

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

LXXXI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 DICEMBRE 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	795
Inversione dell'ordine del giorno:	
PRESIDENTE	795
Disegno e proposte di legge (Discussione e rinvio):	
Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico (2666); CAMANGI: Trasferimento alle province delle strade extraurbane comunali, di bonifica ed ex militari. (459); RIGAMONTI ed altri: Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali (1593) .	796
PRESIDENTE	796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 804, 806, 807, 808, 809, 810
GUERRIERI EMANUELE, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	796, 798, 801, 802, 804, 808, 809, 810
RIGAMONTI	796, 800, 801, 802, 808, 809
VERONESI	796, 798, 801, 809
MERENDA	797, 801, 802, 807, 809
GUARIENTO, <i>Relatore</i>	797, 798, 800, 801, 802, 808, 809
MARCONI	797
BONTADE MARGHERITA	797, 807
PACATI	797, 798, 800, 804, 809
QUINTIERI	798
MAGNO	798, 799, 800, 808, 809
BAGLIONI	800, 801
PIGNATONE	800
CAMANGI	801, 802
BADINI CONFALONIERI	802
POLANO	804
DI NARDO	809
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	805

La seduta comincia alle 9,45.

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

(*E approvato*).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Spampinato.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca al primo punto, la discussione dei provvedimenti concernenti la viabilità minore e al secondo punto la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge n. 3287, 3342 e 3337, esaminati ieri.

Io propongo, invece, di passare subito a quest'ultima e, lasciando aperte le urne, continuare frattanto la discussione dei provvedimenti relativi alla viabilità minore.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta di disegni di legge.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

« Cancellazione da linea navigabile dell'allacciamento idroviario fra Aquileia e Porto Buso per il fiume Terzo e per il canale Anfora » (3287);

« Trasferimento nei ruoli organici dell'amministrazione dei lavori pubblici del personale

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

fuori ruolo presso gli organi decentrati » (3342);

« Concessione a favore dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese di un contributo integrativo per la gestione degli acquedotti della Lucania durante l'esercizio 1955-56 » (3337).

(Segue la votazione).

Le urne rimarranno aperte e si proseguirà frattanto nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico. (2666) e delle proposte di legge di iniziativa del deputato Camangi: Trasferimento alle provincie delle strade extraurbane comunali, di bonifica ed ex militari. (459) e dei deputati Rigamonti ed altri: Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali. (1593).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge « Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico » e delle proposte di legge Camangi. « Trasferimento alle provincie delle strade extraurbane comunali, di bonifica ed ex militari » e Rigamonti ed altri « Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nel corso delle precedenti riunioni dedicate all'argomento sono stati approvati i primi dodici articoli. La discussione va quindi ripresa dall'esame dell'articolo 13.

Ne do lettura

(Decorrenza della classificazione e declassificazione).

« I provvedimenti di classificazione e declassificazione hanno effetto dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello nel quale essi sono emanati ».

Il Rappresentante del Governo propone il seguente articolo sostitutivo.

« I provvedimenti di classificazione e declassificazione hanno effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale essi sono emanati ».

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo emendamento raggiunge un duplice effetto. Innanzi-

tutto, impedisce che gli effetti dei provvedimenti abbiano a subire quell'eccessivo ritardo derivante dal fatto che, verosimilmente, la approvazione della legge ormai non potrà avvenire prima della fine del mese e, quindi, i provvedimenti di classificazione e declassificazione, a loro volta, non potranno non essere emanati dopo il 1° gennaio. Conseguentemente, se dovesse rimanere fermo il termine previsto dal disegno di legge, bisognerebbe attendere il 1° gennaio 1959 per dar luogo alla attuazione della legge.

In secondo luogo, l'emendamento mira ad evitare che i provvedimenti debbano poter rimanere inoperanti per un intero anno con la modificazione proposta, infatti, ogni provvedimento avrà effetto, al massimo entro 59 giorni dalla data della sua adozione.

PRESIDENTE. L'interpretazione dello emendamento, dopo i chiarimenti forniti dall'onorevole Sottosegretario, mi pare evidente. In sostanza, se il decreto viene emesso nei primissimi giorni di un mese ci si porta, per la sua attuazione, a quasi 60 giorni dopo; per contro, se il provvedimento viene emesso l'ultimo giorno di un certo mese, esso avrà applicazione 31 giorni dopo.

Pongo senz'altro in votazione l'articolo sostitutivo proposto dal Governo.

(E approvato).

Passando al titolo II, comunico che emendamenti degli onorevoli Rigamonti, Curti, Di Nardo e Magno propongono la soppressione degli articoli 14, 15 e 16.

L'onorevole Rigamonti ha facoltà di illustrare questi emendamenti.

RIGAMONTI. Mi sembra evidente la ragione della nostra richiesta. Pensare di mettere obbligatoriamente insieme dei comuni per la manutenzione delle strade mi sembra, addirittura, un non senso. Io mi riferisco, soprattutto, ai piccoli comuni, sprovvisti quasi completamente di attrezzature, che, conseguentemente, potrebbero mettere insieme, tutt'al più, qualche badile. Pertanto, questo consorzio obbligatorio non avrebbe nessun effetto pratico.

Ma questa costrizione lederebbe, d'altra parte, l'autonomia degli enti locali.

Ecco i motivi che ci hanno indotto a presentare l'emendamento soppressivo.

VERONESI. Concordo con le ragioni addotte dai presentatori degli emendamenti. Sembra, infatti, anche a me che effettivamente non si conseguano particolari effetti utili con la costituzione di questi consorzi obbligatori, mentre si verrebbe a ledere l'autonomia comunale.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

MERENDA. Secondo me, questi articoli avevano la loro ragioni d'essere nella lettera a) dell'articolo 7 per la quale si sarebbero dovute considerare strade comunali anche quelle congiungenti il centro maggiore di un comune coi centri maggiori dei comuni contigui. Questa lettera a) dell'articolo 7 è stata, però, soppressa ed ora ci troviamo in una situazione per cui, praticamente, sono comunali soltanto le strade che allacciano il comune alla frazione e le frazioni fra di loro, nonché le traverse interne. Così stando le cose, anche a me sembra che sia venuta meno la ragion d'essere di consorzi per la manutenzione delle strade comunali.

GUARIENTO, *Relatore*. Nella mia relazione io ho già espresso le preoccupazioni manifestate dai presentatori degli emendamenti. Sono, quindi, anch'io favorevole alla soppressione di questi articoli, convinto come sono che la costituzione obbligatoria dei consorzi non porterebbe alcun beneficio dal punto di vista della manutenzione delle strade e, invece, porterebbe notevoli oneri in fatto di spese di amministrazione e simili.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Pongo successivamente in votazione il mantenimento dei tre articoli.

ART. 14.

(Consorzi per la manutenzione delle strade comunali).

I comuni che non dispongono dell'attrezzatura tecnica necessaria per mantenere la loro rete viabile esterna agli abitati in condizione di rispondere alle odierne esigenze del traffico motorizzato devono entro sei mesi dalla emanazione della presente legge, costituirsi in Consorzio.

Il prefetto, sentito l'Ufficio del Genio civile, determina i comuni i quali trovandosi nelle condizioni indicate nel primo comma, sono tenuti a costituirsi in Consorzio.

(Non è approvato).

ART. 15.

(Potere surrogatorio del prefetto).

Qualora i comuni di cui al precedente articolo, entro il termine ivi indicato, non si costituiscono in Consorzio, vi provvede il prefetto ai sensi del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con il regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, e successive modificazioni.

(Non è approvato).

ART. 16.

(Versamenti ai Consorzi).

I comuni che, a termini dei precedenti articoli 14 e 15, siano riuniti in consorzio debbono versare a trimestri anticipati, all'Amministrazione consortile, le somme stanziare nei propri bilanci per la manutenzione delle strade di loro pertinenza.

Ove non vi provvedano, vi provvede, in via surrogatoria, il prefetto ai sensi del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con il regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, e successive modificazioni.

(Non è approvato).

Gli onorevoli Angelucci Nicola, Quintieri ed altri hanno presentato il seguente articolo 16-bis:

« Alla manutenzione delle strade comunali si provvede anche con cantieri scuola di lavoro. Al finanziamento di tali cantieri è riservata una percentuale sui relativi stanziamenti, da fissare ogni anno di concerto fra il Ministro per i lavori pubblici e il Ministro per il lavoro e la previdenza sociale ».

Mi dichiaro personalmente contrario all'emendamento. Debbo, poi, far presente che, comunque, sarebbe opportuno sentire su un articolo di questa natura il parere della Commissione lavoro.

MARCONI. I cantieri vengono dati ai comuni che ne facciamo richieste e, quindi, se tutti i comuni vorranno avere il loro cantiere, potranno fare la richiesta.

L'articolo mi sembra, insomma inutile.

MERENDA. Suggesto di trasformare lo articolo aggiuntivo in un ordine del giorno.

BONTADE MARGHERITA. Io ho presentato un ordine del giorno per quanto riguarda il materiale da costruzione. Le ragioni che mi hanno indotto a presentarlo sono le stesse che hanno motivato l'articolo 16-bis proposto dal collega Angelucci.

PACATI. Io penso che la considerazione del Presidente circa la necessità di sentire, sull'articolo aggiuntivo, il parere della XI Commissione sia fondata, anzi io ritengo che sia da sentire anche la IV Commissione. D'altra parte, la necessità di questi pareri ci deve far riflettere sull'opportunità di insistere nell'emendamento (tanto più che i cantieri di lavori sono, per loro natura, transitori e c'è da augurarsi che il mercato comune europeo possa accelerare la loro fine). Infatti, tali pareri richiederebbero tempo. D'altra parte, per un anno questa norma non potrebbe, comun-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

que, trovare applicazione. A questo punto, poi, mi domando: vogliamo proprio aspettare ancora due o tre anni per la riforma della finanza locale? È possibile reggere ancora più di un anno alla mancanza di questa legge?

Non ingombriamo, dunque, il terreno! Eventualmente, si trasformi l'articolo aggiuntivo in ordine del giorno.

QUINTIERI. Se questo articolo aggiuntivo può ritardare l'iter della legge, rendendomi conto dei motivi che suggeriscono la sollecita approvazione della legge stessa, dichiaro a nome anche degli altri firmatari, di trasformarlo in ordine del giorno.

PRESIDENTE. Prendo atto del ritiro dell'articolo aggiuntivo 16-bis.

Passiamo all'articolo 17.

Ne do lettura:

(*Strade vicinali nei comprensori di bonifica*).

« La costituzione dei Consorzi previsti dal decreto legislativo luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446, per la manutenzione delle strade vicinali di uso pubblico, è obbligatoria.

« In assenza di iniziativa da parte degli utenti o del comune, alla costituzione del Consorzio provvede di ufficio il prefetto.

« Le funzioni attinenti alle strade vicinali di uso pubblico rientranti nei comprensori di bonifica sono assunte dai Consorzi di cui al primo comma ».

MAGNO. Non ho compreso il significato dell'ultimo comma, per il quale « le funzioni attinenti alle strade vicinali di uso pubblico rientranti nei comprensori di bonifica sono assunte dai consorzi di cui al primo comma ». Sopprimendo questo comma, quale cambiamento avverrebbe nella portata dell'articolo?

GUARIENTO, *Relatore*. Il terzo comma — mi sembra di capire — prevede il caso delle strade di bonifica che, non soggette a passaggio pubblico, servono soltanto i frontisti, cioè, le proprietà comprese nel comprensorio di bonifica e lo distingue da quello delle strade soggette invece, a transito pubblico, prescrivendo solo per quest'ultime l'assunzione da parte dei consorzi di cui al primo comma.

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A me sembra che il terzo comma intenda risolvere la questione, che potrebbe sorgere, circa l'appartenenza dell'obbligo della manutenzione nel caso particolare di strade vicinali, di uso pubblico, rientranti nei comprensori di bonifica: senza il terzo comma, infatti, non sarebbe azzardato

distinguere queste strade da quelle del primo comma e affermare che alla loro manutenzione debbono provvedere i consorzi di bonifica e non già gli appositi consorzi di cui alla norma in esame.

PRESIDENTE. In altri termini, il terzo comma, distinguendo tra consorzio di bonifica e consorzio di manutenzione, afferma che la manutenzione, invece che al consorzio che le ha eseguite, spetta al consorzio delle strade vicinali.

VERONESI. Io propongo di sopprimere l'intero articolo 17 in quanto sarebbe l'unico articolo in tutta la legge che riguarda la manutenzione, costituendone, così, un elemento eterogeneo.

In linea subordinata, propongo di accantonare per il momento l'articolo 17 e di introdurlo eventualmente alla fine.

PRESIDENTE. La preoccupazione dell'onorevole Veronesi sulla organicità della legge può essere superata sopprimendo il titolo secondo. D'altra parte, l'articolo 17, che attribuisce ai consorzi l'obbligatorietà della manutenzione delle strade vicinali di uso pubblico, può essere considerato una specie di « classificazione ». Penso, quindi, che esso possa restare alla fine del primo titolo, senza compromettere l'architettura della legge.

PACATI. Faccio rilevare che all'articolo 3 del decreto legislativo che disciplina i consorzi si parla non solo di « manutenzione » ma anche di « sistemazione e ricostruzione ». Propongo, pertanto, di includere nella norma questa frase più comprensiva.

PRESIDENTE. L'emendamento dell'onorevole Pacati è del seguente tenore:

« *Al primo comma, dopo la parola: manutenzione, aggiungere le altre: sistemazione e ricostruzione* ».

Sono stati presentati anche i seguenti altri emendamenti:

1° emendamento Magno: « *Al termine del primo comma, aggiungere le parole: sia fuori che entro i comprensori di bonifica* ».

2° emendamento Magno: « *Sopprimere l'ultimo comma* ».

3° emendamento Magno: « *Sostituire il titolo dell'articolo con il seguente: Consorzi per la manutenzione delle strade vicinali di uso pubblico* ».

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è senz'altro favorevole all'emendamento Pacati e alla soppressione dell'ultimo comma, di cui al secondo emendamento Magno.

Per quanto riguarda, invece, gli altri due emendamenti Magno, io ritengo che essi — ferma restando la sostanza — debbano assumere una diversa formulazione.

Eccomi, quindi, a proporre i seguenti emendamenti:

1° emendamento: « *Al primo comma, dopo le parole: uso pubblico, aggiungere le altre parole: anche se rientranti nei comprensori di bonifica* ».

2° emendamento: « *Sostituire il titolo dell'articolo con il seguente: Consorzi per le strade vicinali di uso pubblico* ».

MAGNO. Accetto le osservazioni fatte dal Sottosegretario e ritiro il primo e il terzo emendamento, mentre aderisco agli emendamenti governativi.

PRESIDENTE. A questo punto, ritengo che si possa senz'altro procedere alla votazione dell'articolo, votazione che avverrà per divisione.

Pongo, successivamente in votazione:

il primo comma, fino alla parola: « manutenzione » compresa:

« La costituzione dei consorzi previsti dal decreto legislativo luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446, per la manutenzione... »,

(*È approvato*).

l'emendamento aggiuntivo Pacati, ossia l'inserimento, a questo punto, delle parole: « sistemazione e ricostruzione »,

(*È approvato*).

le parole: « delle strade vicinali di uso pubblico », di cui al primo comma dell'articolo,

(*È approvato*).

il primo emendamento aggiuntivo proposto dal Sottosegretario, inteso ad inserire a questo punto, le parole: « anche se rientranti nei comprensori di bonifica »,

(*È approvato*).

le rimanenti parole del primo comma dell'articolo: « è obbligatoria »,

(*Sono approvate*).

il secondo comma:

« In assenza di iniziativa da parte degli utenti o del comune, alla costituzione del Consorzio provvede di ufficio il prefetto »,

(*È approvato*).

il mantenimento del terzo comma, di cui l'emendamento Magno, chiede la soppressione:

« Le funzioni attinenti alle strade vicinali di uso pubblico rientranti nei comprensori di bonifica sono assunte dai consorzi di cui al primo comma »,

(*Non è approvato*).

ed infine, la sostituzione del titolo dell'articolo con quello proposto dal Sottosegretario:

« Consorzi per le strade vicinali di uso pubblico ».

(*È approvata*).

Do lettura dell'articolo 17 come risulta dagli emendamenti approvati.

(*Consorzi per le strade vicinali di uso pubblico*).

« La costituzione dei consorzi previsti dal decreto legislativo luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446, per la manutenzione, sistemazione e ricostruzione delle strade vicinali di uso pubblico, anche se rientranti nei comprensori di bonifica, è obbligatoria.

In assenza di iniziativa da parte degli utenti o del comune, alla costituzione del consorzio provvede di ufficio il prefetto ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 18, sul quale sono stati presentati numerosi emendamenti.

Do lettura, innanzi tutto, dell'articolo:

(*Piano per la classificazione di strade statali*).

« Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro per i lavori pubblici, di concerto con quello per il tesoro e per i trasporti, sentito il Consiglio d'amministrazione dell'A.N.A.S. e il Consiglio superiore dei lavori pubblici, forma il piano di tutte le strade che alla stessa data possiedono i requisiti di cui all'articolo 2.

Il passaggio fra le statali delle strade comprese nel piano di cui al comma precedente che già non siano classificate tali sarà disposto gradualmente con decreto del Ministro per i lavori pubblici, di concerto con i Ministri per il tesoro e per i trasporti ».

Do, ora, lettura degli emendamenti

Emendamento Pacati e Bontade: « *Al primo e al secondo comma, sopprimere le pa-*

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

role: di concerto con quello per il tesoro e per i trasporti »;

Emendamento Baglioni: « *Al primo comma, dopo la parola: sentiti, aggiungere le parole. i rappresentanti delle amministrazioni provinciali e comunali per le strade già classificate come provinciali e comunali* »;

Emendamento Rigamonti, Curti e Di Nardo: « *Sostituire il secondo comma con il seguente.*

« Il passaggio fra le statali delle strade comprese nel piano, di cui al comma precedente, che già non siano classificate tali, avverrà con decreto del Ministro per i lavori pubblici entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Emendamento Magno, Giacone, Polano e Grezzi. « *Al secondo comma, dopo la parola gradualmente, aggiungere le altre. e comunque entro tre anni dalla formazione del piano* »,

Emendamento Merenda. « *Al secondo comma, sostituire le parole da. di concerto, in poi, con le seguenti: con le norme previste dall'articolo 3* », ed infine:

Emendamento Baglioni. « *Al secondo comma, aggiungere le seguenti parole: a norma dell'articolo 3 della presente legge* ».

I presentatori dei vari emendamenti sono invitati ad illustrarli.

BAGLIONI. Nel primo comma di questo articolo, nel quale, in sostanza, si stabiliscono le modalità di compilazione del piano di classificazione di strade statali, si fa menzione degli organi tecnici del Ministero e non invece delle amministrazioni comunali e provinciali. Eppure, queste non possono non essere molto interessate alla questione.

Ecco il perché del mio emendamento.

PIGNATONE. A me sembra che questo emendamento complicherebbe il sistema.

GUARIENTO, *Relatore*. La sede in cui l'amministrazione provinciale può presentare le sue obiezioni è quella di applicazione dell'articolo 3. Proceduto a quanto prescritto da questo articolo, non c'è più bisogno che le province vengano nuovamente ascoltate.

BAGLIONI. Ritiro il mio emendamento.

MAGNO. A nome anche degli altri proponenti, ritiro il mio emendamento e aderisco all'emendamento Rigamonti ed altri.

RIGAMONTI. Il nostro emendamento sostitutivo del secondo comma tiene conto delle osservazioni fatte in sede di discussione generale. In quella sede si è prospettata l'opportunità, per alleggerire l'onere loro derivante

dalla sistemazione e manutenzione dalle nuove strade provincializzate, di scaricare, di pari passo, le province di tutte le strade classificate come statali.

PACATI. Io mi rendo conto delle preoccupazioni che sono alla base dell'emendamento; però, mi permetto di ricordare che la legge prevede il termine di otto anni per la realizzazione del piano.

Ridurre, praticamente, questo termine a due anni mi sembra esagerato.

Bisogna tener presente che il passaggio è vincolato alle disponibilità finanziarie: come potrebbe fare l'A.N.A.S. a risolvere il problema, se il Ministro del tesoro dicesse che il bilancio non permette di compiere lo sforzo finanziario che l'operazione comporta ?

D'altra parte, vorrei dire che la buona volontà sta nelle cose e di ciò ne sono riprova le recenti confortanti dichiarazioni del Ministro.

Io, insomma, sono contrario ad introdurre questa specie di forche caudine.

RIGAMONTI. Ritengo che, più che discutere specificatamente del nostro emendamento, sia ora, piuttosto, da vedere se è opportuno, o meno, fissare un termine, qualunque esso sia, al passaggio. E a me sembra che sulla questione di principio tutti possiamo essere d'accordo.

PRESIDENTE. Non sono di questo avviso. Le promesse fatte dal Ministro, già esse costituiscono, per noi, sufficiente motivo di tranquillità. Comunque, vorrei far presente che noi non possiamo impegnare il Ministro a fare, entro un determinato tempo, un passaggio che richiede un certo investimento, se contemporaneamente non accordiamo il relativo finanziamento.

Del resto, qualora il Governo non provvedesse con la dovuta sollecitudine, il Parlamento non mancherebbe del mezzo per incitarlo.

MAGNO. Io sono di diverso avviso. Noi, che siamo il Parlamento italiano, dobbiamo poter porre al Governo un termine massimo per il passaggio fra le statali delle strade comprese nel piano, di cui al primo comma dell'articolo 18. È inutile andare alla ricerca di sottintesi: dobbiamo fissare nella legge un termine preciso e il Governo dovrà uniformarsi alla volontà del Parlamento. Se del caso, si farà poi una legge di proroga.

Del resto, lo stesso estensore di questo disegno di legge ha tenuto ben conto della esigenza attorno alla quale stiamo discutendo, quando, all'ultimo comma dell'articolo 19 che riguarda le strade provinciali, ha scritto. « Le strade

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

comprese nei piani, di cui al presente articolo, che non siano già classificate tra le provinciali, lo saranno entro dodici anni dalla data dell'entrata in vigore della presente legge, con le norme dell'articolo 5 ».

VERONESI. Oltre tutto, l'emendamento Rigamonti mi sembra improponibile, in quanto manca della copertura dell'onere che comporta. Eventualmente, una cautela potrebbe essere quella di collegare il passaggio alle province di nuove strade con lo scarico dalle province allo Stato di strade provinciali.

MERENDA. Concordo con la osservazione del collega Veronesi, ma con questo non mi sento di sostenere anche il correttivo che egli propone e che peggiorerebbe la situazione. Non si può subordinare il passaggio delle strade dai comuni alle province al passaggio di strade dalle province all'A.N.A.S., per un complesso di ragioni, prima, tra tutte, perché può esservi qualche provincia che non ha strade da passare all'A.N.A.S.

Circa il riferimento all'ultimo comma dell'articolo 19 fatto dall'onorevole Magno, faccio rilevare che, in tanto si può stabilire un termine alle province — i dodici anni dovrebbero essere ridotti a otto — in quanto ci sono 180 miliardi per le amministrazioni provinciali, da spendersi per la sistemazione delle strade che vengono da esse rilevate. Diversa è la situazione per quanto concerne le strade statali. Anche per queste si potrebbe fissare un analogo termine all'A.N.A.S., se contemporaneamente fossimo in grado — disgraziatamente non lo siamo — di mettere a disposizione dell'A.N.A.S. i fondi necessari.

BAGLIONI. In questa sede, il Ministro Togni ha avuto a dichiarare che, entro il gennaio del 1958, 17 o 18 mila chilometri di strade sarebbero passate dalle province all'A.N.A.S. Per quali ragioni dovremmo dare un dispiacere al Ministro Togni, non approvando l'emendamento Rigamonti? Se il Ministro si è assunto l'impegno di attuare il passaggio in soli dieci giorni, per quali ragioni dovremmo respingere l'emendamento Rigamonti che fissa questo termine in due anni?

Del resto, se le strade provinciali non passeranno allo Stato, quelle comunali non potranno passare alle province e la legge risulterà, quindi, assolutamente inoperante e i 180 miliardi che noi avremo stanziati non verranno spesi.

GUARIENTO, *Relatore*. Il criterio di gradualità è un criterio di sana amministrazione. Noi non possiamo di punto in bianco, nel termine di due o tre anni, addossare all'A.N.A.S., un cumulo di strade, quando non sappiamo se

l'Azienda avrà la possibilità di provvedere alla loro manutenzione. Invito, pertanto, la Commissione a mantenere il criterio della gradualità, nella certezza che il Ministro dei lavori pubblici provvederà con la massima sollecitudine possibile al passaggio della maggior numero di strade all'A.N.A.S.

Le argomentazioni dell'onorevole Merenda sono quanto mai fondate: la legge prevede il finanziamento solo per le strade che passano dai comuni alle province, non per le strade che passano all'A.N.A.S.

RIGAMONTI. Resta il fatto che noi ci sentiamo autorizzati a compiere una prepotenza nei riguardi delle province, e non nei confronti dello Stato.

GUARIENTO, *Relatore*. Con questa legge noi, in effetti, non imponiamo un maggior onere alle province, perché per le strade, che ad esse passeranno dai comuni, la legge prevede un contributo statale per la sistemazione. Si deve, inoltre, ritenere che per alcuni anni queste strade, così sistemate, non avranno bisogno di manutenzione.

Insomma, se è vero che il contributo statale non copre tutta la spesa, in sostanza, però, l'onere per le province sarà assai modesto.

VERONESI. Per me l'emendamento Rigamonti è improponibile, nel senso che manca la copertura.

CAMANGI. Il problema della copertura riguarda solo il bilancio in corso. D'altra parte, tutte le leggi che fa il Parlamento sono disposizioni che l'Esecutivo deve mettere in pratica. Oltretutto, bisogna badare a non creare precedenti, che sarebbero d'una gravità eccezionale, in quanto verrebbero a limitare il potere del Parlamento: il Parlamento fa le leggi e stabilisce quello che l'Esecutivo deve fare. L'Esecutivo, poi, nella compilazione dei bilanci, tiene conto degli ordini ricevuti dal Potere legislativo. A questa norma c'è un sola eccezione quando una legge implica una variazione del bilancio in corso, l'articolo 81 impone al Potere legislativo l'indicazione della copertura.

VERONESI. Mi permetto di insistere che l'emendamento Rigamonti, in quanto non indicante la copertura dell'onere che comporta, non è accettabile.

Del resto, non ci vuole molto tempo ad avere, in proposito, il parere della IV Commissione finanze e tesoro. Quello del Governo, poi, si potrebbe avere anche subito.

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non ho nessuna difficoltà a dichiarare che il Governo, in questa situazione, non può accettare un impegno così vincolante.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

BADINI CONFALONIERI. Ognuno di noi ha già espresso la propria opinione. Non rimane, quindi, che passare ai voti.

PRESIDENTE. Prima di procedere alla votazione, sarà bene sentire il parere del Relatore e del Governo, anche sugli altri emendamenti: non tanto sull'emendamento Pacati-Bontade — che, in quanto chiede la eliminazione del concerto dei Ministri per il tesoro e per i trasporti, non fa altro che uniformare questo articolo a quelli già approvati — quanto, piuttosto, sull'emendamento dell'onorevole Merenda, che vorrebbe aggiungere al secondo comma le parole « con le norme previste dall'articolo 3 ».

GUARIENTO, *Relatore*. Mentre sono senz'altro favorevole all'emendamento Pacati-Bontade, trovo del tutto inopportuno quello dell'onorevole Merenda.

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo a quanto ha detto il relatore.

MERENDA. Ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Rimangono, allora, due emendamenti, quello Pacati e Bontade e quello Rigamonti ed altri.

RIGAMONTI. Come ho già detto, a noi non interessa che il nostro emendamento venga approvato integralmente, così com'è, con il termine di due anni in esso previsto: a noi interessa, soprattutto, che un termine — sia esso di tre o, magari, di quattro anni, anziché di due — venga posto.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

CAMANGI. Per dichiarazione di voto. Ho formulato, all'inizio della discussione, una pregiudiziale, che mi ha portato a non partecipare troppo attivamente a questa discussione. La pregiudiziale era che, praticamente, con questa legge non si affronta il problema di fondo, il problema più importante, quello della manutenzione della viabilità minore e, particolarmente, delle strade comunali.

Osservavo anche che con questa legge si finisce per aggravare il problema, in quanto tutto si riduce a dare ad alcune province ricche la possibilità di utilizzare certi contributi per la sistemazione (badate bene, non per la manutenzione) delle proprie strade. Il che, oltretutto, inevitabilmente accentua lo squilibrio esistente fra province ricche e province povere, perché è assolutamente da escludere che le province povere, con bilancio deficitario, possano assumersi nuovi oneri, sia pure per percentuali ridottissime, per far sistemare alcune strade della propria rete.

Dicevo, allora, che il disegno di legge non risolve il problema ed ora siamo arrivati, a

mio giudizio, ai nodi che vengono al pettine.

Cosa, infatti, stiamo discutendo? Stiamo discutendo della possibilità di trasferire dalle province all'A.N.A.S. un certo numero di strade, affinché le province possano, a loro volta, sgravare i comuni di una aliquota equivalente di strade comunali.

Ma cosa avremo cambiato, se non metteremo, almeno, l'obbligo di procedere, in un certo periodo di tempo, al trasferimento, dalle province all'A.N.A.S., di tutte le strade incluse nel piano di quelle aventi i requisiti dell'articolo 2? Niente. Avremo fatto un lungo giro vizioso, avremo dato al Paese l'impressione di aver fatto una legge che risolve, almeno parzialmente, i problemi della viabilità minore, ma, in effetti, ci ritroveremo esattamente al punto di partenza.

A me pare che, oltre tutto, questo non sia serio per il Parlamento.

Quindi, o noi stabiliamo che questo trasferimento deve obbligatoriamente avvenire entro un certo periodo di tempo, imponendo così al Tesoro di provvedere ai relativi necessari finanziamenti o, altrimenti, anche questa parziale risoluzione del problema verrà completamente a mancare.

Per concludere, vorrei ricordare che una esperienza di questo genere il nostro Paese l'ha già fatta nel 1923, con la legge Carnazza, che, nonostante le magnifiche pretese, è rimasta senza alcuna applicazione, appunto, perché fatta con i medesimi criteri che si vorrebbero, oggi, applicare al disegno di legge in esame.

Quindi, vi prego di riflettere seriamente su questo problema, senza la smania di voler concludere a tutti i costi l'esame di una legge che finirà, quanto meno, col creare grosse delusioni nella aspettativa del pubblico.

BADINI CONFALONIERI. Per dichiarazione di voto. Mi associo alle dichiarazioni fatte dall'onorevole Camangi.

PRESIDENTE. Procediamo, dunque, alla votazione, che, necessariamente, avverrà per divisione.

Pongo in votazione, innanzi tutto, la prima parte del primo comma, fino alle parole: « lavori pubblici », comprese.

« Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro per i lavori pubblici... ».

(È approvata).

Pongo, ora, in votazione il mantenimento, sempre al primo comma, delle parole: « di

concerto con quello per il tesoro e per i trasporti », di cui l'emendamento Pacati-Bontade chiede la soppressione.

(Non è approvato).

Pongo in votazione la restante parte del primo comma: « sentiti il Consiglio d'amministrazione dell'A.N.A.S. e il Consiglio superiore dei lavori pubblici, forma il piano di tutte le strade che alla stessa data possiedono i requisiti di cui all'articolo 2 ».

(È approvata).

Passiamo al secondo comma.

Secondo la richiesta dell'onorevole Rigamonti, prima ancora di procedere alla votazione del comma sostitutivo da lui predisposto, è da decidere la questione di principio se si deve, o no, fissare un termine — qualunque esso sia — alla realizzazione del piano, rinviandone, per il momento, la determinazione, diciamo, temporale.

Pongo, dunque, in votazione la proposta di porre un termine alla realizzazione del piano, di cui al primo comma.

(Non è approvata).

Dichiaro assorbito l'emendamento sostitutivo del secondo comma proposto dagli onorevoli Rigamonti ed altri.

Pongo ora in votazione il secondo comma fino alle parole: « lavori pubblici »:

« Il passaggio fra le statali delle strade comprese nel piano, di cui al comma precedente, che già non siano classificate tali sarà disposto gradualmente con decreto del Ministro per i lavori pubblici... ».

(È approvato).

Pongo, infine, in votazione il mantenimento delle parole: « di concerto con i Ministri per il tesoro e per i trasporti », di cui l'emendamento Pacati-Bontade chiede la soppressione.

(Non è approvato).

Do lettura del nuovo testo dell'articolo 18, come risulta dagli emendamenti approvati, e lo pongo in votazione:

(Piano per la classificazione di strade statali).

« Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro per i lavori pubblici, sentiti il Consiglio d'amministrazione dell'A.N.A.S. e il Consiglio superiore dei lavori pubblici, forma il piano di tutte le strade che alla stessa data possiedono i requisiti di cui all'articolo 2.

Il passaggio fra le statali delle strade comprese nel piano, di cui al comma precedente, che già non siano classificate tali sarà disposto gradualmente con decreto del Ministro per i lavori pubblici ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 19. Ne do lettura:

(Piano per la classificazione di strade provinciali).

« Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ogni Amministrazione provinciale forma il piano di tutte le strade che alla data stessa possiedono i requisiti prescritti dall'articolo 4.

Il piano, approvato dal Consiglio provinciale, è pubblicato nel *Foglio degli annunci legali* e integralmente comunicato, nel termine perentorio di quattro mesi dalla sua deliberazione, a tutte le Amministrazioni comunali della provincia.

In mancanza di tempestivo adempimento provvede il prefetto in via surrogatoria. La pubblicazione e a comunicazione del piano formato dal prefetto devono avvenire entro, sei mesi dalla scadenza del termine di cui al precedente comma.

Nei casi preveduti nei commi secondo e terzo, i comuni hanno facoltà di proporre motivata opposizione ai Consigli provinciali entro un mese dalla comunicazione del piano, sia per la esclusione di determinate strade dal piano stesso, sia per l'inclusione nello stesso di altre strade.

Il Consiglio provinciale si pronuncia sulle opposizioni nel termine di due mesi dal loro deposito presso la segreteria dell'Amministrazione provinciale. Qualora il Consiglio provinciale insista nella sua decisione o non si pronunzi nel tempo sopraindicato, la competenza a decidere è devoluta alla Giunta provinciale amministrativa in sede amministrativa, la quale si pronuncia entro i due mesi successivi, sentito l'Ufficio provinciale del Genio civile.

Le strade comprese nei piani di cui al presente articolo che non siano già classificate fra le provinciali, lo saranno entro 12 anni dalla data di entrata in vigore della presente legge con le norme dell'articolo 5 ».

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Emendamento Polano, Cianca e Giaccone: « *Al primo comma, dopo le parole: il piano di tutte le strade, aggiungere le altre: escluse quelle di bonifica* ».

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

Emendamento del Governo. « *Al primo comma, aggiungere le parole: e la relativa graduatoria di classifica* ».

Emendamento Pacati: « *Sostituire l'ultimo comma con il seguente* »

« Le strade comprese nei piani, di cui al presente articolo, che non siano già classificate tra le provinciali, lo saranno con le norme dell'articolo 5.

« Ad ogni decreto di classificazione dovrà corrispondere l'impegno del contributo statale sulla spesa necessaria alla relativa sistemazione ».

Emendamento Veronesi. « *All'ultimo comma, sostituire le parole: entro 12 anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con l'altra: gradualmente* ».

Gli onorevoli presentatori sono invitati, qualora lo ritengano opportuno, di illustrare i loro emendamenti.

Personalmente, ritengo che l'emendamento Polano ed altri al primo comma non abbia ragion d'essere.

POLANO. Ritiro, a nome anche degli altri proponenti, il mio emendamento al primo comma.

PRESIDENTE. Sta bene.

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'emendamento del Governo tende a far sì che, nel fare il loro piano, le province dichiarino quali strade rientrano, rispettivamente, nelle lettere a), b), c), e d) dell'articolo 4.

PACATI. La prima parte del mio emendamento sopprime il termine di 12 anni previsto dal testo governativo. A parte il fatto che in armonia con l'emendamento del Presidente Garlato all'articolo 20, anche esso eventualmente, dovrebbe essere ridotto, a parte questo, a me sembra che esso si riduce ad una semplice ripetizione inutile e da evitare.

La seconda parte del mio emendamento, a sua volta, vuol dare la certezza che le cose non rimarranno solo sulla carta, ma si avrà realmente quanto la legge prevede.

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi riferisco al secondo comma dell'emendamento Pacati e dichiaro che il parere del Governo non può essere che negativo. approvando questo emendamento, la facoltà, che come tale è già prevista dall'articolo 20, diventerebbe impegno vincolante.

Vi è, oltre tutto, una valutazione di carattere discrezionale circa il fatto che una amministrazione provinciale possa fare a meno del contributo. Se oggi il caso difficilmente può

presentarsi, non lo si può escludere per il futuro. Approvando una norma di questo genere, invece, verremo implicitamente a stabilire il principio che in ogni caso vi deve essere il contributo.

Il Governo si dichiara, invece, favorevole all'emendamento all'ultimo comma proposto dall'onorevole Veronesi.

PRESIDENTE. Onorevole Pacati, insiste nel suo emendamento ?

PACATI. No. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Riepilogando, gli emendamenti da votare sono due: quello proposto dal Governo al primo comma e quello Veronesi all'ultimo comma.

Passiamo alla votazione per divisione dell'articolo.

Pongo, innanzi tutto in votazione il primo comma dell'articolo.

« Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ogni Amministrazione provinciale forma il piano di tutte le strade che alla data stessa possiedono i requisiti prescritti dall'articolo 4 ».

(È approvato).

Pongo, ora, in votazione l'emendamento aggiuntivo proposto dal Governo.

« *Al primo comma, aggiungere le parole: e la relativa graduatoria di classifica* ».

(Non è approvato).

Pongo, poi, in votazione il secondo, terzo, quarto e quinto comma, per i quali non è stato presentato alcun emendamento.

« Il piano, approvato dal Consiglio provinciale, è pubblicato nel *Foglio degli annunci legali* e integralmente comunicato, nel termine perentorio di quattro mesi dalla sua deliberazione, a tutte le Amministrazioni comunali della provincia.

« In mancanza di tempestivo adempimento, provvede il prefetto in via surrogatoria. La pubblicazione e la comunicazione del piano formato dal prefetto devono avvenire entro sei mesi dalla scadenza del termine di cui al precedente comma.

« Nei casi preveduti nei commi secondo e terzo, i Comuni hanno facoltà di proporre motivata opposizione ai Consigli provinciali entro un mese dalla comunicazione del piano, sia per la inclusione di determinate strade dal piano stesso, sia per l'inclusione nello stesso di altre strade.

« Il Consiglio provinciale si pronuncia sulle opposizioni nel termine di due mesi dal loro deposito presso la segreteria dell'amministra-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

zione provinciale. Qualora il Consiglio provinciale insista nella sua decisione o non si pronunzi nel tempo sopraindicato, la competenza a decidere è devoluta alla Giunta provinciale amministrativa in sede amministrativa, la quale si pronuncia entro i due mesi successivi sentito l'Ufficio provinciale del Genio civile ».

(Sono approvati).

Pongo, ora in votazione l'ultimo comma, fino alle parole: « lo saranno ».

(È approvato).

Pongo, poi, in votazione l'emendamento Veronesi:

« *Sostituire le parole:* entro 12 anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, *con l'altra:* gradualmente ».

(È approvato).

Pongo infine in votazione le restanti parole: « con le norme dell'articolo 5 ».

(Sono approvate).

Do lettura dell'articolo 19, così come risulta dall'emendamento approvato e lo pongo in votazione:

(Piano per la classificazione di strade provinciali).

« Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ogni Amministrazione provinciale forma il piano di tutte le strade che alla data stessa possiedono i requisiti prescritti dall'articolo 4.

Il piano approvato dal Consiglio provinciale, è pubblicato nel *Foglio degli annunci legali* e integralmente comunicato, nel termine perentorio di quattro mesi dalla sua deliberazione, a tutte le Amministrazioni comunali della provincia.

In mancanza di tempestivo adempimento provvede il prefetto in via surrogatoria. La pubblicazione e la comunicazione del piano formato dal prefetto devono avvenire entro sei mesi dalla scadenza del termine di cui al precedente comma.

Nei casi preveduti dai commi secondo e terzo, i Comuni hanno facoltà di proporre motivata opposizione ai Consigli provinciali entro un mese dalla comunicazione del piano, sia per la inclusione di determinate strade dal piano stesso, sia per l'inclusione nello stesso di altre strade.

Il Consiglio provinciale si pronuncia sulle opposizioni nel termine di due mesi dal loro deposito presso la segreteria dell'Amministra-

zione provinciale. Qualora il Consiglio provinciale insista nella sua decisione o non si pronunzi nel tempo sopraindicato, la competenza a decidere è devoluta alla Giunta provinciale amministrativa in sede amministrativa, la quale si pronuncia entro i due mesi successivi sentito l'Ufficio provinciale del Genio civile.

Le strade comprese nei piani di cui al presente articolo che non siano già classificate fra le provinciali, lo saranno gradualmente con le norme dell'articolo 5 ».

(È approvato).

Data l'ora tarda, propongo di sospendere la seduta e di riprenderla alle 16,30.

(Così rimane stabilito).

Chiusura e risultato della votazione segreta di disegni di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(I deputati segretari numerano i voti).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Cancellazione da linea navigabile dell'allacciamento idroviario fra Aquileia e Porto Buso per il fiume Terzo e il canale Anfora » (3287):

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	37
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

« Trasferimento nei ruoli organici dell'amministrazione dei lavori pubblici del personale fuori ruolo presso gli organi decentrati » (3342).

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	37
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

« Concessione a favore dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese di un contributo integrativo per la gestione degli acquedotti della Lucania durante l'esercizio 1955-56 » (3337):

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

Hanno preso parte alla votazione:

Angelucci Nicola, Antoniozzi, Baglioni, Bernardinetti, Biagioni, Bianchi Chieco Maria, Bontade Margherita, Camangi, Cavazzini, Cervellati, Cortese Pasquale, Curcio, Curti, De Capua, Di Filippo, Di Nardo, Garlato, Geraci, Giaccone, Giglia, Grezzi, Guariento, Magno, Marconi, Matarazzo Marcello Ida, Merenda, Pacati, Pasini, Pignatone, Polano, Pollastrini Elettra, Quintieri, Rigamonti, Sanzo, Scotti Francesco, Spadazzi, Spataro, Veronesi e Villani.

È in congedo

Spampanato.

(La seduta sospesa alle 13, è ripresa alle 16,50).

Si riprende la discussione del disegno di legge n. 2666 e delle proposte di legge n. 459 e 1593.

PRESIDENTE. Propongo il seguente articolo aggiuntivo 19-bis, al quale il Governo si dichiara favorevole.

(Classificazione anticipata)

« Per le strade che non richiedono opere di sistemazione, o che comunque non diano luogo ad opposizioni da parte degli enti, cedente e ricevente, il Ministro per i lavori pubblici può procedere alla classificazione di strade statali e provinciali, con le norme previste dagli articoli 3 e 5, anche prima che siano formati i piani di classificazione di cui agli articoli 15 e 16».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Siamo così arrivati all'articolo 20. Il testo dell'articolo del disegno di legge è il seguente:

(Oneri finanziari dello Stato per le strade provinciali).

« Il Ministro per i lavori pubblici è autorizzato, entro il limite di lire 100 miliardi, a concedere alle Amministrazioni provinciali un contributo fino al 60 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione generale delle strade che saranno classificate provinciali ai sensi del precedente articolo 19.

Tale contributo non potrà superare, in ogni caso, la somma di lire 3.000.000 per ogni chilometro.

La somma di lire 100 miliardi è stanziata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici

in ragione di lire 1 miliardo nell'esercizio 1957-58, di lire 5 miliardi nell'esercizio 1958-1959 e di lire 9 miliardi e 400 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1959-60 al 1968-69 compreso.

Le somme non impegnate in un esercizio sono utilizzate in quelli successivi ».

Il mio articolo sostitutivo, come tutti gli onorevoli colleghi già sanno, è, invece, del seguente tenore:

« Il Ministro per i lavori pubblici è autorizzato, entro il limite di lire 180 miliardi, a concedere alle Amministrazioni provinciali un contributo fino al 60 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione generale delle strade che saranno classificate provinciali ai sensi del precedente articolo 19.

La somma di lire 180 miliardi è stanziata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici come segue:

lire 1 miliardo nell'esercizio 1957-58;
lire 5 miliardi nell'esercizio 1958-59,
lire 12 miliardi nell'esercizio 1959-60;
lire 18 miliardi nell'esercizio 1960-61;
lire 26 miliardi nell'esercizio 1961-62,
lire 33 miliardi nell'esercizio 1962-63;
lire 41 miliardi nell'esercizio 1963-64,
lire 44 miliardi nell'esercizio 1964-65.

Le somme non impegnate in un esercizio saranno utilizzate negli esercizi successivi ».

A questo articolo sostitutivo — che, in quanto risultato di contratti e di accordi tra il Ministro per i lavori pubblici, quello per il tesoro e me, può senz'altro essere preso come base della discussione — sono stati presentati vari emendamenti.

L'onorevole Pacati propone di elevare il massimo del contributo, del 60 per cento al 75 per cento della spesa.

Gli onorevoli Quintieri, Merenda, Bernardinetti, De Capua e Bontade propongono, invece, tale elevazione all'ottanta per cento.

L'onorevole Merenda propone di aggiungere, dopo il primo comma, i seguenti altri commi:

« La percentuale del contributo è stabilita in rapporto alle condizioni finanziarie di ciascuna provincia ed è inversamente proporzionata al reddito *pro capite* delle provincie interessate.

In casi eccezionali, quando si tratti di provincie straordinariamente depresse, il contri-

buto può giungere fino alla copertura dell'intera spesa occorrente ».

Gli onorevoli Magno e Cianca propongono, a loro volta, dopo il primo comma il seguente comma aggiuntivo:

« Nella determinazione della misura percentuale del contributo, di cui al comma precedente, si terrà conto delle condizioni di bilancio dell'Amministrazione provinciale e del suo stato di necessità in ordine alla sistemazione della rete stradale ».

Il Governo, infine, propone dopo il primo comma, il seguente comma aggiuntivo:

« Il Ministro per i lavori pubblici, attraverso i suoi organi centrali e periferici, esercita una azione di controllo e di vigilanza su tutte le operazioni di appalto e sulla progettazione ed esecuzione dei lavori ».

Procediamo alla votazione per divisione. Cominciamo dal primo comma o, meglio, affrontiamo subito il problema della determinazione del limite massimo del contributo statale nella spesa di sistemazione.

In proposito l'emendamento Quintieri ed altri è il più lontano dal mio articolo sostitutivo e quindi va votato per primo:

« *Sostituire la parola: sessanta, con la parola: ottanta* ».

(È approvato).

(Dichiarano di astenersi dalla votazione gli onorevoli Rigamonti, Pacati e il Relatore).

Dichiaro assorbito l'emendamento Pacati, per il quale tale massimo avrebbe dovuto essere portato solo al 75 per cento.

Pongo in votazione il primo comma del mio articolo sostitutivo, così come risulta dall'emendamento testé approvato:

« Il Ministro per i lavori pubblici, è autorizzato, entro il limite di lire 180 miliardi, a concedere alle Amministrazioni provinciali un contributo fino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione generale delle strade che saranno classificate provinciali ai sensi del precedente articolo 19 ».

(È approvato).

Passiamo ai due commi aggiuntivi proposti, rispettivamente, dall'onorevole Merenda e dagli onorevoli Magno e Cianca.

I proponenti hanno facoltà di illustrarli.

MERENDA. Il mio emendamento aggiuntivo non ha bisogno di un'ampia illustrazione.

In esso infatti si dice che la percentuale del contributo è stabilita in rapporto alle condizioni finanziarie di ciascuna provincia ed è inversamente proporzionata al reddito *pro capite* delle province interessate: più basso è il reddito, più alta deve essere la percentuale del contributo.

Ritengo opportuno inserire questo comma perché stamane abbiamo sentito il collega Camangi manifestare la preoccupazione che questa legge possa, in pratica, servire soprattutto alle province più ricche, e cioè proprio a quelle province che sarebbero in grado di provvedere alla sistemazione di queste strade, anche avendo dallo Stato, non la misura massima del contributo, ma una misura media, o, addirittura, interamente con le proprie finanze.

Pertanto, per cercare di limitare al massimo possibile le conseguenze negative di questa legge, pur avendo la massima fiducia che il Ministro dei lavori pubblici farà un'equa valutazione, ritengo opportuno stabilire i criteri in base ai quali il Ministro dovrà usare di questa sua facoltà discrezionale.

Aggiungo, poi, nell'emendamento che in casi eccezionali, quando si tratta di province straordinariamente depresse, il contributo può giungere fino alla copertura dell'intera spesa occorrente.

Debbo precisare subito che con questo emendamento non ho inteso proporre una formula che desidero vedere riprodotta nella legge, ma solo affermare un principio sul quale si può discutere. Forse con la collaborazione dei colleghi si potrà giungere ad una formulazione un po' più vaga, ma ugualmente soddisfacente: nel qual caso non avrei alcuna difficoltà a ritirare il mio emendamento per aderire ad un altro emendamento.

BONTADE MARGHERITA. Vorrei chiedere all'onorevole Merenda, se, praticamente, abbia inteso riferirsi alle zone dove operano le due leggi della Cassa del Mezzogiorno e delle zone depresse del centro nord.

MERENDA. Ho evitato questo riferimento, appunto, per non complicare troppo le cose. Del resto, non credo che le province « straordinariamente depresse » siano, poi, molte.

PRESIDENTE. Ci sarà la corsa a dimostrare che sono tutte depresse.

MERENDA. Non ho difficoltà a ritirare l'ultima parte del mio emendamento, purché si stabilisca un certo principio per quanto riguarda la fissazione della percentuale. Io che sono amministratore provinciale mi rendo conto delle enormi difficoltà in cui si ver-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

ranno a trovare le Amministrazioni provinciali delle zone depresse, sia del centro nord che del sud, anche per far fronte alla spesa non coperta dal contributo.

RIGAMONTI. Io sono contrario all'emendamento aggiuntivo Merenda.

Innanzitutto, adottando la formula « fino all'80 per cento » abbiamo già ammesso il principio che la fissazione della percentuale sia legata a qualche cosa che, nel caso specifico, non può essere che la situazione finanziaria della provincia: il riferimento al reddito *pro capite* può, infatti, rivelarsi fallace e non rispondente al nostro caso, in quanto non è rara l'ipotesi di una provincia, il cui reddito *pro capite* è superiore a quello di altre province, mentre di gran lunga inferiori sono le disponibilità finanziarie dell'Amministrazione provinciale.

In secondo luogo, non ritengo giusto arrivare all'estremo prospettato dall'onorevole Merenda nel suo emendamento, al punto, cioè, che qualche provincia non dia neppure una lira per contribuire a questa sistemazione.

Ritengo, invece, che si debba riconoscere alle province il diritto di presentare i loro ricorsi, quando si ritengano lese nei loro interessi per quanto concerne la misura del contributo.

MAGNO. Facendo riferimento — come fa l'emendamento Merenda — al reddito *pro capite*, si assicurerebbe, sì, una certa preferenza alle province più depresse, ma quell'indice non dice tutto, in quanto le necessità di una provincia, rispetto ad un'altra, per quanto riguarda l'intervento statale per la sistemazione stradale, possono anche non trovarsi allineate col livello del reddito *pro capite*. Faccio un esempio. Nella mia provincia esiste il più vasto comprensorio di bonifica d'Italia e la metà delle strade sono strade di bonifica, per la maggior parte intercomunali. Ora, è probabile che nello stesso mezzogiorno d'Italia vi siano altre province con un reddito *pro capite* inferiore, ma anche con necessità inferiori in ordine alla sistemazione stradale, rispetto alla mia provincia.

Di conseguenza, a me pare che si debba tener conto della situazione di bilancio dell'Amministrazione provinciale e delle sue necessità, per quanto riguarda la rete stradale. Pertanto, vorrei pregare l'onorevole Merenda di ritirare il suo emendamento e di aderire al nostro.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Relatore su questi emendamenti aggiuntivi?

GUARIENTO, *Relatore*. Sono contrario all'uno e all'altro emendamento, in quanto

specificano troppo minutamente e, quindi, finiscono per complicare l'applicazione della legge. La materia dei due emendamenti aggiuntivi potrebbe essere più opportunamente oggetto di un ordine del giorno il quale raccomandandi, nell'emanazione del regolamento di applicazione della legge, di tener conto di quelle determinate situazioni.

PRESIDENTE. E qual è il parere del Governo?

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Devo esprimere un parere analogo a quello del Relatore. Sullo spirito degli emendamenti proposti si può senz'altro essere d'accordo, specie su quello degli onorevoli Magno e Cianca, il quale contiene un riferimento generico alle condizioni di bilancio dell'Amministrazione provinciale ed al suo stato di necessità in ordine alla sistemazione della rete stradale. Il concetto è esatto. Ma quali possono essere i criteri in virtù dei quali il Governo potrà far uso di questa sua facoltà discrezionale, se non, appunto, la necessità dell'Amministrazione provinciale, il volume del carico che la sistemazione stradale comporta, le disponibilità finanziarie della provincia, e così via di seguito?

Per altro non mi sembra opportuno inserire in una legge espressioni e criteri che non si prestano alla formulazione di un articolo che abbia un contenuto precettivo immediatamente cogente. Comprenderei l'aggiunta quando ci si riferisse a criteri obiettivamente certi; quando, viceversa, si dice soltanto che occorre ispirarsi ad un determinato concetto, siamo nei termini di un ordine del giorno, non di una norma. Infatti, se di questa facoltà non si facesse l'uso che si deve fare, quale sarebbe il rimedio? Ho sentito accennare alla possibilità di un ricorso. Ma ricorso a chi? Evidentemente il Governo, se non facesse buon uso di questa facoltà, ne risponderebbe politicamente di fronte al Parlamento e subirebbe la eventuale censura del Parlamento. Non vedo altra possibilità di agire nei confronti del Governo.

Quanto, poi, all'emendamento dell'onorevole Merenda in particolare, mi sembra di non potervi aderire anche per le considerazioni fatte da altri colleghi: non si può tener conto soltanto del reddito *pro capite* delle province interessate, perché potrebbe darsi benissimo che in alcuni casi il reddito *pro capite* di una provincia sia più elevato rispetto ad altre province e, ciononostante, le disponibilità finanziarie di essa siano inferiori. Dovremmo di conseguenza, entrare in una complicata casistica e precisare nella legge tutti i possibili

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

elementi che debbono essere tenuti presenti nel momento dell'esercizio di questa facoltà.

C'è ancora di più. Si dice nell'emendamento che la percentuale del contributo deve essere inversamente proporzionata al reddito *pro capite* delle province interessate; ma come farebbe il Governo ad attuare questo precetto? Se si trattasse di un'assegnazione fatta in unica soluzione e per tutte le province, potrei comprendere la norma; ma come potrebbe questa essere osservata, estendendosi l'esercizio di questa facoltà per 8 anni e in circostanze diverse? Ci sarebbe una complicazione enorme di calcoli che veramente incepperebbe l'amministrazione.

Concludo, ripetendo l'avviso che, pur apprezzando le ragioni che li hanno ispirati, gli emendamenti non possono trovar posto nella legge. Sono, invece, d'accordo sulla presentazione di un ordine del giorno in tal senso.

MERENDA. Già nell'illustrazione del mio emendamento ho dichiarato che io intendevo solo affermare un principio, indicando quali potevano essere i criteri a cui ispirarsi. Riconosco, ora, che il riferimento al reddito *pro capite* non può essere opportuno e dichiaro, pertanto, di ritirare il mio emendamento e di aderire all'emendamento Magno.

PRESIDENTE. Sull'emendamento Magno e Cianca, mi permetto di fare la stessa osservazione dell'onorevole Sottosegretario: io mi domando se il Ministro, o chi per lui, nel fare questa valutazione, può prescindere dai due criteri che compaiono nell'emendamento.

Ritengo, insomma, inutile il comma aggiuntivo.

Ad ogni modo, insiste nel suo emendamento, onorevole Magno?

MAGNO. Insisto, signor Presidente.

GUARIENTO, *Relatore*. Vorrei fare osservare che quando si tratterà di decidere sulla percentuale per la quale interviene lo Stato, ci sarà anche la provincia la quale farà presente la sua situazione e potrà agire in modo da ottenere una percentuale che sia adeguata alle sue necessità, risultanti dalle condizioni di bilancio e dal volume dei lavori di sistemazione.

MERENDA. Penso che si potrebbe migliorare la forma dell'emendamento Magno limitandosi a dire che si deve tener conto delle condizioni di bilancio delle singole amministrazioni provinciali.

MAGNO. Accetto le osservazioni e la proposta dell'onorevole Merenda.

PRESIDENTE. Il testo definitivo dell'emendamento — concordato tra gli originari

presentatori e l'onorevole Merenda — suona così:

« Nella determinazione della misura percentuale del contributo, di cui al comma precedente, si terrà conto delle condizioni di bilancio delle singole Amministrazioni provinciali ».

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo non è contrario a questa formulazione e si rimette alla Commissione, pur facendo presente che vi possono essere bilanci in pareggio che sono nello stesso tempo bilanci poveri.

PACATI. Dichiaro che voterò contro questo emendamento, per il fatto che esso costituisce un implicito incitamento alle Amministrazioni provinciali a fare tutto il possibile per mantenere in *deficit* il bilancio. Questo rilievo non esclude che io condivida, di per sé, il principio affermato nell'emendamento Magno e, cioè, che occorra aiutare maggiormente le province più povere.

VERONESI. Io pure annunzio il mio voto contrario, per le considerazioni già svolte dal collega Pacati e anche perché — pur concordando sul motivo ispiratore — ritengo superflua l'affermazione contenuta nella norma, in quanto le condizioni di bilancio di una Amministrazione provinciale non possono non essere una condizione di cui il Governo deve tener conto.

PRESIDENTE. Parlando a titolo personale e per dichiarazione di voto, annunzio il mio voto contrario all'emendamento Magno.

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Magno così formulato:

« Nella determinazione della misura percentuale del contributo di cui al comma precedente, si terrà conto delle condizioni di bilancio delle singole Amministrazioni provinciali ».

(È approvato).

Segue, ora, l'emendamento proposto dal Governo.

« Il Ministro dei lavori pubblici esercita un'azione di controllo e di vigilanza per tutte le operazioni di appalto dei lavori e per la loro progettazione ed esecuzione ».

RIGAMONTI. Esprimo parere contrario all'emendamento governativo, in quanto la vigente legislazione già prevede la vigilanza del Genio civile ogni volta che vi è il contributo dello Stato.

DI NARDO. Mi associo alle considerazioni del collega Rigamonti in quanto tutti i lavori

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1957

eseguiti col contributo dello Stato sono implicitamente sorvegliati dallo Stato stesso.

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'emendamento è stato redatto personalmente dal Ministro, del cui pensiero io non sono che il portavoce. Ad ogni modo, io, per parte mia, mi sono premurato di chiedere se la legislazione vigente potesse far ritenere superfluo questo comma e mi è stato risposto di no.

PRESIDENTE. Poiché è in corso in Aula un'importante votazione, rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 17,50.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI