo, per trenta anni, corrispondente alla percentuale determinata nella originaria convenzione sul costo complessivo delle opere in essa previsto, quanto le modalità di corresponsione del contributo come sopra trasformato.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Agli articoli 4, 5, 6, 7 e 8 non sono state apportate modificazioni. Li porrò quindi direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 4.

Nel caso che all'atto della stipulazione della nuova convenzione di cui all'articolo 2 sia già scaduto il termine previsto nella convenzione originaria per l'inizio della devoluzione allo Stato del supero del gettito dei diritti di pedaggio, la disciplina di cui all'articolo 7 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni, troverà applicazione in base al nuovo piano finanziario, ferma restando la data originariamente prevista per l'inizio della devoluzione.

(*È approvato*).

ART. 5.

Le convenzioni di cui al precedente articolo 2, ed i relativi allegati, potranno essere,

a richiesta tanto dell'ente concedente quanto di quello concessionario e con le forme di cui al successivo articolo 7, successivamente modificate, per adeguarle ad eventuali mutate e sopravvenute situazioni ed esigenze. In tal caso, fermo restando l'ammontare del contributo dello Stato, potrà essere accordata una congrua proroga della concessione.

Le disposizioni di cui al precedente comma saranno applicate anche a nuove concessioni relative alla costruzione ed esercizio di autostrade che verranno assentite ai sensi della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni.

(*È approvato*).

ART. 6.

Nel caso che uno stesso ente concessionario sia o divenga titolare di più concessioni riferite a tratti autostradali contigui, complementari, o comunque tra loro connessi, queste saranno unificate in una nuova concessione avente una unica scadenza, non eccedente la durata dell'ultima concessione assentita e determinata dall'equilibrio di un nuovo ed unico piano finanziario, facente parte integrante della nuova stipulanda convenzione.

(*È approvato*).

ART. 7.

Le nuove convenzioni di cui ai precedenti articoli nonché i relativi allegati, ivi compresi i nuovi progetti di massima aggiornati ed i nuovi piani finanziari, saranno approvate, anche in deroga a precedenti disposizioni legislative, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica e con il Ministro del tesoro, sentiti il consiglio di amministrazione dell'ANAS ed il Consiglio di Stato.

Con lo stesso provvedimento, e nella misura che risulterà necessaria, saranno determinate le tariffe di pedaggio, in relazione agli elementi e dati del nuovo piano finanziario, per conseguire l'equilibrio del medesimo.

(*È approvato*).

ART. 8.

Gli enti concessionari dovranno 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 e delle perizie 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 dagli enti concessionari.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 9:

ART. 9.

L'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729, quale risulta modificato dall'articolo 1 della legge 4 novembre 1963, n. 1464, dall'articolo 11 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124 – convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 – e dagli articoli 1 e 2 della legge 28 marzo 1968, n. 382, è sostituito dal seguente:

« Gli enti che abbiano ottenuto la concessione di costruzione ed esercizio di autostrade ai sensi della presente legge possono contrarre mutui della durata massima di trenta anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le casse di risparmio, con i monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari, con le sezioni opere pubbliche degli istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli enti e gli istituti di assicurazione e di previdenza i quali sono tutti autorizzati a concedere detti mutui anche in deroga alle loro disposizioni statutarie ed alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

I concessionari suddetti, anche in deroga all'articolo 2410 del codice civile, sono autorizzati ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione. L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse. Gli istituti di credito e le banche di cui alle lettere *a*), *b*), *d*) ed *e*) dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 275, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga

alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni stesse.

I mutui contratti e le obbligazioni emesse ai sensi dei precedenti commi da consorzi o da società per azioni, a prevalente capitale pubblico, concessionari per la costruzione e l'esercizio di autostrade, nonché da enti locali o da consorzi di enti locali per la costruzione di raccordi con la rete autostradale, sono garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi fino all'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere risultante dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale calcolato al tasso previsto dal piano finanziario medesimo. In relazione alla garanzia prestata dallo Stato, si applicazione le norme dell'articolo 2 della legge 8 aprile 1954, n. 144.

I titoli dei prestiti obbligazionari come sopra garantiti sono equiparati ai titoli di Stato per gli effetti di cui all'articolo 18, n. 5, del regio decreto 5 febbraio 1931, n. 225.

La garanzia dello Stato, di cui innanzi, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, diventa automaticamente operante dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali, risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il debitore non abbia soddisfatto gli impegni assunti.

A seguito dei pagamenti effettuati al creditore o agli obbligazionisti, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti che questi avevano nei confronti del debitore.

Gli enti concessionari di cui al precedente terzo comma, potranno altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, contrarre mutui con la Banca europea per gli investimenti, anche per il tramite degli istituti di cui al primo comma del presente articolo. Nei limiti del 50 per cento dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario, i conseguenti impegni assunti dagli enti concessionari potranno essere garantiti dallo Stato per quanto riguarda il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi mediante decreto del Ministro del tesoro, sentito il consiglio di amministrazione dell'ANAS. Alle anzidette operazioni di finanziamento estero si applicano le disposizioni previste dal primo comma del successivo articolo 8, anche per quanto concerne gli interessi derivanti dai finanziamenti stessi. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al quinto e sesto comma del presente articolo ».

Gli eventuali oneri derivanti dall'operatività della garanzia statale di cui al presente articolo, alla legge 4 novembre 1963, n. 1464, e agli articoli 4, per la parte relativa ai mutui accordati agli enti concessionari di autostrade, e 11 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, saranno imputati al fondo centrale di garanzia, istituito con l'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con le modalità previste dall'articolo medesimo.

Il Comitato ristretto propone il seguente emendamento:

Sostituire le parole: con le sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, *con le parole*: con le Sezioni autonome per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità di cui alle leggi 6 marzo 1950, n. 108, e 11 marzo 1958, n. 238.

Pongo in votazione tale emendamento.

(*È approvato*).

Avverto che pertanto l'articolo 9 rimane così formulato:

ART. 9.

L'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729, quale risulta modificato dall'articolo 1 della legge 4 novembre 1963, n. 1464, dall'articolo 11 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124 – convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 – e dagli articoli 1 e 2 della legge 28 marzo 1968, n. 382, è sostituito dal seguente:

« Gli enti che abbiano ottenuto la concessione di costruzione ed esercizio di autostrade ai sensi della presente legge possono contrarre mutui della durata massima di trenta anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le casse di risparmio, con i monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari, con le sezioni autonome per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità di cui alle leggi 6 marzo 1950, n. 108, e 11 marzo 1958, n. 238, e con gli enti e gli istituti di assicurazione e di previdenza i quali sono tutti autorizzati a concedere detti mutui anche in deroga alle loro disposizioni statutarie ed alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

I concessionari suddetti, anche in deroga all'articolo 2410 del codice civile, sono autorizzati ad emettere obbligazioni da ammor-

tizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione. L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse. Gli istituti di credito e le banche di cui alle lettere *a*), *b*), *d*) ed *e*) dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 275, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni stesse.

I mutui contratti e le obbligazioni emesse ai sensi dei precedenti commi da consorzi o da società per azioni, a prevalente capitale pubblico, concessionari per la costruzione e l'esercizio di autostrade, nonché da enti locali o da consorzi di enti locali per la costruzione di raccordi con la rete autostradale, sono garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi fino all'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere risultante dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale calcolato al tasso previsto dal piano finanziario medesimo. In relazione alla garanzia prestata dallo Stato, si applicazione le norme dell'articolo 2 della legge 8 aprile 1954, n. 144.

I titoli dei prestiti obbligazionari come sopra garantiti sono equiparati ai titoli di Stato per gli effetti di cui all'articolo 18, n. 5, del regio decreto 5 febbraio 1931, n. 225.

La garanzia dello Stato, di cui innanzi, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, diventa automaticamente operante dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali, risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il debitore non abbia soddisfatto gli impegni assunti.

A seguito dei pagamenti effettuati al creditore o agli obbligazionisti, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti che questi avevano nei confronti del debitore.

Gli enti concessionari di cui al precedente terzo comma, potranno altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, contrarre mutui con la Banca europea per gli investimenti, anche per il tramite degli istituti di cui al primo comma del presente articolo. Nei limiti del 50 per cento dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario, i conseguenti impegni assunti dagli enti concessionari potranno essere garantiti dallo Stato per quanto riguarda il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi mediante decreto del Ministro del tesoro, sentito il consiglio di amministrazione dell'ANAS. Alle anzidette operazioni di finanziamento estero si applicano le disposizioni previste dal primo comma del successivo articolo 8, anche per quanto concerne gli interessi derivanti dai finanziamenti stessi. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al quinto e sesto comma del presente articolo ».

Gli eventuali oneri derivanti dall'operatività della garanzia statale di cui al presente articolo, alla legge 4 novembre 1963, n. 1464, e agli articoli 4, per la parte relativa ai mutui accordati agli enti concessionari di autostrade, e 11 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, saranno imputati al fondo centrale di garanzia, istituito con l'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con le modalità previste dall'articolo medesimo.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

All'articolo 10 non vi sono emendamenti. Lo porrò pertanto in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 10.

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

(*È approvato*).

Gli onorevoli Beragnoli, Todros, Tani, Ferretti, Busetto e Cianca hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 10-*bis*.

A partire dal 1° marzo 1971 e fino all'entrata in vigore della legge di approvazione del futuro piano pluriennale di sviluppo economico nazionale è sospeso il rilascio delle concessioni per la costruzione di nuove autostrade.

Gli appalti dei lavori per la costruzione delle autostrade già affidate in concessione, non ancora espletati ed aggiudicati alla data del 1° marzo 1971 sono sospesi fino al termine di cui al comma precedente.

Le concessioni per la costruzione di nuove autostrade che interessino il territorio di una sola regione sono accordate con atto amministrativo del presidente della regione previa decisione favorevole del consiglio regionale; quelle per la costruzione di nuove autostrade

che interessino il territorio di più regioni saranno accordate dal Ministro dei lavori pubblici previo parere favorevole delle regioni interessate e sempre che le arterie da costruire siano comprese nel piano nazionale approvato con legge dello Stato.

BERAGNOLI. Anche a nome della mia parte politica, dichiaro che non insisteremo per la votazione di questo emendamento, che quindi ritiriamo. La nostra intenzione, nel proporlo, era intanto quella di fissare una data precisa – il 1° marzo 1971 – dalla quale operasse il divieto di rilascio delle concessioni per nuove autostrade. Inoltre – in armonia con gli orientamenti emersi dalla relazione fatta dall'onorevole Achilli, e durante il corso del dibattito – chiedevamo una sospensione nell'appalto dei lavori per la costruzione di autostrade già affidate in concessione. Però, nella discussione è emersa la difficoltà relativa alle eventuali complicazioni che potrebbero sorgere (per esempio, danni a terzi aventi rapporti con le società concessionarie) dall'arresto di un meccanismo già messo in moto con l'affidamento della concessione, anche se non si sia ancora giunti all'appalto dei lavori. Il problema è – a nostro avviso – sostanzialmente ripreso da un ordine del giorno che ci auguriamo sia accolto e concretamente applicato dall'onorevole ministro. Il tema centrale del nostro emendamento consisteva nel bloccare – fino all'approvazione del prossimo programma economico nazionale – il rilascio di concessioni per la costruzione di autostrade; la nostra proposta di modifica, inoltre, tendeva a realizzare una partecipazione concreta delle regioni alle decisioni in merito a eventuali concessioni che potrebbero essere accordate in futuro. Quindi, essendo per la maggior parte caduti i motivi che ci avevano indotto a presentarlo, ritiriamo il nostro emendamento, riconfermando però i concetti testè svolti.

PRESIDENTE. Il Comitato ristretto ha predisposto il seguente altro articolo aggiuntivo 10-*bis*:

ART. 10-*bis*.

È sospeso il rilascio di concessioni per la costruzione di autostrade a partire dall'entrata in vigore della presente legge e sino all'approvazione da parte del Parlamento del prossimo programma economico nazionale.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

All'articolo 11 non sono state apportate modifiche. Lo porrò quindi direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 11.

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

(*È approvato*).

Passiamo quindi all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Baroni, Carra, Cusumano, Todros, Beragnoli, Pisoni, Fioret, Guarra, Giglia, Degan, Amodei, Sargentini, Giraudi e Fracassi, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati,

udite le dichiarazioni del Ministro dei lavori pubblici sulla situazione delle concessioni e dei disciplinari relativi alle costruzioni ed al completamento delle autostrade,

impegna il Governo

a graduare l'inizio dei lavori di tali autostrade, tenendo conto dell'effettiva disponibilità del mercato finanziario, ed evitando che il prelievo di ingenti risorse dal complesso del reddito nazionale dei prossimi anni, pregiudichi la realizzazione di altre riforme che si appalesano ormai indifferibili ».

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo accetta questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. I proponenti non insistono per la votazione.

Gli onorevoli Botta, Degan, Carra, Giraudi, Amodei, Fioret, Pisoni e Drago hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati,

invita il Ministro dei lavori pubblici

a porre allo studio sistemi di tariffazione sulle autostrade o su tronchi parziali atti a permettere in particolare alle masse di lavoratori pendolari delle grandi aree metropolitane di ottenere quelle facilitazioni, già accolte presso tutti gli altri sistemi di trasporto, in particolare, affinché possa essere offerta, così come negli Stati Uniti ed in Francia, la possibilità di preacquistare, con opportuno sconto, abbo-

namenti o cedole settimanali o mensili di andata e ritorno dai luoghi di lavoro.

Un sistema di tariffe ben calibrato potrebbe inoltre condurre ad una ottimale distribuzione dei traffici giornalieri e quindi, nello stesso tempo, sia ad una migliore ripartizione dei traffici sia ad una più efficiente utilizzazione delle infrastrutture di trasporto.

Ciò a vantaggio della viabilità ordinaria e locale correlata, che così potrebbe essere a sua volta restituita a funzioni ad essa più congeniali ».

Onorevole Botta, intende illustrare questo ordine del giorno?

BOTTA. No, signor Presidente: l'ordine del giorno è molto chiaro; inoltre l'ho già illustrato nel corso del mio intervento in sede di discussione generale.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Accolgo questo ordine del giorno come raccomandazione.

BOTTA. Non insistiamo per la votazione.

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

Dobbiamo passare adesso all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2894 e della proposta di legge n. 1098.

Se non vi sono obiezioni, prendiamo come testo base quello del disegno di legge.

(*Così rimane stabilito*).

Passiamo dunque all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2894.

Anche in questo caso abbiamo un testo del Comitato ristretto frutto di una lunga elaborazione; pertanto se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito di assumere il testo del Comitato ristretto come testo base.

(*Così rimane stabilito*).

Dò lettura dell'articolo 1 del disegno di legge:

ART. 1.

A decorrere dall'anno finanziario 1971 e fino a tutto l'anno finanziario 1977, 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 stabilita nelle misure seguenti:

esercizio	1971	38 miliardi
»	1972	40 »
»	1973	42 »
»	1974	44 »
»	1975	46 »
»	1976	48 »
»	1977	50 »

Il Comitato ristretto propone il seguente emendamento:

« *Sostituire l'articolo 1 con il seguente:*

In deroga all'articolo 4, lettera *a*), della legge 21 aprile 1962, n. 181, il contributo determinato a norma dell'articolo 3 della stessa legge sarà stanziato nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici negli esercizi dal 1971 al 1977 nella misura del 13 per cento ».

Gli onorevoli Beragnoli, Todros, Tani, Ferretti, Busetto, Bortot, Cianca e Conte hanno proposto il seguente emendamento:

« *Sostituire gli articoli 1 e 2 con il seguente:*

L'Azienda nazionale autonoma delle strade è incaricata di provvedere al completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione, nonché alla sistemazione ed ammodernamento delle strade statali di primaria importanza ed alla costruzione di raccordi autostradali entro i limiti dello stanziamento di lire 370 miliardi ripartito nei seguenti esercizi:

esercizio	1971	50 miliardi
»	1972	75 »
»	1973	75 »
»	1974	50 »
»	1975	50 »
»	1976	50 »
»	1977	20 »

Ai lavori concernenti le strade di grande comunicazione ed ai raccordi autostradali di cui al precedente comma si applicano le agevolazioni fiscali previste dall'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade realizzerà il programma e tutte le opere di cui al primo comma del presente articolo d'intesa con le regioni interessate ».

L'onorevole Beragnoli ha facoltà di illustrare l'emendamento di cui è stata data testè lettura.

BERAGNOLI. Nel corso della discussione generale proponemmo la nomina di un Comitato ristretto, convinti che si sarebbe potuta apportare qualche modifica al testo che ci era stato trasmesso dal Senato.

Il nostro obiettivo era quello di esprimere una volontà ferma della nostra Commissione nei confronti del Ministero del tesoro, al fine di permettere al Ministero dei lavori pubblici, alle province e all'ANAS, di assolvere alle loro funzioni da tutti riconosciute come indispensabili: adeguare la rete viaria ordinaria alle attuali esigenze.

Abbiamo ritenuto di mantenere questo emendamento per sottolineare questa esigenza, anche perché la sostanza non è stata misconosciuta da alcuno; infatti lo stesso onorevole Ministro si è detto felice di una soluzione del genere, ma ha lamentato la scarsa disponibilità del Ministero del tesoro.

Per concludere, l'emendamento da me presentato con altri colleghi del mio gruppo, data l'urgente necessità di fondi che hanno i comuni e le province per quanto riguarda il settore della viabilità ordinaria, mirava e mira a mettere a disposizione dell'ANAS quel minimo di mezzi finanziari necessari per far fronte a quel programma che c'è stato comunicato, e che assommano addirittura a 1.200 miliardi di lire.

Con questo emendamento proponiamo di mettere a disposizione dell'ANAS 370 miliardi di lire fino all'esercizio del 1977 e contemporaneamente di non togliere nulla ai comuni e alle province di quella percentuale del 20 per cento stabilita dalla legge n. 181.

PRESIDENTE. In qualità di relatore prendo la parola per esprimere il mio parere, che con molto dispiacere devo dichiarare contrario all'emendamento, in quanto allo stato attuale delle cose non è assolutamente possibile accettare un emendamento del genere, e pertanto il Comitato ristretto ha ritenuto di non tenerne conto.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi associo alle dichiarazioni fatte dall'onorevole Presidente, e pertanto mi dichiaro contrario all'emendamento presentato dagli onorevoli Beragnoli ed altri.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dall'onorevole Beragnoli ed altri, interamente sostitutivo dei primi due articoli.

(*È respinto*).

Gli stessi proponenti hanno proposto, in via subordinata, di aggiungere, dopo l'articolo 1, il seguente articolo:

« In aggiunta alle disponibilità finanziarie derivanti dal precedente articolo 1 è stanziata una ulteriore somma di lire 250 miliardi ripartita nei seguenti esercizi:

esercizio	1972	50 miliardi
»	1973	50 »
»	1974	50 »
»	1975	50 »
»	1976	50 »

BERAGNOLI. Ritiriamo l'emendamento testè letto considerando anche la sorte che è toccata agli altri emendamenti.

Prendiamo atto che in sede di Comitato ristretto è stato accolto, nel principio ispiratore, questo nostro emendamento subordinato e dichiariamo altresì di valutare positivamente la parte del nuovo articolo 1 che si riferisce alla « percentualizzazione » anziché alla « forfetizzazione » del contributo.

Dobbiamo però far rilevare che – votando quest'articolo, ed approvando, sia pure con la modificazione del suddetto principio, il criterio di prelevare fondi destinati da una legge dello Stato attualmente in vigore, ai comuni e alle province per finanziare lavori urgenti e necessari dell'ANAS – noi compiamo un atto grave. A ciò non si pone che solo parzialmente rimedio con un articolo successivo sul quale il Comitato ristretto è stato d'accordo, e che prevede ulteriori stanziamenti a favore delle province e dei comuni in base all'articolo 6 della legge n. 181 del 1962.

Ho ascoltato con attenzione la replica dell'onorevole Ministro, piena di dichiarazioni di buona volontà: queste però, come dobbiamo constatare in sede di votazione dell'articolo 1, non sono seguite dai fatti, e non hanno neppure portato all'annuncio di futuri celeri interventi.

Dichiariamo pertanto che ci asterremo dalla votazione dell'articolo 1 per le riserve che esso suscita in ordine alla decurtazione sostanziale degli stanziamenti a favore degli enti locali. Non voteremo contro tale articolo solo perché è stato accolto il principio della « percentualizzazione » in luogo di quello della « forfettizzazione » delle quote fisse, principio che riteniamo possa in definitiva apportare danni minori, ed essere quindi alquanto più accettabile.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 nel nuovo testo del Comitato ristretto, di cui do nuovamente lettura:

In deroga all'articolo 4, lettera *a*), della legge 21 aprile 1962, n. 181, il contributo determinato a norma dell'articolo 3 della stessa legge sarà stanziato nello stato di previsoine della spesa del Ministero dei lavori pubblici negli esercizi dal 1971 al 1977 nella misura del 13 per cento ».

(*È approvato*).

Dò lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

Con le disponibilità finanziarie derivanti dal precedente articolo 1 per gli anni dal 1971 al 1977 l'Azienda nazionale autonoma delle strade provvederà al completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione, nonché alla sistemazione ed ammodernamento delle strade statali di primaria importanza ed alla costruzione di raccordi autostradali.

Ai lavori concernenti le strade di grande comunicazione ed i raccordi autostradali di cui al precedente comma si applicano le agevolazioni fiscali previste dall'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

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 100 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 provinciali e comunali 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.

Il Comitato ristretto ha proposto il seguente emendamento:

Aggiungere, dopo il primo comma, il seguente:

« L'Azienda nazionale autonoma delle strade realizza il programma e tutte le opere di cui al precedente comma sentito il parere delle regioni interessate, che devono pronunciarsi entro trenta giorni dalla richiesta ».

BERAGNOLI. Desidero far rilevare, brevemente, che questo emendamento è quasi uguale a un emendamento che avevamo presentato e che abbiamo in un secondo tempo ritirato, per cui esso non si trova ora fra quelli che sono all'esame della Commissione. La differenza tra l'emendamento proposto dal comitato ristretto ed il nostro consiste nel fatto che, in luogo delle parole « sentito il parere delle regioni », noi volevamo si dicesse « d'intesa con le regioni ». Naturalmente, la differenza è in questo caso sostanziale, ma noi certo non possiamo constatare con piacere che si abbia tanta paura di procedere d'accordo con le regioni per la realizzazione di programmi che, in gran parte – ne siamo convinti – afferiscono a competenze delle regioni stesse. Infatti, parecchie strade oggi di competenza della ANAS sono di esclusivo interesse regionale, e perciò proprio dalle regioni dovrebbe venire l'unica parola valida. Purtuttavia, nel prendere atto della volontà di non estraniare le regioni nella realizzazione della rete viaria primaria, accogliamo il testo proposto dal Comitato ristretto, e voteremo a favore dell'emendamento.

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

(*È approvato*).

L'onorevole Amodei ha proposto il seguente emendamento:

Aggiungere all'articolo 2 il seguente comma:

« Per i soli comuni sprovvisti di piano regolatore generale o di programma di fabbricazione fino a che non abbiano provveduto alla loro adozione o trasmissione per l'approvazione agli organi competenti, detto contributo, limitatamente alla costruzione di nuove strade comunali, resta invariato all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria ».

AMODEI. Credo che l'emendamento sia chiaro, e non abbia bisogno di ulteriore illustrazione. Vorrei solo insistere sul fatto che esso non vuole essere moralisticamente punitivo nei riguardi dei comuni che non hanno uno strumento urbanistico, e non mostrano la volontà di volersene fornire. L'emendamento invece tende ad affermare il principio che si debba concentrare la massima quantità di contributi laddove c'è la possibilità di correlare un tracciato stradale a una destinazione d'uso dei suoli, cioè dove si offre la garanzia

della più alta produttiva degli investimenti. Tale concentrazione non deve invece avvenire in ugual misura dove questa possibilità non c'è. E mi riferisco al piano regolatore generale, perché purtroppo solo questo strumento – per limitata che sia la sua operatività – offre la possibilità di correlare il tracciato stradale a una destinazione d'uso dei suoli.

GREGGI. Mi sembra che con l'approvazione di quest'emendamento non faremmo altro che aggravare le condizioni dei comuni più piccoli e depressi, di quelli delle zone di montagna, e di quanti – anche per l'organizzazione degli uffici periferici, che noi sappiamo bene quale sia – non saranno in grado di potere avere subito un piano regolatore. Ritengo infatti che esso porterebbe al blocco delle possibilità di ripresa, di sviluppo e di operatività dei comuni più depressi, i quali non sono in grado di integrare la spesa necessaria per la costruzione della rete viaria che li interessa.

Pertanto, pur comprendendo lo spirito che anima quest'emendamento, per le ragioni di carattere pratico che ho esposto, ritengo che esso non debba essere approvato.

PRESIDENTE. Come relatore sul disegno di legge, devo dire che – pur essendo molto sensibile alle ragioni che hanno indotto l'onorevole Amodei a presentare quest'emendamento – dubito molto dell'opportunità di inserire una norma del genere nel testo che stiamo esaminando. Comprendo l'importanza del problema dell'intervento pubblico effettuato in relazione alla presenza, o meno, di uno strumento urbanistico, anche solo adottato dai comuni: ritengo però di dover dare, in questa sede, parere contrario all'emendamento proposto.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono anch'io contrario all'emendamento, perché una riduzione degli interventi destinati alla viabilità minore, effettuata in questo senso, verrebbe a danneggiare proprio i comuni che si trovano in più precarie condizioni. L'emendamento si giustificherebbe, logicamente, se ci trovassimo in condizioni tali, in Italia, che la mancanza di un piano regolatore potrebbe davvero essere imputata a negligenza dei comuni; ma poiché noi intendiamo predisporre interventi a favore della rete viaria già esistente, non di quella futura, mi pare che l'emendamento non possa essere approvato.

AMODEI. Nel formulare il mio emendamento ho tenuto conto delle obiezioni sollevate dall'onorevole Greggi, dal relatore e dall'onorevole ministro, in quanto esse hanno un fondamento. Tengo però a far rilevare che con la mia proposta intenderei favorire i comuni sprovvisti di programmi di fabbricazione o di piano regolatore, in misura molto limitata: essi infatti continuerebbero a fruire degli stessi beneficî attualmente previsti per la costruzione di nuove strade comunali e per la manutenzione e sistemazione di quelle già esistenti. Per queste ragioni quindi mantengo il mio emendamento, ed insisto per la sua votazione.

CARRA. Vorrei proporre di trasferire questo vincolo, nella misura in cui esso è stato prospettato dall'onorevole Amodei, agli esercizi in cui competerà alle regioni determinare, con propri programmi, l'attribuzione di questo contributo. In questo modo, noi daremmo la possibilità ai comuni che ancora non si sono adeguati a tali norme di regolare la propria posizione, e, nello stesso tempo, raggiungeremmo il risultato di incentivare ulteriormente i comuni che finora sono rimasti inerti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Amodei, al quale si sono dichiarati contrari il relatore ed il ministro.

(*È respinto*).

Avverto che pertanto l'articolo 2 rimane così formulato:

ART. 2.

Con le disponibilità finanziarie derivanti dal precedente articolo 1 per gli anni dal 1971 al 1977 l'Azienda nazionale autonoma dellee strade provvederà al completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione, nonché alla sistemazione ed ammodernamento delle strade statali di primaria importanza ed alla costruzione di raccordi autostradali.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade realizza il programma e tutte le opere di cui al precedente comma sentito il parere delle regioni interessate, che devono pronunciarsi entro trenta giorni dalla richiesta.

Ai lavori concernenti le strade di grande comunicazione ed i raccordi autostradali di cui al precedente comma si applicano le agevolazioni fiscali previste dall'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

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 100 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 provinciali e comunali 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.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Beragnoli, Busetto, Todros, Ferretti, Tani, Bortot, Cianca, Conte, Fiumanò, Napolitano Luigi, Piscitello e Vetrano hanno presentato il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente articolo:

ART. 2-*bis*.

Nessuna strada o autostrada di uso pubblico può essere costruita senza la preventiva autorizzazione della Regione interessata.

Quando il tracciato di una nuova strada o autostrada interessi il territorio di due e più regioni, l'autorizzazione di cui sopra è concessa dall'assemblea dei rappresentanti delle regioni interessate nominati dai rispettivi Consigli regionali nel numero di tre per ciascuna regione e dei quali uno in rappresentanza della minoranza. Tale assemblea è convocata e presieduta dal Ministro per i lavori pubblici e le sue decisioni vengono adottate a maggioranza di voti dei presenti. In caso di parità di voti prevale quello del presidente.

Quando vi siano richieste di autorizzazione per la costruzione di strade o autostrade, la assemblea di cui al precedente comma deve essere convocata almeno una volta all'anno con preventivo avviso di due mesi entro i quali i Consigli regionali interessati provvederanno alla nomina dei loro rappresentanti.

L'autorizzazione alla costruzione di nuove strade o autostrade di uso publico non può essere concessa quando ciò possa recare pregiudizio o sia in contrasto col piano di sviluppo economico nazionale e regionale.

BERAGNOLI. L'emendamento è chiarissimo ed intende affermare, fin da questo momento, la potestà delle regioni in tema di costruzione di strade e di autostrade di uso pubblico ed introdurre una nuova disciplina della materia. Attualmente, si costruiscono autostrade in modo del tutto arbitrario, approfittando del fatto che non esistono strumenti urbanistici di vasta portata, che trascendano cioè la competenza territoriale dei singoli comuni e siano quindi in grado di garantire un assetto territoriale equilibrato. In questo modo, quindi, si pregiudica la possibilità di realizzazione di un armonico e razionale assetto del territorio. La nostra proposta di modifica intende, inoltre, affermare la competenza primaria e determinante dell'ente regione anche in relazione alla viabilità stradale e autostradale che travalichi i confini e gli interessi di una singola regione. Noi insistiamo, quindi, per la votazione del nostro emendamento: comunque, anche nel caso in cui esso fosse respinto, auspichiamo che se ne tenga ugualmente conto in sede di emanazione di leggi-quadro e decreti delegati per il trasferimento dei poteri dello Stato alle regioni.

GREGGI. Mi sembra che questo emendamento contenga un elemento di contraddizione con le disposizioni contenute nella legge approvata precedentemente, nella quale abbiamo subordinato la realizzazione di nuove autostrade all'approvazione del nuovo programma economico quinquennale. La costruzione di una autostrada, infatti, anche se questa attraversi il territorio di una sola regione, non è un fatto regionale, ma eminentemente nazionale, in quanto essa è evidentemente collegata alla rete viaria nazionale. Quindi, pur ritenendo opportuno offrire alla regione la possibilità di esprimere il proprio parere in merito, non mi sembra il caso di attribuire a questo ente la funzione di elemento determinante in un processo che, ripeto, ha un carattere prettamente unitario e nazionale.

Per queste ragioni mi dichiaro contrario all'accoglimento dell'emendamento Beragnoli ed altri.

PRESIDENTE. I problemi sollevati da questo articolo 2-*bis* – a prescindere dal contenuto macchinoso di alcune proposte avanzate con questo emendamento, che darebbero luogo alla formazione di organismi interregionali estremamente complessi e non so quanto compatibili con altri organismi in corso di costituzione, o già costituiti, all'interno del Ministero del bilancio e della programmazione economica – sono di grande importanza e, a mio giudizio, di essi si dovrà tenere conto

in sede di disciplina del nuovo rapporto fra lo Stato, le regioni e l'ANAS. Vorrei però aggiungere che, a mio modesto parere, tali problemi trascendono il contenuto del disegno di legge sottoposto alla nostra attenzione.

Quindi a me sembra che la soluzione migliore, per non pregiudicare in nessun modo il futuro, sarebbe quella di accontonare questo argomento: in caso contrario sarei costretto ad esprimere parere contrario sull'emendamento.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero associarmi al parere espresso dal Presidente in relazione a questo emendamento. A mio avviso non c'è soltanto il problema del rapporto tra Ministero dei lavori pubblici e regioni; esiste anche un grave problema che va attentamente valutato relativo alla delimitazione delle competenze tra Stato e regioni.

Pertanto, a mio avviso, la vastità del problema deve consentire un approfondimento e una ponderata valutazione della situazione. A questo proposito esprimo l'opportunità di discutere del problema in una sede più adeguata, e quindi, sulla base di questo impegno, vorrei pregare l'onorevole Beragnoli di ritirare il proprio emendamento.

BERAGNOLI. Prendiamo atto delle dichiarazioni espresse dal relatore e dal Ministro, e pertanto ritiriamo l'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 2-*bis* nel testo formulato dal comitato ristretto:

ART. 2-*bis*.

A partire dall'esercizio 1973 le norme di cui all'articolo 1 della presente legge sono devolute per il 40 per cento alle regioni centro-settentrionali e per il 60 per cento alle regioni del Mezzogiorno e delle isole.

Le somme di cui al comma precedente, nell'ambito delle percentuali indicate, sono annualmente ripartite fra le singole regioni a cura del Ministro dei lavori pubblici secondo i seguenti criteri: per il 70 per cento dei fondi l'assegnazione è disposta in relazione alla estensione chilometrica delle strade provinciali e comunali, alla popolazione ed alla superficie territoriale e per il 30 per cento sulla base delle esigenze del riequilibrio economico e territoriale.

Le regioni ripartiscono i fondi fra le province e i comuni.

Gli onorevoli Busetto, Beragnoli, Todros e Tani propongono di sostituire alle parole: « A partire dall'esercizio 1973 », le altre: « A partire dall'esercizio 1972 ».

BUSETTO. Se non erro si tratta di strade che servono alla viabilità che si svolge nell'ambito di singole regioni; pertanto non riesco a comprendere per quale motivo sia stata fissata la data del 1973 e non quella del 1972.

Il Ministro per la riforma della pubblica amministrazione e il Ministro per i problemi relativi all'attuazione delle regioni, hanno indicato, dinanzi alla Commissione interparlamentare composta da senatori e deputati che si occupano dei problemi relativi alle regioni, delle date molto precise.

Infatti hanno dichiarato che entro il 31 maggio saranno predisposti, sentite le regioni interessate, i decreti delegati previsti dalle leggi dello Stato per il trasferimento alle regioni delle competenze e delle funzioni per quanto attiene alle materie indicate dall'articolo 117 della Costituzione e a norma di quanto previsto dall'articolo 17 della legge sulla finanza regionale. Pertanto non riesco a capire per quale motivo si vogliono espropriare le regioni del diritto di decidere sulla ripartizione più equa di questi fondi.

Circa l'esercizio dei poteri legislativi da parte delle regioni, invito la Commissione a riflettere, in quanto le varie giunte regionali hanno già ritenuto di essere sacrificate nei loro diritti da quanto è stato previsto nella legge sulla finanza regionale; pertanto propongo di spostare la data dal 1973 al 1972.

GREGGI. Non vorrei presentare a questo proposito un altro emendamento, però vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che si sta aggravando la situazione di una zona dell'Italia centrale a nord dei confini delle zone che beneficiano degli interventi della Cassa per il Mezzogiorno, a causa di una depressione indotta.

Ritengo siano troppo forti le percentuali previste: dobbiamo renderci conto che non esiste soltanto il Mezzogiorno. Infatti abbiamo zone come l'alto Lazio, la bassa Toscana e parte dell'Umbria che mancano di strade e per le quali l'intervento da parte dello Stato deve essere immediato.

ACHILLI. Vorrei far presente ai colleghi che la indicazione dell'anno 1973 è stata accolta dal comitato ristretto in quanto si sono fatte alcune valutazioni di efficienza.

Nessuno di noi era in condizione di poter garantire che a partire dal 1972 le regioni sarebbero state in grado di appaltare le opere data la situazione attuale. Ritengo che in questa fase non possiamo correre il rischio di rendere inutilizzabili le somme stanziate per il 1972.

Ora, se il Governo mantiene l'impegno assunto di presentare entro la data del 30 maggio i decreti delegati per il trasferimento dei poteri alle regioni, a quel punto si riaprirà la questione di cui stiamo discutendo. Se infatti entro quest'anno ci sarà il trasferimento dei poteri alle regioni, anche la data del 1973 potrà essere anticipata: però la data indicata nell'articolo aggiuntivo 2-*bis* predisposto dal comitato ristretto vuole essere cautelativa, in modo da consentire, per così dire, un certo margine di manovra, in attesa dell'approvazione dei provvedimenti delegati.

CALVETTI. In merito all'obiezione fatta dal collega Greggi relativamente alle due percentuali, cui si fa cenno nell'articolo 2-*bis*, del 40 e del 60 per cento, penso che essa potrebbe essere superata qualora si specificasse chiaramente che la ripartizione viene fatta appunto in base ai criteri indicati.

BERAGNOLI. Come la Commissione sa, noi avevamo presentato un emendamento che ancorava la data della ripartizione delle somme stanziate alle regioni al 1° gennaio 1972; tale emendamento è stato ora giustamente riproposto dall'onorevole Busetto. Vorrei dire al collega Achilli che qui non si tratta, per le regioni, di « appaltare » qualcosa: il testo stesso dice infatti che « le regioni ripartiscono i fondi fra province e i comuni », e questo si può fare subito senza attendere l'approvazione dei decreti delegati. Comunque, per conciliare le varie esigenze, si potrebbe dire che la norma in questione avrà applicazione dall'emanazione dei decreti delegati di cui abbiamo detto prima, e comunque dal 1973.

DI LISA. Mi riferisco alle percentuali di riparto del 40 e del 60 per cento, rispettivamente per le regioni centro-settentrionali e per quelle meridionali ed insulari, e in particolare al punto in cui si dice che per il 70 per cento dei fondi l'assegnazione è disposta in relazione all'estensione chilometrica delle strade provinciali e comunali.

Ciò facendo, innanzitutto ricadremmo in un vecchio vizio, proprio dell'amministrazione del bilancio, consistente nell'operare una commistione tra spese di bilancio e spese correnti. Inoltre, applicando questo criterio alle regioni meridionali, consolideremmo, a mio avviso, uno stato di squilibrio territoriale ed economico che non può certo essere risanato dal restante 30 per cento. Penso perciò che sarebbe più pertinente ed efficace abbassare la prima percentuale dal 70 al 50 per cento, così da portare allo stesso 50 per cento anche quella stabilita in relazione alle esigenze del riequilibrio economico e territoriale.

Infine, voglio far rilevare che, laddove si assume come parametro, assieme agli altri, la quantità di popolazione, occorrerebbe anche tener conto dei vari flussi migratori, e delle concentrazioni urbanistiche da essi provocate, come pure dei processi di incentivazione urbanistica e demografica verificatisi a seguito dell'industrializzazione, specialmente nel Mezzogiorno.

BOTTA. Vorrei spiegare che le percentuali del 30 e del 70 per cento sono state definite tenendo conto dell'esigenza di sistemare almeno quelle strade provinciali che già esistono. Certo, con questo intervento, non pretendiamo di sopperire a tutte le necessità oggi esistenti al riguardo: penso però che se abbassassimo questa percentuale, e destinassimo invece il 50 per cento alle esigenze di riequilibrio economico e territoriale, finiremmo col non risolvere né un problema, né l'altro.

DEGAN. Personalmente sarei favorevole al mantenimento del testo predisposto dal comitato ristretto. Infatti, a seguito dei dibattiti che si sono avuti in quella sede, ci è parso che le percentuali stabilite, e la stessa data del 1° gennaio 1973 rappresentassero la conciliazione di diverse esigenze.

Per quanto riguarda poi le competenze delle regioni, anche qui lascerei immutato il testo dell'articolo, eventualmente ipotizzando la possibilità di modifiche, in sede di emanazione di leggi-quadro o di provvedimenti delegati. In questo momento, infatti, mi pare sia giusto fare in modo che i fondi stanziati vengano messi subito a disposizione delle province e dei comuni: penso che questa sia la esigenza primaria cui vuol rispondere il disegno di legge al nostro esame; in un secondo tempo, siamo certi che le regioni sapranno servirsi efficacemente dei poteri ad esse demandati.

GIRAUDI. Mi associo alle opinioni espresse dall'onorevole Botta.

PRESIDENTE. Come relatore sul disegno di legge, esprimo il mio parere rilevando innanzitutto che sono qui emersi due problemi e in primo luogo quello del trasferimento di somme dall'uso diretto da parte del Ministero dei lavori pubblici, a quello delle regioni, a partire dal 1° gennaio 1973 (o dal 1° gennaio 1972, come proposto dall'onorevole Busetto). Devo dire che il comitato ristretto si è soffermato su questo problema, e ha tenuto conto della normativa prevista dalla legge 16 maggio 1970, n. 281, concernente i provvedimenti finanziari per l'attuazione delle regioni a statuto ordinario, la quale stabilisce, all'articolo 17, che il Governo della Repubblica è delegato ad emanare entro un biennio dalla entrata in vigore della legge stessa, decreti aventi valore di leggi ordinarie, per regolare il passaggio alle regioni delle funzioni ad esse attribuite dall'articolo 117 della Costituzione. Quindi, ciò dovrebbe avvenire entro il 6 giugno 1972.

Inoltre, il correlato articolo 18 alla stessa legge stabilisce che: « I decreti legislativi di cui all'articolo precedente determinano – con effetto dal 1° gennaio dell'anno successivo alla loro entrata in vigore – la conseguente soppressione o riduzione della portata degli stanziamenti iscritti nei singoli stati di previsione della spesa dei Ministeri competenti ». Ora, a parte la difficoltà che questo procedimento di trasferimento delle competenze venga completato entro la fine del 1971, si è calcolato che – anche se i provvedimenti necessari fossero emanati nei primi mesi del 1972 – la normativa prevista dall'articolo 17 della predetta legge produrrebbe i suoi effetti concreti soltanto a partire dal 1° gennaio 1973.

Tra l'altro, ci troviamo di fronte ad una legge speciale che prevede interventi aggiuntivi rispetto a quelli, per così dire, istituzionali, che rientrano poi nelle competenze rispettive dei comuni, delle province, e delle regioni. Quindi, qualora sia possibile effettuare il trasferimento delle competenze dallo Stato alle regioni fin dal 1° gennaio 1973 (a mio parere, anche sulla base dei lavori svolti dalla Commissione, penso che ciò sia possibile) è chiaro che, nel riparto dei contributi tra nord e sud in un primo momento – ed in un secondo momento tra le singole regioni – effettuato in parte sulla base di criteri più o meno obiettivi e inderogabili, ed in parte affidato alla discrezionalità del Ministero, sia necessario rispettare un certo equilibrio.

Questo problema del riparto degli stanziamenti tra zone centro-settentrionali (che da questo punto di vista sono state considerate come entità unica) e zone meridionali ed insulari è stato risolto da leggi diverse in base a dei criteri differenti. Ad esempio, la legge n. 589 del 1949 attribuiva il 50 per cento del contributo alle une ed il 50 per cento alle altre. Riterrei perciò opportuno che, in sede di approvazione del nuovo programma economico si giungesse a un consolidamento di questa percentuale, oscillante da legge a legge, ed a tale proposito credo che il comitato ristretto – che si è posto questo problema – sia giunto alla formulazione di un'equa soluzione. Concludendo, come relatore mi dichiaro favorevole al mantenimento del testo del comitato ristretto e quindi contrario all'emendamento Busetto.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi associo al parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Busetto ed altri, del quale ho in precedenza dato lettura.

(*È respinto*).

Pongo quindi in votazione l'articolo 2-*bis* nel testo del comitato ristretto.

(*È approvato*).

All'articolo 3 non sono stati proposti emendamenti: lo porrò pertanto direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 3.

L'articolo 1 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, è così modificato:

« Le strade di uso pubblico si distinguono in statali, di grande comunicazione e ordinarie, provinciali, comunali, vicinali e militari. Le caratteristiche tecniche delle strade statali di grande comunicazione, che debbono sussistere lungo l'intero tracciato compreso tra i capisaldi estremi, sono determinate con decreto del Ministro dei lavori pubblici – Presidente dell'Azienda nazionale autonoma delle strade – sentito il parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda ».

(*È approvato*).

All'articolo 4 non sono stati proposti emendamenti: lo porrò pertanto direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 4.

Anche in dipendenza delle maggiori attribuzioni derivanti all'Azienda nazionale autonoma delle strade dall'applicazione della pre-

sente legge, le dotazioni del quadro II della tabella *B*, annessa alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, sono aumentate di due posti, uno per ciascuna delle qualifiche ivi indicate.

(*È approvato*).

Il comitato ristretto ha proposto il seguente articolo 4-*bis:*

ART. 4-*bis*.

In prosecuzione del piano previsto dall'articolo 6 della legge 21 aprile 1962, n. 181, il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato, entro il limite di lire 150 miliardi, a concedere alle amministrazioni provinciali ulteriori contributi fino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione generale (ivi comprese varianti, rettifiche e ammodernamenti) delle strade provinciali previste dall'articolo 1 della legge 26 gennaio 1963, n. 31.

I contributi previsti dal comma precedente solo elevati sino al 100 per cento nel caso in cui si tratti di amministrazioni con bilancio deficitario e con preferenza per le amministrazioni 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.

La somma di lire 150 miliardi è stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici come segue:

lire 25 miliardi nell'esercizio 1971;
lire 25 miliardi nell'esercizio 1972;
lire 25 miliardi nell'esercizio 1973;
lire 25 miliardi nell'esercizio 1974;
lire 25 miliardi nell'esercizio 1975;
lire 25 miliardi nell'esercizio 1976.

All'onere derivante dal presente articolo per l'anno finanziario 1971, si farà fronte con corrispondente riduzione degli stanziamenti del capitolo n. 5381 dello stato della previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Gli onorevoli Beragnoli, Tani, Ferretti, Todros, Busetto, Bortot, Cianca, Conte, Fiumanò, Napolitano Luigi, Piscitello e Vetrano hanno proposto il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 4-bis, *con il seguente:*

« Ad integrazione dei contributi posti a carico del Tesoro dello Stato per gli esercizi dal 1965 al 1969, a norma dell'articolo 26, lettera *b*) della legge 7 febbraio 1961, n. 59, e devoluti al Ministero dei lavori pubblici con l'articolo 6 della legge 21 aprile 1962, n. 181, in aggiunta agli stanziamenti già previsti dall'articolo 18, terzo comma, della legge 12 febbraio 1958, n. 126, è stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1971 al 1976, nella misura di lire 50 miliardi per ciascun esercizio, la somma complessiva di lire 300 miliardi ».

È chiaro che questo emendamento avrebbe carattere sostitutivo del primo comma dell'articolo 4-*bis* predisposto dal comitato ristretto. La differenza sta nell'aumento della spesa da 150 a 300 miliardi di lire dello stanziamento, salvo le altre norme previste nel testo del comitato ristretto.

Faccio rilevare che l'emendamento predisposto dal comitato ristretto, così come il successivo articolo 4-*ter* predisposto dallo stesso comitato ristretto, traggono le mosse dalla proposta di legge n. 1098, che prevedeva uno stanziamento di 150 miliardi di lire e sulla quale la V Commissione ebbe già ad esprimere parere favorevole.

Pertanto non è necessario richiedere il parere della V Commissione sugli articoli in questione, restando inteso che, se essi saranno approvati, la proposta di legge n. 1098 sarà considerata assorbita nel disegno di legge.

BERAGNOLI. Dichiaro di ritirare l'emendamento, e pertanto non insisto per la votazione; però desidero ripetere la nostra insodisfazione in quanto non vengono recepite quelle che sono le esigenze improcrastinabili delle amministrazioni provinciali.

Sappiamo che i programmi elaborati dalle province, approvati da tutte le autorità tutorie, di controllo e di vigilanza, prevedono una spesa per 1.000 miliardi di lire, mentre sappiamo che le province hanno ottenuto soltanto 370 miliardi, ai quali si devono aggiungere gli altri 150 miliardi di lire da distribuirsi in sei anni previsti dall'articolo proposto dal comitato ristretto.

Evidentemente da tutta questa situazione nasce la nostra insodisfazione, in quanto con l'articolo proposto dal comitato ristretto, noi non facciamo minimamente fronte alle esigenze delle amministrazioni provinciali.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 4-*bis* nel testo del comitato ristretto del quale è stata data precedentemente lettura.

(*È approvato*).

Il comitato ristretto ha proposto il seguente articolo 4-*ter:*

ART. 4-*ter*.

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei lavori pubblici predispone il piano indicativo di riparto di cui all'articolo 6, terzo comma, della legge 21 aprile 1962, n. 181, per l'utilizzazione degli stanziamenti messi a disposizione per gli anni finanziari 1971 e 1972.

Per l'utilizzazione degli stanziamenti messi a disposizione per gli anni finanziari 1973, 1974, 1975 e 1976, si applica il disposto di cui all'articolo 2-*bis* della presente legge, intendendosi sostituito al criterio della estensione chilometrica delle strade provinciali e comunali il criterio della estensione chilometrica delle strade provinciali. Il Ministro dei lavori pubblici predispone il piano di riparto fra le regioni entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Quello al nostro esame è stato l'ultimo punto sul quale ci siamo intrattenuti nel corso delle riunioni del comitato ristretto. La disarticolazione di questo stanziamento, relativamente modesto date le esigenze delle regioni e province, non avrebbe potuto portare a gravi inconvenienti, ai quali peraltro si sarebbe potuto ovviare in diversi modi. Comunque, si è ritenuto che il modo preferibile sarebbe stato quello di prevedere che i fondi previsti per il 1973, 1974, 1975 e 1976, fondi il cui ammontare è certo e definito, fossero distribuiti non fra le province e i comuni, ma fra le regioni entro un ragionevole tempo.

Poiché all'articolo 4-*ter* non sono stati presentati emendamenti lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il deputato Di Lisa ha proposto il seguente articolo aggiuntivo:

« La regione coordina i programmi della viabilità extra urbana di ogni tipo che sia progettata, eseguita e gestita nell'ambito del suo territorio da Amministrazioni pubbliche o da privati.

A tal fine il Presidente del Consiglio regionale convoca, almeno una volta l'anno, la conferenza della viabilità. Vi partecipano di diritto un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici e i Presidente delle Amministrazioni provinciali. Per invito vi partecipano i rappresentanti delle Amministrazioni e delle imprese territorialmente operanti, a qualsiasi titolo, nel settore viario.

La conferenza è presieduta dal Presidente della Giunta regionale il quale ne stabilisce l'ordine del giorno.

I partecipanti esprimono il parere su una relazione conclusiva nella quale sono distintamente poste le questioni di programma e le verifiche di esecuzione delle opere viarie.

Tale relazione, con i relativi pareri, è pubblicata nel *Bollettino ufficiale della Regione* ed è notificata espressamente alle Amministrazioni centrali e locali interessate.

Poiché il proponente non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

Pertanto passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Botta:

« La lettera *b*) dell'articolo 4 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, è sostituita con la seguente:

« *b*) allacciano alla rete statale o provinciale i capoluoghi di comuni particolarmente importanti per popolazione o perché sede di notevoli industrie o perché centri di intensa attività commerciale o perché centri di zone chimatiche e turistiche o suscettibili di sviluppo turistico ».

Vorrei ricordare molto brevemente che l'articolo 4 della legge 12 febraio 1958, n. 126, stabilisce i criteri per la provincializzazione delle strade comunali. Nel predetto articolo si fa riferimento ai centri climatici e turistici di rilevante importanza, mentre in questo articolo aggiuntivo si parla di centri di zone climatiche e turistiche o suscettibili di sviluppo turistico.

BOTTA. L'emendamento da me presentato riprende l'articolo 4 della mia proposta di legge, ed interessa particolarmente le regioni di montagna, e quelle aventi un notevole patrimonio di strade e militari. A quest'ultimo proposito, devo far rilevare che un gran numero di strade ex militari, che non più percorse e curate, si avviano a una totale degradazione. Nella provincia di Torino le strade ex militari costituiscono un patrimonio di circa 10 miliardi, eppure della loro manutenzione non si interessa nessun ente, se non la amministrazione provinciale. Con il mio emendamento intendevo appunto legalizzare l'azione delle province relativamente alla sistemazione e manutenzione di queste strade, le quali, opportunamente curate, potrebbero incrementare la valorizzazione turistica di molte zone, specialmente alpine ed appenniniche, del nostro Paese.

TODROS. Mentre comprendiamo lo spirito dell'emendamento presentato dall'onorevole Botta, inteso a favorire la provincializzazione delle strade ex militari, siamo alquanto preoccupati delle difficoltà che potrebbero sorgere nella definizione delle strade che potrebbero rientrare tra quelle previste dall'emendamento stesso. Ritengo infatti che lo stabilire quali siano le « zone suscettibili di sviluppo turistico » implichi tutta una serie di valutazioni urbanistiche che la provincia non è in grado di fare, al di fuori di decisioni che investano la sola regione ed i comuni. Inoltre, poiché gli stanziamenti a favore delle province sono già di per sé esigui, e non permettono neppure la manutenzione delle strade esistenti, mi sembra inopportuno aggiungere nuovi oneri a carico delle amministrazioni provinciali, destinando le somme assegnate anche agli interventi per le strade ex militari. Per queste considerazioni, pregherei l'onorevole Botta di voler ritirare il suo emendamento.

BOTTA. Insisto sul mio emendamento, anche perché non mi sembrano fondate le preoccupazioni del collega Todros: egli del resto conosce bene la provincia di Torino, e sa che in quelle zone non è possibile operare un potenziamento turistico se non si provvede alla sistemazione delle strade ex militari che percorrono normalmente i crinali delle Alpi. Del resto, qui si tratta solo di dare legalità alla azione delle Amministrazioni provinciali diretta a salvaguardare un patrimonio di decine di miliardi, e che sarebbe veramente assurdo lasciar cadere in disfacimento senza agevolare le possibilità di intervento da parte delle province.

CALVETTI. Il problema sollevato dall'onorevole Botta con il suo emendamento è importante e riflette una realtà esistente: un gran numero di strade ex militari si trovano oggi in condizioni di completo abbandono, ed anche per altre che sono più o meno curate non si può parlare di un intervento sistematico. Tuttavia, l'emendamento, così formulato, e presentato in questa sede, mi lascia alquanto perplesso: penso perciò che sarebbe preferibile trasformarlo in un ordine del giorno (in modo da ottenere la presa in considerazione di tale questione da parte del Governo, e avviare la soluzione del problema) o farne oggetto di una proposta di legge specifica sull'argomento. Tra l'altro, includere così all'improvviso nel provvedimento che stiamo esaminando un emendamento del genere porterebbe, per le amministrazioni provinciali, ad una riduzione delle possibilità di interventi prioritari per le esigenze della rete viaria già funzionante.

AMODEI. A me pare che il problema sollevato dall'onorevole Botta andrebbe affrontato in una sede più opportuna, quale quella della riqualificazione di tutte le strade, che dovrebbe avvenire dopo l'emanazione delle leggi-quadro per le regioni. Pertanto, condivido le preoccupazioni espresse dal collega Todros, in quanto ritengo che potrebbero sorgere delle difficoltà dalla dizione « zone suscettibili di sviluppo turistico » non inquadrata in una pianificazione di tipo regionale. Si giungerebbe alla presunzione, da parte di ogni provincia, di possedere zone del genere, mentre una tale valutazione dovrebbe piuttosto essere fatta dai fruitori del turismo, e comunque non in base ad interessi particolaristici.

GREGGI. Sono favorevole all'emendamento presentato dall'onorevole Botta. So infatti che la realtà che egli ci ha prospettato a proposito della situazione delle strade nel Piemonte, esiste anche nel Trentino, nel Veneto ed in tutte le zone di montagna del Lazio e delle regioni appenniniche, laddove cioè ci sono strade che, costruite per ragioni particolari, sono ora cadute in disuso, mentre, opportunamente curate, potrebbero incrementare lo sviluppo turistico e far conoscere la bellezza di molte zone del nostro Paese.

Esaminando l'emendamento, non ritengo che possano sussistere le preoccupazioni di tipo urbanistico che sono state avanzate, sia perché allora esse possono valere per qualsiasi di questo tipo di strade, sia perché la destinazione urbanistica è decisa in altra sede dai comuni. Con questo emendamento non si tratterebbe di instaurare dei nuovi interventi, ma di legalizzare quelli che già adesso, nei limiti delle possibilità, le province realizzano a favore di queste strade, e di agevolare di conseguenza lo sviluppo turistico. Dare una tale facoltà alle province non significa, a mio avviso, creare degli squilibri, ma semmai, ovviare a quelli già esistenti in questo campo, e, stanziando solo qualche centinaia di milioni, conservare un patrimonio stradale del valore di alcuni miliardi.

CARRA. Credo di poter condividere l'affermazione del collega Amodei secondo la quale, qualora venisse accolto l'emendamento, entrerebero in azione pressioni di vario genere, a livello locale, tendenti a trasformare

ogni piccolo centro in località turistica di rinomanza internazionale: e ci rendiamo conto che sarebbe molto difficile, per un qualsiasi comune o una qualsiasi provincia, rinunciare *a priori* ad ogni prospettiva di lancio turistico.

Per quanto riguarda poi i problemi relativi al settore della viabilità ordinaria, ritengo che, dovendosi tra breve effettuare il trasferimento delle competenze in materia dallo Stato alle regioni, sia più opportuno esaminare tali problemi in sede di elaborazione dei provvedimenti delegati.

Per queste ragioni, quindi, invito il collega Botta a ritirare il suo emendamento, rinviando ad una sede più propria la discussione del tema.

PRESIDENTE. Parlando in veste di relatore, vorrei far notare che – come è stato rilevato da un collega all'inizio della discussione – la legge n. 126, contenente i criteri di classificazione delle strade statali, provinciali e comunali, dovrebbe essere riesaminata alla luce del concreto funzionamento dell'istituto regionale: in teoria, infatti, potrebbero sorgere dei problemi circa la definizione delle strade regionali. Ritengo che questi criteri di classificazione delle strade – quando i poteri legislativi in questa materia saranno affidati alle regioni, sia pure nell'ambito di una legge-quadro – debbano essere esaminati e definiti dalle singole regioni con proprie leggi. A mio giudizio, quindi, noi non possiamo occuparci di una questione che più correttamente dovrebbe essere trattata – nel quadro di una generale revisione della legge n. 126 – in sede regionale. Infatti, se noi non attribuissimo alle regioni un minimo di discrezionalità legislativa in tema di classificazione delle strade, che significato avrebbe l'attribuzione della potestà legislativa in questa materia?

Per questo motivo, dunque, pur apprezzando le ragioni che hanno ispirato la presentazione dell'emendamento, mi dichiaro contrario – a titolo personale – al suo accoglimento.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero confermare il parere espresso dal relatore Baroni e le argomentazioni di quanti si sono soffermati sulla intempestività della presentazione di questo emendamento. Sono del parere che esso estenderebbe in modo acritico, senza una opportuna ed approfondita valutazione, l'area delle possibilità di provincializzazione delle strade, compromettendo in tal modo le finalità che si propone il disegno di legge al nostro esame. Riterrei quindi più opportuno che l'onorevole Botta trasformasse questo suo emendamento in un ordine del giorno che, nella sede più idonea, potrà poi essere attentamente valutato.

Vorrei inoltre aggiungere che, non essendo stati fissati i criteri di definizione delle zone « suscettibili di sviluppo turistico » qualsiasi comune, ritenendo di possedere i requisiti necessari, potrà richiedere ed ottenere dei finanziamenti. Tutto sommato, quindi, considerato anche l'andamento dei lavori della nostra Commissione, credo di dovermi limitare ad accogliere eventualmente – come raccomandazione – un ordine del giorno su questo argomento anche perché, sinceramente, mi sentirei impreparato a dare una valutazione complessiva all'emendamento dell'onorevole Botta.

PRESIDENTE. L'onorevole Botta insiste per la votazione del suo emendamento?

BOTTA. No, signor Presidente; ma vorrei osservare, che nell'articolo precedente è stato inserito il termine « varianti », accanto ai termini « rettifiche ed ammodernamenti » (con riferimento all'utilizzazione dei fondi concessi alle amministrazioni provinciali) allo scopo di consentire una più completa valorizzazione del patrimonio viario provinciale. Mi permetto quindi di rilevare che il mio emendamento tenderebbe a salvaguardare un patrimonio veramente notevole: attualmente, infatti, esistono numerosi tracciati stradali che, pur non collegando la rete provinciale o statale con centri turistici rinomati, collegano però questi centri con zone turistiche e climatiche spesso di notevole attrattiva, anche se non sempre valorizzate appieno. In genere questi tracciati ricalcano le vecchie strade ex militari che, attualmente in condizioni disagiate, potrebbero però essere sistemate dando così nuovo respiro a zone depresse e salvando, nel contempo, un patrimonio di rilevante valore. Non mi paiono quindi giustificate le preoccupazioni espresse dagli onorevoli colleghi in merito alla mia proposta di modifica, in quanto il problema cui ho accennato è molto serio e credo quindi sia degno di attenta e sollecita considerazione.

PRESIDENTE. All'articolo 5 non sono stati presentati emendamenti. Lo porrò pertanto in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 5.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei la-

vori pubblici e nel bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, le variazioni di bilancio necessarie per l'applicazione della presente legge.

(*È approvato*).

Propongo il seguente nuovo titolo del provvedimento: « 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 e la viabilità statale ordinaria ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno. Gli onorevoli Calvetti, Tarabini, Della Briotta e Racchetti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione lavori pubblici,

nel prendere atto degli orientamenti espressi dal Governo in ordine alla strada statale n. 36, in sede di discussione del bilancio di previsione per l'anno 1971, e del disegno di legge n. 2894, richiama ancora una volta la necessità di procedere nel più breve tempo possibile alla completa realizzazione della nuova sede stradale a doppia carreggiata, per altro già in via di esecuzione nel tratto Lecco-Mandello del Lario, nel restante tratto Mandelllo del Lario-Trivio di Ferentes e all'attraversamento dell'abitato di Lecco. La realizzazione di siffatta infrastruttura costituisce la condizione essenziale perché sia possibile una politica di sviluppo per la provincia di Sondrio, caratterizzata da insostenibili condizioni di depressione e non suscettibile di progresso economico e sociale se non attraverso un valido collegamento viario con il resto della Lombardia;

richiamata l'attenzione del Governo sul fatto che l'esecuzione di tale collegamento viario è al primo posto nella valutazione e nella richiesta della Regione lombarda e che non può essere ulteriormente disattesa l'aspettativa della gente valtellinese e di quella della sponda orientale del lago di Como;

impegna il Governo

affinché al finanziamento integrale dell'opera si faccia fronte con le disponibilità acquisite attraverso l'approvazione del disegno di legge n. 2894, o comunque con la destinazione di fondi reperibili per altra via, purché a breve scadenza e in misura adeguata al fabbisogno finanziario relativo all'intera opera ».

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è favorevole all'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Calvetti, Tarabini, Della Briotta e Racchetti.

PRESIDENTE. Onorevole Calvetti insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

CALVETTI. Non insisto signor Presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Piscitello, Todros, Busetto, Ferretti, Beragnoli, Tani, Bortot, Cianca, Conte, Fiumanò, Napolitano Luigi, Vetrano e Vianello hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione lavori pubblici,

considerato che le distorsioni e le carenze verificatesi nello sviluppo della viabilità hanno contribuito ad aggravare i fenomeni di congestione dello sviluppo economico in limitate zone del Paese, al punto da suggerire misure disincentivanti;

constatato che le insufficienze e gli squilibri attuali del sistema viario continuano a ripercuotersi negativamente soprattutto nel settore dell'agricoltura e nella vasta area del Mezzogiorno;

rilevata la esigenza imprescindibile di coordinare lo sviluppo ulteriore della viabilità con i piani di sviluppo e di trasferimento dell'agricoltura e di industrializzazione delle regioni meridionali;

riaffermata l'esigenza di procedere rapidamente al più ampio decentramento di poteri e di funzioni dallo Stato alle regioni e agli enti locali, anche nel settore della viabilità;

impegna il Governo

1) a bloccare drasticamente le concessioni per la costruzione di nuove autostrade;

2) a dare comunque – d'intesa con le regioni – preminenza e priorità, nell'impiego e nella ripartizione delle risorse disponibili per la viabilità, alla espansione e all'ammodernamento della rete viaria a servizio dell'agricoltura e dello sviluppo delle regioni meridionali ».

PISCITELLO. Il senso dell'ordine del giorno è quello di sottolineare l'esigenza di indirizzare verso settori e zone più vulnerabili della nostra economia i nostri sforzi e mi pare che ci sia stato un orientamento in questa direzione. Il nostro obiettivo è quello di rendere più esplicito questo impegno.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei far rilevare che la prima parte dell'ordine del giorno è già compresa nella

stessa normativa del progetto di legge che è al nostro esame, in quanto è già prevista questa possibilità.

PISCITELLO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro. La nostra preoccupazione era e rimane quella di evidenziare il problema dell'agricoltura, e non solo di coordinare i piani di sviluppo, mettere cioè in atto un sistema viario da porre al servizio dell'agricoltura, al fine di modificare i meccanismi attuali di sviluppo, che come tutti sappiamo hanno portato alla congestione.

Per concludere, date le dichiarazioni del Ministro, ritiriamo il nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Ferretti ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione lavori pubblici:

considerata la particolare gravità della situazione viaria delle zone comprese nelle province colpite dal sisma del 1968;

rilevata la ripartizione delle somme che in base alla legge n. 181 sarà fatta nel territorio nazionale;

impegna il Governo

a destinare per gli anni 1971 e 1972 alle province di Agrigento, Palermo e Trapani nell'ambito dell'aliquota devoluta al Mezzogiorno, un maggiore contributo del 10 per cento ».

FERRETTI. Vorrei fare osservare che lo stesso ordine del giorno limitato al 1971 è stato già accettato dal Governo in sede di discussione del bilancio di previsione per il 1971. Quindi si tratta di una estensione per il 1972, in quanto per tutto il 1971 e il 1972, prima ancora del coordinamento dei piani con le Regioni, sarà ancora il Ministero dei lavori pubblici a distribuire questa percentuale.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Ferretti insiste per la votazione dell'ordine del giorno ?

FERRETTI. Non insisto signor Presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Tani, Beragnoli, Ferretti, Todros e Busetto hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione lavori pubblici,

discutendo il disegno di legge riguardante modifiche ed integrazioni alle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, e 21 aprile 1962, n. 181;

al fine di rendere il piano di intervento ministeriale per la viabilità minore per gli anni 1971 e 1972, coordinato con quello degli anni successivi;

impegna il Governo

a erogare i contributi per la viabilità a comuni e province sulla base delle proposte presentate dalle Regioni ».

TANI. L'ordine del giorno testè letto tende a realizzare quel coordinamento, la cui carenza è stata lamentata anche da altri colleghi. Dal momento che non è stata accolta la proposta di anticipare l'intervento delle Regioni, riterrei opportuno che, quanto meno, si proceda all'erogazione dei contributi in questi primi due anni sulla base delle proposte presentate dalle Regioni, in modo che queste proposte siano vincolanti per l'opera che dovranno svolgere l'ANAS, le province e i comuni.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. In linea di principio sono d'accordo con l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Tani; soltanto vorrei pregarlo di accettare una modifica nel senso di sostituire alle parole: « sulla base delle proposte » le altre: « tenuto conto delle proposte ».

Con questa modifica dichiaro di accettare l'ordine del giorno.

TANI. Siamo d'accordo per la modifica apportata, e non insistiamo per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Tani, Beragnoli, Ferretti, Napolitano Luigi, Bortot, Vetrano e Piscitello hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione lavori pubblici,

in occasione della discussione delle proposte di modifica alle leggi n. 126 del 1958, e n. 181 del 1962, concernenti anche il parziale finanziamento per il completamento di grandi strade di comunicazione;

di fronte al fatto che sono tuttora da completare superstrade e strade di grande comunicazione, previste espressamente con legge fin dal 1961, ed altre iniziate anch'esse da molti anni;

impegna il Governo

a concentrare gli investimenti straordinari, attuali e futuri dell'ANAS, per il definitivo completamento di queste arterie, prima di dare inizio a nuovi programmi stradali e autostradali ».

Ritengo che alla fine dell'ordine del giorno sia meglio togliere la parola « autostradali », e dire soltanto: « prima di dare inizio a nuovi programmi stradali ».

TANI. Sono d'accordo: del resto, il problema fondamentale è di non continuare ad iniziare la costruzione di nuove superstrade, finché non si siano completate le arterie in corso di costruzione.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Penso di non poter accettare questo ordine del giorno se non come raccomandazione; non perché non comprenda le ragioni che ne hanno causato la presentazione, ma perché non dispongo sul momento di tutti gli elementi per giudicare, con sicurezza, i danni che esso potrebbe eventualmente causare, se venissero bloccate e vincolate le ulteriori programmazioni, e se tutte le somme a disposizione dell'ANAS dovessero essere impiegate per il completamento delle arterie iniziate.

TANI. Ritengo di dover precisare che noi intendiamo riferirci, nel nostro ordine del giorno, ad un arresto dei nuovi programmi relativi solo alle « superstrade » e alle strade di grande comunicazione.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Alla luce di questa precisazione, accolgo senz'altro l'ordine del giorno.

TANI. Non insistiamo per la votazione.

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

Passiamo all'esame dell'articolo unico della proposta di legge n. 1476. Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

I comuni, le province e i loro consorzi, ai quali sia stato concesso il contributo previsto dalla lettera *a*) dell'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, sono autorizzati a contrarre mutui, in deroga agli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, per far fronte alla parte di spesa a loro carico occorrente per la realizzazione dell'opera.

I mutui possono essere stipulati con la Cassa depositi e prestiti, con le Casse di risparmio e con le altre aziende di credito indicate nell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, anche in deroga ai propri statuti, e saranno assistiti dalla garanzia dello Stato, da accordarsi con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con quello dell'interno.

Si applicano le disposizioni contenute nel secondo comma dell'articolo 13 della legge 3 agosto 1949, n. 589.

Il relatore, onorevole Pica, propone il seguente emendamento:

« *Sostituire il primo comma dell'articolo unico con il seguente:*

I comuni, le province e i loro consorzi, ai quali sia stato concesso il contributo previsto dalla lettera *a*) dell'articolo 4 oppure dall'articolo 6 della legge 21 aprile 1962, n. 181, e successive modificazioni ed integrazioni, sono autorizzati a contrarre mutui, in deroga agli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, per far fronte alla parte di spesa a loro carico occorrente per la realizzazione dell'opera, in misura inferiore al 100 per cento.

Pongo in votazione quest'emendamento.

(*È approvato*).

L'onorevole Carra propone il seguente emendamento:

« *Aggiungere alla fine del secondo comma le parole*: nei limiti della spesa ammessa al contributo ».

CARRA. Tale emendamento intende ovviare al timore che la garanzia dello Stato possa accordarsi per un importo superiore a quello ammesso al contributo, e assicurare che, quando questa proposta di legge tornerà all'esame del Senato, venga approvata con questa limitazione.

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

(*È approvato*).

A seguito delle modifiche apportate, l'articolo unico rimane pertanto così formulato:

ARTICOLO UNICO.

I comuni, le province e i loro consorzi, ai quali sia stato concesso il contributo previsto dalla lettera *a*) dell'articolo 4 oppure dall'articolo 6 della legge 21 aprile 1962, n. 181,

e successive modificazioni e integrazioni, sono autorizzati a contrarre mutui in deroga agli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, per far fronte alla parte di spesa a loro carico, occorrente per la realizzazione dell'opera, in misura inferiore al 100 per cento.

I mutui possono essere stipulati con la Cassa depositi e prestiti, con le Casse di risparmio e con le altre aziende di credito indicate nell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, anche in deroga ai propri statuti, e saranno assistiti dalla garanzia dello Stato, da accordarsi con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con quello dell'interno, nei limiti della spesa ammessa a contributo.

Si applicano le disposizioni contenute nel secondo comma dell'articolo 13 della legge 3 agosto 1949, n. 589.

BERAGNOLI. Desidero dichiarare brevemente che abbiamo ritirato un emendamento, precedentemente proposto, proprio per non pregiudicare la rapida approvazione (qualora si fosse verificato un eventuale irrigidimento del Tesoro) del progetto di legge riguardante l'ANAS e la viabilità comunale e provinciale. Ora noi auspichiamo – nel dichiarare che voteremo a favore dell'articolo unico della proposta di legge n. 1476 – che essa trovi favorevole accoglimento anche da parte del Senato, affinché possano avere attuazione al più presto le norme in essa contenute.

PRESIDENTE. Do ora la parola agli onorevoli colleghi che hanno chiesto di parlare per dichiarazione di voto sul complesso dei progetti di legge che stiamo per votare.

BERAGNOLI. Rifacendomi a quanto già detto dai colleghi della mia parte e da me personalmente nel corso della discussione, devo confermare che le nostre preoccupazioni non sono state affatto fugate dai miglioramenti che (grazie anche alla collaborazione dell'intera Commissione) siamo riusciti a far apportare ai vari provvedimenti, soprattutto ai due disegni di legge. Dichiaro pertanto che voteremo contro i disegni di legge n. 2116 e n. 2894, e preannuncio invece il nostro voto favorevole alla proposta di legge n. 1476.

DI LISA. Preannunciando il voto favorevole sui progetti di legge in discussione, devo esprimere il mio rammarico per la mancata soluzione, in quest'occasione, di taluni problemi delle amministrazioni locali, e soprattutto di quelle delle regioni meridionali.

Mi riferisco in particolare a una contraddizione (che ritengo si debba rilevare perché potrebbe essere utile averla presente nella discussione di provvedimenti futuri) che emerge laddove si parla dell'accorciamento dei tempi, richiesto per far « scattare » il reperimento, a favore delle regioni, delle somme stanziate, quando si consideri che non abbiamo né dispositivi, né programmi, né progetti approvati a questo proposito.

Con le proposte da me avanzate nel corso della discussione, intendevo offrire al Ministero dei lavori pubblici l'occasione di concentrare, a livello locale, quelle iniziative di controllo e di indirizzo – relative alla viabilità in generale – che non possono evidentemente puntualizzarsi a livello centrale.

Esprimo pertanto la speranza – unitamente al desiderio di una più intensa collaborazione col Ministro dei lavori pubblici – che il criterio da me proposto (e che deriva dall'esperienza della situazione esistente presso le amministrazioni locali, soprattutto del Mezzogiorno) possa trovare accoglimento in una prossima occasione, anche al fine di contribuire a un'influenza meglio definita della rete viaria sull'assetto del territorio, come da tutti auspicato.

CALVETTI. Preannuncio il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana sui provvedimenti di legge esaminati, e desidero esporne brevemente i motivi.

Innanzi tutto voglio sottolineare la validità dei provvedimenti stessi, resi sempre più urgenti da un reale stato di necessità nel settore viario. Ritengo però che sarebbe un grave errore considerarli come risolutivi dei gravi e preoccupanti problemi della viabilità: essi vanno invece visti come positive premesse per l'impostazione di un programma organico in proposito. Questo dovrà poi attuarsi con mezzi adeguati, e con un'equilibrata distribuzione degli interventi, in relazione sia al territorio, sia ai vari tipi di viabilità: statale, provinciale, comunale.

Ma l'aspetto più positivo del complesso dei progetti di legge in discussione mi sembra debba individuarsi nell'occasione che hanno offerto alla Commissione di svolgere un approfondito esame sui diversi aspetti del problema della viabilità. Nel corso del dibattito è poi emersa anche l'importante funzione che deve svolgere al riguardo la Regione, in piena collaborazione, con un concreto apporto operativo; ed in tal senso è stato felicemente

emendato il testo del disegno di legge, con il pieno assenso dell'onorevole ministro, che ora ringraziamo.

Positivo è poi il fatto che l'iniziativa legislativa parlamentare – e mi riferisco in particolare alla proposta di legge n. 1098 – abbia puntualizzato e favorito l'intervento a favore della viabilità minore: ciò significa che l'iniziativa legislativa ha una sua efficacia di stimolo, di pungolo, che talvolta può essere risolutiva in ordine a determinati problemi relativi al settore della viabilità in generale.

Non ripeterò qui argomenti già ampiamente trattati in sede di discussione generale: voglio tuttavia accennare ad un solo argomento che mi sembra debba essere maggiormente evidenziato allo scopo di consentire un più attento esame della situazione esistente nel settore della viabilità: e cioè l'attuale situazione stradale in rapporto al traffico. Dal 1955 al 1965 il nostro parco autoveicolare è aumentato di cinque volte: siamo passati da 1 milione 200 mila autoveicoli nel 1955 a sei milioni e centomila nel 1965. Negli ultimi cinque anni, poi, tale aumento ha assunto proporzioni ancora più vaste, dando luogo ad una situazione veramente drammatica, quando si pensi che numerosi tracciati stradali conservano ancora le dimensioni dell'anteguerra o addirittura di 40 o 50 anni fa. Non voglio entrare nel merito della politica autostradale, che pure presenta aspetti positivi, ma giova ripetere che la rete autostradale non può – se non eccezionalmente – sostituire la funzione della rete stradale. Quest'ultima va considerata la vera spina dorsale del traffico e del commercio, elemento insostituibile per permettere la permanenza delle industrie, dove esse esistano, e per favorire l'insediamento di nuove attività industriali.

Penso di interpretare la volontà unanime della Commissione nel rivolgere un caldo invito all'onorevole ministro affinché proceda, con concreto impegno, a predisporre urgentemente gli strumenti necessari perché questo gravissimo, fondamentale problema – le cui attuali dimensioni sono emerse dalla discussione – possa essere risolto. Va inoltre ribadito l'impegno di provvedere ad un adeguamento dei fondi disponibili, oggi ancora largamente insufficienti; i mezzi da adottare per raggiungere tale obiettivo potrebbero essere quelli già prospettati nella passata legislatura: o l'emissione di un prestito obbligazionario oppure la contrazione di un mutuo da parte dell'ANAS. Ma essi, soprattutto, dovranno essere posti in essere con la precisa consapevolezza, da parte del Governo e del Parlamento, che anche il Ministero dei lavori pubblici assolve ad una funzione eminentemente sociale che non può essere mortificata ulteriormente da un bilancio assolutamente insufficiente sia quantitativamente sia proporzionalmente al bilancio di altri ministeri.

AMODEI. Voterò a favore della proposta di legge n. 1494 e darò invece voto contrario ai disegni di legge n. 2116 e n. 2894, in quanto questi ultimi due provvedimenti sono serviti come pretesto per sollevare una serie di problemi nodali sul tema della viabilità, sicché noi ci troviamo oggi di fronte ad una serie di occasioni mancate. Innanzitutto, non è stato istituito un blocco effettivo al rilascio di concessioni per la realizzazione di nuove autostrade in quanto – anche se il Ministero del bilancio e della programmazione economica non ha ancora cominciato a studiare il progetto per il prossimo programma quinquennale – il periodo di blocco relativo nel rilascio delle concessioni scadrà tra non molto. Dopo tale scadenza, il Parlamento potrà esercitare un certo controllo sulle concessioni che saranno accordate, come l'onorevole ministro Lauricella ha dichiarato.

La seconda occasione mancata è quella che il complesso dei due provvedimenti non costituisce e non prefigura una inversione di tendenze circa una rivalutazione del ruolo della viabilità ordinaria, rispetto alla viabilità autostradale; e che soprattutto non costituisce una inversione di tendenza nel senso di rivalutare la viabilità capillare rispetto alla viabilità gestita, amministrata ed eseguita a livello centralizzato. È questo un privilegio che noi intendiamo riservare alle comunità locali; privilegio che non si richiede solo per motivi di efficienza, ma per motivi politici suffragati dal fatto che ci si trova di fronte alla necessità non di amministrare la miseria, ma di amministrare dei soldi e prendere delle decisioni fattive al livello di un potere che è il più vicino alla realtà della popolazione. A questo appuntamento si è mancato: questa è una occasione mancata.

Terza occasione mancata è quella di riuscire ad avviare un discorso sulla incidenza che il problema della viabilità ha sul problema del traffico nel suo complesso e alla importanza che il problema della viabilità ha nell'ambito del bilancio complessivo dello Stato; pertanto ci siamo trovati ad aver utilizzato il problema della difesa del suolo come strumento di difesa, da parte della maggioranza, contro l'esplicitizzazione che noi davamo, dei bisogni della viabilità. Ora, è chiaro

che il discorso si inquadra in modo corretto quando si possa avere una visione precisa del ruolo che la viabilità ha nel complesso del bilancio generale dello Stato.

Quarta occasione mancata è quella di stabilire la priorità, o comunque la posizione che hanno da una parte la viabilità statale e dall'altra la viabilità minore. E la mancata assegnazione di questi ruoli è precisamente la causa che ci ha spinti ad individuare nel Ministero del tesoro – e non in quello dei lavori pubblici – il reale interlocutore, non perché si misconosca al Ministero dei lavori pubblici il compito di assegnare priorità, ma proprio perché lo stesso Ministero dei lavori pubblici, di fronte alle nostre richieste accampava la mancanza di fondi affermata da parte del Ministero del tesoro.

Quinta occasione mancata è stata quella di utilizzare il discorso della « regionalizzazione » nel momento in cui le Regioni diventeranno organicamente operative. Per tutte queste ragioni di dissenso dichiaro il voto contrario della mia parte politica ai disegni di legge n. 2116 e n. 2894.

GREGGI. In relazione al disegno di legge n. 2116 vorrei esprimere una preoccupazione, che riguarda alcuni articoli della legge stessa, ed in particolare quelli che, secondo me, avranno per conseguenza, nei prossimi due anni, una tendenza al blocco e ad un condizionamento dello sviluppo autostradale italiano. E mi preoccupo di questo, perché ritengo lo sviluppo autostradale un investimento altamente produttivo ed uno degli elementi che hanno permesso in questi anni, al nostro Paese, uno sviluppo industriale.

La seconda preoccupazione è la mancanza di un piano delle autostrade in Italia. Vorrei ricordare che lo sviluppo autostradale in Italia è cominciato con un piano organico approvato per legge. Sono passati più di 10 anni, e non abbiamo potuto avere un piano organico. Questa è la vera occasione mancata: di prendere lo spunto da questa legge per obbligare il Governo a precisare il piano nazionale, al fine di evitare squilibri che potrebbero protrarsi fra le varie zone del nostro Paese, se non fosse regolamentato lo sviluppo delle autostrade.

Per questo esprimo le mie perplessità, augurandomi che la carenza del piano organico delle autostrade sia affrontata dal Governo e possa essere rapidamente risolta, per dare maggiori possibilità di sviluppo alle zone che non dispongono ancora di una adeguata rete autostradale.

TODROS. Le risposte dell'onorevole Ministro ai quesiti da me posti in occasione di questa discussione, non mi hanno completamente soddisfatto, anche se il Ministro ha dovuto riconoscere – pur giustificandoli – alcuni degli inconvenienti da me lamentati, e si è impegnato a rivedere la legislazione in materia di pubblici appalti. Mi riservo perciò di procedere nella sede più opportuna alla ricerca della verità, ai fini di un controllo sull'uso del pubblico denaro, anche in omaggio al modo nel quale, da oggi in poi, si procederà nell'intera materia.

ACHILLI, *Relatore*. Desidero annunciare il voto favorevole del gruppo socialista sui tre provvedimenti al nostro esame. Questi provvedimenti, nonostante i limiti finanziari che sono stati evidenziati nella discussione generale, contengono alcuni fatti innovativi che consideriamo di grande importanza. Il primo è la sospensione delle concessioni autostradali che, se da un lato, è un fatto negativo, dall'altro obbliga il Governo a presentare un piano autostradale, cosa di cui tutti abbiamo rilevato la mancanza.

A questo proposito mi corre l'obbligo di dire che non ho afferrato bene le ragioni che motivano il voto contrario delle opposizioni, dal momento che questa legge contiene un elemento innovatore, per quanto concerne la realizzazione di nuove autostrade.

Il secondo punto importante riguarda la « regionalizzazione » della erogazione dei contributi di cui al disegno di legge n. 2894, ciò che non possiamo non considerare un fatto altamente positivo.

Il terzo punto importante è lo stanziamento di 150 miliardi di lire per la viabilità provinciale che di fatto toccherà all'ANAS per effetto di questo provvedimento.

Infine – non dovrei essere io a parlarne – un altro fatto importante è la estensione della garanzia dello Stato sui mutui sulla parte non assistita dai contributi concessi dallo Stato per la viabilità comunale e provinciale.

Tutti questi elementi, a mio parere, individuano una nuova volontà di intervenire in misura più coordinata e risoluta nella viabilità e per questo il gruppo socialista voterà a favore dei tre progetti di legge.

GUARRA. Voterò a favore di questi tre provvedimenti.

Traggo occasione dall'esperienza di questa discussione per rafforzare ancora il mio pensiero che il Parlamento uscirà dalla crisi quando noi avremo il coraggio di procedere nel senso della delegificazione. Credo che il Par-

lamento non abbia nulla da guadagnare nell'ingolfarsi in temi, in problemi che debbono appartenere all'Esecutivo. Il Parlamento deve controllare se l'Esecutivo funziona bene o no, ma non può invece richiamare alla sua competenza financo i singoli atti amministrativi, così come qualcuno ha affermato nel corso di questa discussione.

Voglio infine, signor Presidente, esprimere il mio apprezzamento per il modo con cui è strutturata l'ANAS, che ritengo sia uno degli strumenti più efficienti del Ministero dei lavori pubblici.

CASOLA. Desidero anche io preannunciare che voterà a favore dei tre progetti di legge che abbiamo oggi esaminati.

PRESIDENTE. Trattandosi di articolo unico, la proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto insieme con gli altri provvedimenti oggi esaminati.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge e della proposta di legge oggi esaminati.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla attuale legislazione autostradale (*Approvato dal Senato*) (2116):

Presenti e votanti 32
Maggioranza 17
Voti favorevoli 25
Voti contrari 7

(*La Commissione approva*).

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*) (2894) *con il nuovo titolo:*

« Modifiche e 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 e la viabilità statale ordinaria »:

Presenti e votanti 32
Maggioranza 17
Voti favorevoli 22
Voti contrari 10

(*La Commissione approva*).

Comunico che la proposta di legge n. 1098 è assorbita nel disegno di legge n. 2894 e sarà pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

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

Presenti e votanti 32
Maggioranza 17
Voti favorevoli 32
Voti contrari 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Achilli, Amodei, Baroni, Beragnoli, Borra, Bortot, Botta, Busetto, Calvetti, Carra, Casola, Conte, de' Cocci, Degan, Del Duca, Di Lisa, Drago, Ferretti, Fioret, Fracassi, Giglia, Giraudi, Greggi, Guarra, Napolitano Luigi, Padula, Pica, Piscitello, Pisoni, Sargentini, Tani, Todros.

La seduta termina alle 13,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO