

## COMMISSIONE IX

## LAVORI PUBBLICI

XXXIX.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALDISIO**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **ALESSANDRINI**

## INDICE

	PAG.
<b>Comunicazione del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	423
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>	
Riordinamento strutturale e revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A. N. A. S.) (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2491) . . . . .	423
PRESIDENTE . . . . .	423, 427, 432, 433, 434, 436, 437, 438, 439, 443, 444, 445, 446
ZACCAGNINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	424
. . . . .	426, 432, 436, 437, 438, 443, 444
PENAZZATO, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> . . . . .	426
CECCHERINI . . . . .	426, 437, 442, 444
CAMANGI . . . . .	427, 428, 434, 435, 436, 437, 439, 443
BUSETTO . . . . .	428, 434, 435, 436, 437, 439, 443, 444
CURTI IVANO . . . . .	429
FRUNZIO . . . . .	430, 443, 444
SERVELLO . . . . .	430, 434, 437, 439, 444
RIPAMONTI . . . . .	431, 435, 437, 438, 444
CIANCA . . . . .	431, 444
BORGHESE . . . . .	432
LOMBARDI GIOVANNI . . . . .	434, 437
MISEFARI . . . . .	434
BARONI <i>Relatore</i> . . . . .	436, 443
CERVONE . . . . .	437
BIAGGI FRANCRANTONIO . . . . .	437, 446
COLOMBO RENATO . . . . .	443
AZIMONTI . . . . .	444

## Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Il deputato Servello sostituisce il deputato De Vito.

## Seguito della discussione del disegno di legge:

**Riordinamento strutturale e revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2491).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Riordinamento strutturale e revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno nella seduta precedente la nostra Commissione ha largamente esaminato il disegno di legge sul quale già allora erano pervenuti i pareri delle Commissioni investite dei medesimi.

Dopo il Relatore, che ha illustrato la legge e ha fatto accenno ai vari emendamenti pur senza farne un esame analitico, hanno preso la parola diversi colleghi, tra i quali l'onorevole Camangi, l'onorevole Colasanto che, per incarico della X Commissione, ha illustrato il parere della medesima, gli onorevoli Ceccherini, Ripamonti, Busetto, Cervone, Curti Ivano, Lombardi Giovanni e Cianca. A sua volta, il rappresentante del Governo, onorevole Magri, si è impegnato a riferire al Ministro i vari rilievi prospettati dai diversi oratori così da porlo in condizione di potere, questa mattina, rispondere a quei rilievi.

La seduta comincia alle 9,30.

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

(E approvato).

Do, pertanto, la parola all'onorevole Ministro.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero, innanzitutto, scusarmi per non aver potuto assistere, nella precedente seduta, a tutta la discussione. Il Sottosegretario, onorevole Magri, mi ha, però, messo al corrente della estensione della discussione, cosa questa più che naturale data l'importanza e la complessità del provvedimento.

Molti sono gli aspetti di questa legge che nella discussione sono stati toccati, ma io vorrei soffermarmi solo su alcuni punti essenziali di quelle che sono state le numerose critiche che hanno posto in rilievo perplessità derivanti dalla lettura del testo quale è pervenuto dal Senato.

Una obiezione di fondo è indubbiamente quella riguardante il previsto passaggio di competenze, che attualmente sono del Ministero e più particolarmente della Direzione generale della viabilità, all'A.N.A.S.

È un problema che è stato lungamente dibattuto al Senato e che ha reso difficile il cammino, anche in quella sede, al provvedimento in esame, proprio per le perplessità che una decisione del genere può sollevare.

Desidero ricordare solo una circostanza di fatto. Al passaggio delle consegne, mi sono trovato dinanzi alla situazione che il Senato, dopo un lungo lavoro, aveva praticamente terminato in sede legislativa la propria opera, dovendo procedere solo all'approvazione dell'ultimo articolo e della tabella. Naturalmente, esaminando il provvedimento, mi sono reso subito conto che il passaggio di compiti, da una Direzione generale del Ministero all'A.N.A.S., sollevava non piccoli e non pochi problemi, dal punto di vista della opportunità o meno, in linea di principio, di accentrare in un unico organismo tutte le funzioni che possono rappresentare una unità politica della strada e, al di là del principio, circa il modo di attuare questa politica e di armonizzare le attuali leggi.

È stato proprio per queste perplessità che io stesso ho suggerito al Senato, che l'ha accolta, una certa via di soluzione.

Il testo che era stato predisposto e votato dal Senato fino all'ultimo articolo escluso, praticamente definiva questo passaggio di competenze, senza, però, chiaramente definire come queste diverse di competenze sarebbero state armonizzate. D'altra parte, il Senato aveva lavorato in sede legislativa e non era, quindi, possibile la riapertura della discussione su tutto il testo e la rielaborazione completa del medesimo. Né era pensabile

da un punto di vista pratico, se non teorico — di seguire un'altra strada, quella cioè di chiedere la rimessione del provvedimento alla Assemblea, perché ciò avrebbe comportato un rinvio a lunghissimo termine, dopo il già lungo iter seguito, ed una lunga nuova discussione che avrebbe rimandato ad una data non prevedibile l'approvazione del provvedimento stesso.

D'intesa con il Presidente della Commissione si è pensato di proporre, e la Commissione ha approvato, di uscire da questa situazione con una formula, che non esito a definire non elegante, ascrivendone a me la responsabilità e la paternità: la creazione di quella ultima norma nella quale è detto che la entrata in vigore della norma che riguarda il passaggio di compiti, dalla Direzione generale della viabilità all'A.N.A.S., viene rinviata di un anno. Questo nel desiderio di conciliare le due esigenze, l'esigenza pratica di concludere la discussione del disegno di legge e l'esigenza di ordine di merito, onde poter avere il tempo di riesaminare il problema e vedere se le norme previste non debbano essere modificate. È stata così posta una specie di sospensiva che mi sembra concili gli aspetti pratici con gli altri.

Il motivo per cui non ho creduto di dover adire la sede referente è stato che il disegno di legge contiene altri due elementi da acquisire, a mio avviso estremamente importanti. Un elemento riguarda il personale. Gli onorevoli colleghi sanno quale sia la situazione di quel personale, che da lunghissimi anni attende la sua sistemazione. La proposta di legge già ricordata, d'iniziativa degli onorevoli Ceccherini e Romita, tendeva già essa a risolvere questa situazione penosa del personale di una Azienda che ha compiti sempre più importanti, che assolve in maniera del tutto insufficiente, non certo per incapacità di coloro che l'Azienda compongono, ma perché vi è tale una sproporzione tra l'ampiezza delle cose da fare e le forze del personale della Azienda che è impossibile pensare che questa situazione di sproporzione possa ulteriormente permanere. Una cosa è, quindi, da fare, urgentissima: dare una sistemazione al personale.

Secondo elemento. È stata trovata al Senato una formula molto importante per chi si voglia preoccupare del problema riguardante il finanziamento dell'A.N.A.S.: l'articolo 26 rappresenta una soluzione sulla quale richiamo l'attenzione della Commissione. Tutti si preoccupano di poter avere, non solo teoricamente, ma anche praticamente, i mezzi

necessari per attuare una politica della strada adeguata a quelli che sono gli squilibri sempre più marcati che si vanno manifestando tra la modèstissima quota di incremento dello sviluppo delle nostre strade e la notevolissima espansione dinamica della nostra circolazione. Si può calcolare che in questo ultimo quinquennio si è avuto un aumento dell'1 per cento della rete stradale, di fronte ad una espansione del traffico che arriva al 9 per cento. È evidente, quindi, la necessità di colmare rapidamente questo squilibrio che, per altro, non comporta solo aspetti di carattere tecnico: indubbiamente, l'esistenza di una grossa strozzatura sul piano della nostra economia comporta delle conseguenze su tutto lo sviluppo della vita del Paese. In un Paese moderno, il problema dei trasporti, d'altra parte, riveste, oltre ad un aspetto economico, anche un aspetto umano e se consentite, affettivo, se pensiamo alle perdite di vite umane che ogni giorno si verificano sulle nostre strade.

Il problema dell'aumento delle vittime della strada è certamente un problema complesso, legato anche ad elementi di carattere medico, come ha posto in rilievo il congresso di medicina del traffico tenutosi a Sanremo, alla scarsa conoscenza delle norme del traffico, al loro scarso rispetto, alla necessità di qualche adeguamento del Codice della strada, al carattere dell'italiano che quando è al volante si sente invitato a fare delle gare. Ma queste sono concause: al fondo vi è una causa fondamentale, la inadeguatezza ossia della nostra rete stradale alla circolazione. La responsabilità di chi deve provvedere a limitare, prima, e ad eliminare, poi, questa situazione che influisce sulla attuale gravissima situazione per quanto riguarda gli incidenti stradali, è elemento che non può sfuggire alla sensibilità della Commissione.

Ora, prospettare e indicare l'azione di attacco più energica e più vasta, come la situazione obiettiva richiede, resterebbe un voto puramente astratto; qualora non si trovasse il modo di assicurare forme di finanziamento per una più vasta opera, e con ciò mi riferisco alla necessità di riordinare ed ammodernare la rete stradale statale, passare allo Stato le strade provinciali ed espandere la rete della viabilità minore. Tutto ciò, infatti, rappresenta, a mio avviso, altrettanti elementi fondamentali ed essenziali della politica della strada.

L'articolo 26 richiama ed indica una fonte di finanziamento che è, di per sé stessa, dinamica in quanto, essendo legata ai proventi

di una imposizione quale è quella sulla benzina che è prevedibile, in maniera certa, sia una forma di provento in espansione, consente di provvedere a programmi in espansione. Si raggiunge, così, l'obiettivo di garantire in maniera, ancora inadeguata, ma certo tranquillizzante, la possibilità di svolgere una adeguata politica della strada.

Riepilogando, la possibilità di acquisire la sistemazione del personale e una forma di finanziamento certa e progressiva sono i due motivi, per cui non ho ritenuto opportuno sia pure per problemi che non voglio sottovalutare, imboccare una strada che avrebbe portato senza dubbio ad un rinvio, che praticamente sarebbe stato *sine die*, del provvedimento in esame.

Giunto il provvedimento al nostro ramo del Parlamento, il problema si è riproposto e si è riproposto, in un primo tempo, in sede di Commissione finanze e tesoro, dove sono state fatte alcune osservazioni che sono state poi superate nella discussione, in un secondo tempo, in sede di Commissione affari costituzionali e per i problemi della pubblica amministrazione, nella quale si è svolta una lunga discussione e col cui presidente, l'onorevole Lucifredi, ho avuto frequenti contatti.

Dalla Commissione Affari costituzionali è stato osservato che la formula del rinvio di un anno, lasciando intatto il testo della legge, non è accettabile ed il Presidente Lucifredi, da me invitato a studiare la possibilità di ottenere i due risultati di non fermare la legge e di non creare in via definitiva una situazione che non fosse approvabile dalla nostra Commissione, ha suggerito le idee espresse nel parere a noi trasmesso e che, sostanzialmente, mentre afferma, all'articolo 2, quel principio, rinvia, poi, a successivi provvedimenti le parti che riguardano la attuazione.

Questo comporta, mi pare, la possibilità di andare avanti acquisendo i due elementi fondamentali del finanziamento e della sistemazione del personale, e nello stesso tempo, che tutto rimanga fermo per quanto riguarda il problema, fatta salva l'affermazione del principio. E su questo punto, evidentemente, la discussione merita una grande ampiezza.

Io, ove si trovi il modo idoneo alla realizzazione del principio, sono favorevole ad esso; credo ossia che, se è possibile evitare i molteplici inconvenienti e le difficoltà che l'onorevole Camangi e gli altri colleghi intervenuti hanno prospettato, sia opportuno arrivare ad un sistema che unifichi tutta la po-

litica della strada, evidentemente non in senso strumentale. Credo che ciò presenti un vantaggio, quello di vedere unitariamente il problema della politica della rete stradale nazionale, provinciale e comunale in modo organico e coordinato. È questo un fatto che in linea di principio trovo giusto, salvo vedere le difficoltà che in sede di realizzazione si possono presentare.

Chiederò consiglio a tutti per la stesura di queste norme di attuazione successive, ma ora chiedo alla Commissione di voler approvare, nel frattempo, con gli emendamenti suggeriti, il presente provvedimento.

Faremmo, così, non dico un lavoro egregio sul piano formale, ma, poiché la politica è l'arte del possibile, faremmo quello che di buono è possibile fare in questo momento.

PENAZZATO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Sono davvero spiacente di portare in questo esame così ampio di un problema di vitale interesse, alcuni problemi di portata molto più modesta. Debbo, innanzitutto, chiedere un breve rinvio che potrebbe essere limitato a pochi giorni, magari solo fino alla fine della settimana, per poter esaminare alcuni aspetti della disciplina e dell'ordinamento del personale che si vorrebbero introdurre con questa legge.

Si tratta di cose che, per sé, sembrano avere modesta importanza, ma debbono, a nostro avviso, non essere giudicate in maniera particolare, settoriale, bensì in una visione generale unitaria di tutto il personale statale, pena il rischio di introdurre, per alcuni tipi di personale, una soluzione che magari è stata negata ad altri, e determinare così delle situazioni di malcontento da evitare.

Se il signor Presidente crede sia opportuno che io indichi anche il motivo concreto di questa richiesta di un breve rinvio, posso dire che si tratta di due punti del provvedimento. Uno, ritenuto degno di considerazione, riguarda l'istituzione di un ruolo di archivisti superiori, che attualmente non esiste e che, evidentemente, creerebbe domani una lievitazione di analoghe richieste per tutti gli altri settori di categoria. Ora, poiché vi è anche una proposta di legge in proposito, il mio Dicastero ritiene opportuno che il problema venga portato all'esame in maniera organica e generale: se questo nuovo ruolo dovrà esserci, esso dovrà esserci per tutte le branche dell'Amministrazione statale e non per una sola.

Il secondo punto riguarda la opportunità che, in coincidenza con l'allargamento degli organici anche relativamente alle categorie di-

rettive, i posti di cui alle tabelle allegate alla presente legge, riservano altrettanti posti di promozioni in soprannumero, realizzati con l'ormai famosa legge Pitzalis, il cui senso profondo è questo: vi sono ruoli organici ormai chiusi, sicché è escluso l'accesso alle categorie direttive; favoriamo allora il soprannumero.

Ma, dal momento che gli organici si allargano, proprio per gli intenti della legge di cui parliamo, è bene che questi vengano assorbiti.

Il Ministro per la riforma burocratica e quello del tesoro non ritengono di poter accogliere quanto proposto, senza approfondire le questioni ed, eventualmente, modificare la formulazione. Da qui la necessità di qualche giorno per trattare anche con il Ministero dei lavori pubblici, nella speranza di poter giungere ad una favorevole intesa su ambedue i punti.

CECCHERINI. Sono contrario alla richiesta di un rinvio e ne spiego il motivo. L'onorevole Sottosegretario al tesoro ha indicato alcuni punti del disegno di legge in esame per i quali vi sarebbe perplessità da parte dei dicasteri interessati, soprattutto da parte del Ministro della riforma burocratica. Possiamo anche convenire su questo, ma non entrare nel merito della questione e quindi prenderò in considerazione l'opportunità di un rinvio, e questo perché quando noi arriveremo ad esaminare la questione sollevata, tesoro e riforma burocratica avranno avuto tutto il tempo di concertarsi con i lavori pubblici al riguardo. Non credo, infatti, che noi si arrivino in un giorno a concludere l'esame del disegno di legge. E, d'altra parte, discutere sulla istituzione, o meno, del ruolo degli archivisti superiori o della attuazione della legge Pitzalis circa i nuovi organici, significa discutere motivi che possono essere discussi, ma che sono pur sempre marginali rispetto a quello che è il punto centrale del disegno di legge.

Per cui io direi che la Commissione continui l'esame di quest'ultimo, salvo, evidentemente, da parte degli organi ministeriali interessati, prendere opportuni contatti per approfondire le questioni che da questa riforma scaturiscono.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho già sottolineato l'urgenza che vi è di concludere al più presto su questo disegno di legge. I problemi sollevati dal Tesoro e dalla Riforma burocratica sono problemi nuovi che, se mi consente di dire il collega, onorevole Penazzato, vengono presentati oggi

qui un po' stranamente, dopo che sono stati acquisiti i pareri scritti della I, della V e della VI Commissione! D'altra parte, dopo che questo disegno di legge è rimasto fermo per un anno circa al Senato ed è pervenuto il 5 ottobre scorso alla Camera, non è stata fatta nessuna particolare evasione alle norme regolamentari, tanto meno quella di discuterlo senza attendere i competenti pareri che dovevano essere espressi.

Ora, devo aggiungere che si terrà conto, naturalmente, del valore delle osservazioni! Una, molto importante, è quella che riguarda il riassorbimento dei posti in rapporto alla cosiddetta legge Pitzalis. A questo proposito, vorrei soltanto ricordare che non credo sia questo il primo precedente che si creerebbe, perché altri ne sono già stati creati. E, comunque, va tenuto presente che, nel caso, si tratta di una azienda con personale esclusivamente tecnico o quasi. E la Commissione ha detto, ed io ne ho convenuto, quella che è la situazione in cui si trova il personale tecnico, e non solo di questa, ma di tutta quanta l'Amministrazione pubblica. Questo, per esprimere nel merito il punto di vista mio, che non è affatto entusiasta di accogliere il punto di vista del Tesoro!

Naturalmente io mi rimetterò alla Commissione, così come farò per quanto concerne il problema degli archivisti superiori; per il quale ultimo il mio pensiero, peraltro, è che, se noi arriviamo nella seduta di stamane a quel determinato punto, affrontando il problema, lo risolveremo. Io, ripeto, mi rimetto alla Commissione, ma non vedo la possibilità di tornare ad un'intesa fra i dicasteri interessati, dal momento che la Commissione stessa è già stata pienamente investita del merito di questo disegno di legge. Pregherei quindi di procedere. Naturalmente io sarò ben lieto di ascoltare tutti gli argomenti che l'onorevole collega membro del Governo vorrà portare nella discussione e, logicamente, sarà la Commissione a decidere.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli colleghi membri di questa Commissione hanno sentito i motivi portati a sostegno della proposta di rinvio avanzata dall'onorevole Sottosegretario al Tesoro e il parere espresso dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici. Si tratta ora di stabilire se si deve continuare nella discussione ovvero accogliere la richiesta di rinvio.

A me sembra di poter cogliere l'impressione che la Commissione, nella sua maggio-

ranza, sia favorevole al proseguimento della discussione del disegno di legge.

Ad ogni modo, sottopongo al voto della Commissione la richiesta del Sottosegretario al tesoro di rinvio, sia pur breve.

*(Non è accolta).*

La discussione generale l'abbiamo praticamente esaurita nella precedente seduta, quando ci siamo lasciati con l'intesa di sentire l'onorevole Ministro il quale avrebbe dovuto rispondere ad alcuni quesiti e di sentire da lui il punto di vista del Governo sui rilievi fatti. Questa risposta è stata data.

Tuttavia, se qualcuno chiede di parlare su problemi di carattere generale che riguardano la legge in esame non ho difficoltà a dargli la parola. Senza, naturalmente, che questo porti a ripetere la discussione già fatta la volta scorsa e che ha occupato un'intera seduta. Nel concedere di parlare agli onorevoli colleghi che lo richiederanno, li prego anche, fin d'ora, di essere quanto più possibile brevi e succinti nel loro intervento.

Chiede di parlare l'onorevole Camangi. Ne ha facoltà.

**CAMANGI.** Ho ascoltato molto attentamente quanto ha detto l'onorevole Ministro e mi rendo conto delle sue preoccupazioni ed anche del suo legittimo desiderio di non dilazionare ulteriormente l'approvazione di questo disegno di legge, in considerazione di quegli elementi positivi che il disegno di legge stesso acquisisce ai fini della politica della strada, soprattutto l'elemento finanziario che è indubbiamente il più importante.

Evidentemente ci troviamo di fronte ad una scelta piuttosto difficile: o rinunciare alla acquisizione di quegli elementi positivi, almeno per il momento, e col rischio, quanto meno, di doverne rinviare l'acquisizione a tempo non facilmente prevedibile, o approvare il disegno di legge, pagando il prezzo del varo, diciamo così, di un provvedimento che, per la stessa ammissione dell'onorevole Ministro, lascia insorgere molte perplessità e meriterebbe, per lo meno, di essere piuttosto limato, definito e aggiustato anche nei dettagli!

Evidentemente la scelta è grave e io non ho alcuna difficoltà a consentire a pagare quel tal prezzo per acquisire quel tale risultato.

Vorrei tuttavia domandare se, considerato che comunque il provvedimento deve tornare al Senato, non sia il caso di aggiustare anche quelle, direi, incongruenze, o improprietà, o lacune di dettaglio che si potrebbero aggiustare articolo per articolo!

Circa l'altra questione importante, fondamentale — che io ho sollevato qui e sulla quale prendo atto con piacere, direi, del consenso dell'onorevole Ministro, perché, in un certo senso, questo mi conforta che la questione di fondo che ho sollevato, non soltanto non era in realtà una questione infondata, ma neanche di poco rilievo — quella riguardante la idoneità giuridico-amministrativa, oltre che l'opportunità, dell'attribuzione all'Azienda di quei compiti che ad essa si vogliono trasferire, io vorrei che essa venisse chiarita meglio, vuoi nella dizione di quell'emendamento aggiuntivo vuoi, in via subordinata, risultando chiaramente da dichiarazione dell'onorevole Ministro a verbale, che sarà provveduto con il rinvio ad altro od altri provvedimenti legislativi.

Vorrei, preciso, che questa formula non fosse intesa in senso restrittivo, come, direi, dalla formulazione attuale può apparire, cioè che si debbano rimandare soltanto le modalità del trasferimento: desidererei che risultasse ben chiaro che sia da rimandare ad un provvedimento ulteriore lo studio e la risoluzione di questo problema di fondo, e precisamente: primo, se sia possibile attribuire ad un'azienda autonoma certe funzioni e, nella eventualità di una risposta positiva, con quali modalità; secondo, nell'eventualità che a questa prima domanda di fondo si dovesse rispondere negativamente, quale potrebbe essere la soluzione per realizzare comunque il principio, sul quale io convengo senz'altro, della unificazione della politica della strada in tutti i settori.

Dico questo, perché il comma aggiuntivo proposto all'articolo 2 dice esattamente: « Con separato provvedimento legislativo si procederà alla riorganizzazione degli uffici del Ministero dei lavori pubblici, che attualmente esplicano i compiti previsti dal precedente comma e si stabiliranno le modalità per il relativo trasferimento delle funzioni ».

Ora, la formula « riorganizzazione degli uffici » è un po', direi, sfumata e attenuata: non si tratta di questo, ma di decidere che cosa fare di una direzione generale. Mi preoccupa anche il seguito: « ...si stabiliranno le modalità per il relativo trasferimento delle funzioni, ed eventualmente dei funzionari, ecc. ». Sembrerebbe che tutto si debba ridurre a stabilire con quali modalità questo trasferimento si deve fare, in che modo si debbono trasferire i funzionari, le modalità e così via. La mia opinione, che mi è sembrato almeno apprezzata dall'onorevole Ministro, è, invece, quella di stabilire prima

di tutto se sia possibile attribuire ad una azienda autonoma funzioni tipicamente ministeriali o se non si debba escogitare un qualche cosa di diverso per realizzare veramente il principio della unificazione della politica della strada.

BUSETTO. Vorrei fare questa dichiarazione, onorevole Presidente. Prendere atto della dichiarazione dell'onorevole Ministro e affermare che la nostra parte sostiene la necessità e l'urgenza di procedere alla approvazione di questo disegno di legge, evitando tutti gli ostacoli e tutti i ritardi che possono frapporsi alla approvazione medesima. Noi comprendiamo benissimo le osservazioni che sono state fatte dall'onorevole Camangi la volta scorsa e da lui riprese questa mattina, come pure quelle formulate, nei loro interventi, da altri onorevoli colleghi nella precedente riunione a proposito, indefinitiva, soprattutto dell'ultimo comma dell'articolo 2, cioè le attribuzioni nuove che vengono assegnate all'A.N.A.S., al quale ultimo comma bisogna, direi, saldare spirito è lettera del comma aggiuntivo proposto dalla Commissione.

L'onorevole Camangi dice: noi ci troviamo di fronte ad una scelta; il Ministro ha fatto promesse e assunto impegni per quel che riguarda, direi, la schematizzazione sul piano giuridico di questo sistema; noi, però, dobbiamo pagare un certo prezzo a questa scelta perché siamo ancora nel vago e resteremmo ancora nell'indefinito, con la formulazione dello stesso comma aggiuntivo proposto dalla Commissione!

CAMANGI. Proprio quello è il prezzo che non vorrei pagare!

BUSETTO. D'accordo!

Ora, secondo me, se si approva quest'ultimo comma dell'articolo 2, si fa una scelta. Noi dobbiamo aver chiara coscienza di questo. Questa scelta si fa!

Il problema, poi, si imposta sul modo, forma di attuazione di questa scelta che noi facciamo, una volta approvato quest'ultimo comma dell'articolo 2. Il problema, quindi, è questo: dobbiamo fare o non dobbiamo fare questa scelta?

Ora, una considerazione più ancora che una proposta io faccio e sottopongo all'attenzione della Commissione: è possibile stralciare questo ultimo comma e accantonarlo? Lasciarlo impregiudicato? Non l'emendamento aggiuntivo, ma l'ultimo comma dell'articolo 2 nel testo approvato dal Senato! Non lo possiamo stralciare e mettere da parte, e provvedere alla schematizzazione del passaggio delle attribuzioni, delle competen-

ze, ecc., all'A.N.A.S., con un nuovo provvedimento legislativo?

Perché, se su questo stralcio si trovasse d'accordo la Commissione, ciò starebbe a significare che c'è da parte di tutti gli onorevoli commissari la volontà, non già di respingere questa materia, ma soltanto di volerla approfondire, secondo modi e termini qui suggeriti dallo stesso onorevole Camangi.

Io penso che in questo modo potremmo essere a posto, perché sugli altri punti, personale e sistema di finanziamento, siamo tutti d'accordo e, naturalmente, tutto verrebbe praticamente realizzato del disegno di legge in esame.

Se, però, questa scelta, questo accantonamento diciamo, dell'ultimo comma dell'articolo 2 non venisse realizzato, non lo si volesse fare, allora io sono di questo parere: chi ha emendamenti da proporre li proponga senz'altro, ma lo si faccia rapidamente. L'onorevole Camangi, per esempio, vuole proporre un emendamento a questo ultimo comma, oppure all'emendamento aggiuntivo, vuole inserire una garanzia maggiore — e noi condividiamo le sue stesse preoccupazioni! — ebbene, lo faccia! Ma si proceda rapidamente alla trattazione dei singoli articoli. Non voglio con questo chiedere la chiusura della discussione generale, ma dico: chiunque abbia emendamenti da proporre li presenti e, poi, passiamo senz'altro agli articoli, perché, su quelli che sono per così dire i pilastri fondamentali del disegno di legge in esame, personale e finanziamento, ormai siamo tutti d'accordo.

CURTI IVANO. Ci rendiamo conto della difficoltà nella quale viene oggi a trovarsi la Commissione nel doversi pronunziare su un importante problema come questo. Mi dispiace non potermi attenere completamente alle raccomandazioni rivolte poc'anzi dall'onorevole Presidente, ma questo perché da parte nostra riteniamo di dover ribadire qui in una forma, se possibile ancor più precisa, il nostro punto di vista.

Noi ci rendiamo conto delle difficoltà che ci sono state illustrate dallo stesso onorevole Ministro, il quale viene a trovarsi oggi qui in una scomoda situazione a seguito di quanto è già avvenuto, circa questo progetto di legge, al Senato. Ma noi non possiamo tuttavia sottrarci né mancare di esprimere il nostro parere diverso, in contrasto con quanto è stato chiesto qui dall'onorevole Ministro e anche con quanto è stato detto da alcuni onorevoli colleghi.

Perché? Intanto, noi siamo contrari, e su questo punto rimaniamo molto fermi, al fatto, divenuto ormai una consuetudine, come io ho già avuto modo di sottolineare nel mio precedente intervento, che ogni qualvolta si predisponesse un progetto di legge, si cerchi di porre in una situazione di disagio i parlamentari, i componenti di questa Commissione. Perché, infatti, nel caso, si è voluto abbinare il problema del personale con quelli che sono i compiti della azienda, che sono due cose ben diverse e ben distinte? Noi quindi siamo contrarissimi a tutto questo. Una cosa è la questione del personale, circa la quale noi siamo disposti a soffermarci a discuterne fino a dare loro soddisfazione, e un'altra è la questione dei compiti dell'Azienda, cosa ben più difficile e di vasta portata e che non può essere inserita, come è stato fatto, in questo schema di legge, con criteri e profonde contraddizioni che mettono i colleghi in una situazione di perplessità. Io addirittura non riesco a spiegarmi come possa essere uscito dal Senato uno schema come questo, con tante e tali contraddizioni!

Circa i compiti nuovi dell'A.N.A.S., dobbiamo dire che, mentre affermiamo continuamente di essere favorevoli ad un decentramento degli organi amministrativi dello Stato, qui, si accentra tutto in un unico organismo, anche se esso dovrà poi avvalersi di organi periferici, dando luogo a un caso di accentramento tra i più rilevanti del nostro paese. Perché, non vi sarà nessun altro organismo o ministero che abbracci un così vasto settore di competenza come l'A.N.A.S.: 60 mila chilometri di strada, gestione di autostrade, ecc.; se poi aggiungiamo il resto delle strade comunali e così via, certamente l'Azienda, per la manutenzione, le modifiche ordinarie ed altro, dovrà fare cose colossali! Non vedo oggi nel nostro paese qualcosa di simile!

Ora, è mai possibile pensare a una cosa di questo genere?

Noi pensiamo all'autonomia delle regioni, degli enti locali e qui, con un emendamento all'articolo 2, l'A.N.A.S. si sostituisce a tutti e a tutto. Si dice: « All'A.N.A.S. sono inoltre attribuiti tutti i compiti attualmente disimpegnati dal Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda le strade non statali di uso pubblico. L'A.N.A.S. ha anche il compito di coordinare i programmi relativi alla viabilità non statale e di vigilarne la realizzazione ». Quindi, si sostituisce al Ministero in tutti questi compiti! Se ci trovassimo d'accordo su questa proposta, praticamente vote-

remmo l'abolizione del Ministero dei lavori pubblici! Di questo si tratterebbe e di nullo altro. Ma, noi non possiamo essere d'accordo. Vi sembra possibile veramente poter accettare dei poteri simili trasferiti all'A.N.A.S., la quale, deliberando, non vincola affatto il Ministro? Dice, d'altra parte, la proposta, in un successivo articolo, che le deliberazioni del Consiglio dell'A.N.A.S. si sostituiscono alle delibere o ai pareri che potrebbe esprimere in materia il Consiglio superiore dei lavori pubblici! Orbene, anche questa è una delle molte ragioni che ci inducono ad insistere perché si vada a fondo nella cosa.

Un altro motivo di seria preoccupazione è rappresentato dall'ultima dichiarazione che ci ha fatto poc'anzi l'onorevole Ministro.

Noi vorremmo essere intesi nel migliore dei modi. È nostra intenzione portare un contributo nella misura del possibile alla formulazione di questa legge. Ma, se è vero che l'articolo 26 rappresenta quello che il signor Ministro ci ha detto, è anche vero che ciò viene maggiormente a confermare la nostra preoccupazione, quella della esautorazione sempre più completa degli organi di decentramento che noi vediamo nella regione e nella amministrazione provinciale, la quale ultima per istituzione, come uno dei suoi compiti fondamentali, ha sempre avuto quello di curare in modo particolare la viabilità.

Ora, se si applicasse l'ultimo comma dell'articolo 2 proprio nello spirito dell'articolo 26, non v'è dubbio che l'A.N.A.S. finirebbe per provvedere anche alla politica finanziaria di investimenti nel settore, non solo delle strade statali, ma anche delle strade non statali.

Ora, in queste condizioni, noi verremmo a porre un'ipoteca estremamente grave su quelli che saranno i compiti delle nostre amministrazioni locali, su quello che è uno degli scopi e dei principi che noi perseguiamo con molta serietà e molta convinzione. Noi siamo profondamente convinti di questa esigenza e, quindi, evidentemente noi non ce la sentiamo di dare il nostro benestare ad una discussione e, comunque, accettare che immediatamente si passi all'esame dei singoli articoli del testo, che ci viene proposto, e che si possa comunque arrivare ad un'approvazione molto rapida, senza che siano stati prima chiariti alcuni di questi punti che noi riteniamo molto importanti.

Quindi, riassumendo ancor più brevemente, il nostro pensiero è questo: noi riteniamo che per iniziare veramente una buona volta — perché, altrimenti qui non inizierem-

mo mai — il nostro lavoro, si potrebbe arrivare alla determinazione di fare di questo progetto di legge due schemi di legge ben precisi e distinti, uno per quanto concerne l'organico del personale, per cui noi, come ho già detto prima, ci impegnamo sin d'ora a partecipare alla soluzione del problema che esso investe nel più breve tempo possibile, e l'altro, il secondo, che deve indicare esattamente quali i compiti che l'A.N.A.S. dovrà assolvere d'ora in poi, tenendo presenti i grandi problemi della viabilità nel nostro paese.

E però — ed ecco il punto che a noi rimane ancora da chiarire e per cui siamo ancora molto preoccupati — non dimentichiamo questo: ci sono anche altri problemi e sono quelli dei trasporti nel nostro paese. È possibile qui non dire una parola delle Ferrovie dello Stato la cui amministrazione registra già 100 miliardi di *deficit* all'anno, che potranno diventare domani 120 miliardi, e non voler, quindi, esaminare a fondo, un momento almeno, il problema della riduzione del costo dei trasporti?

L'Italia è il paese in cui i trasporti mediamente costano più che in altri paesi. Ora, è possibile affrontare questa legge senza dire una parola su questo problema?

Ecco perché noi insistiamo sull'esigenza di doversi fare una discussione più approfondita e vedere se, separando le due cose, si riesce veramente a dare un reale contributo alla formulazione del provvedimento in esame. Perché, me lo consenta l'onorevole Ministro, in otto anni che siedo in Parlamento ho potuto constatare che leggi come quella che ci viene qui proposta sempre si fanno e si dice: è l'ultima che si fa! E poi, però, si torna a farne continuamente. Ecco perché noi ci opponiamo recisamente a questo sistema!

FRUNZIO. Sono d'accordo per l'immediata approvazione di questa legge. Quando si parla di coordinamento di programmi relativi alla viabilità io sono d'accordo e vorrei che si potesse estendere, questo coordinamento, a tutto il problema dei trasporti. Da qui, il mio pallino del Consiglio superiore dei trasporti.

SERVELLO. Ho visto emergere da questa discussione una preoccupazione di carattere fondamentale ed assorbente rispetto alle altre, soprattutto rispetto a quelle avanzate dall'onorevole Curti, e cioè l'esigenza di un'unitarietà nella politica della strada. Ora, questo mi pare venga detto in tutti i congressi e riaffermato in ogni occasione. Viceversa, attraverso l'impostazione data qui stamane dal-



l'onorevole Curti, si dovrebbe fare, nello stesso tempo, una politica di decentramento per quanto attiene ai compiti degli Enti locali e regionali e, invece, di accentramento e quindi di difesa per altri enti al vertice, come il Consiglio superiore dei lavori pubblici! Ora, queste due tesi mi sembrano in contrasto. Ma, a parte questo contrasto che non è apparente, ma sostanziale, io rilevo nelle dichiarazioni dell'onorevole Curti una contraddizione di fondo. Cioè a dire, questo provvedimento non può essere diviso in tante parti. Il provvedimento c'è nella sua interezza, in quanto imposta e risolve il problema in una determinata direzione e risolve o, quanto meno, tenta di inquadrare il problema dell'organico e tutto quanto investe la programmazione, finanziamento dei lavori, nonché manutenzione delle strade, ed allora va in questa direzione visto ed approvato; o, viceversa, si vuole polverizzare, diciamo così, in tante piccole parti questo disegno di legge, e addirittura s'invocano provvedimenti diversi che riguardano, soprattutto, talune nostre ambizioni, quale quella, ad esempio, del coordinamento fra Lavori pubblici e Trasporti, ed allora noi entriamo, così facendo, in un campo complesso, in un vero e proprio ginepraio, così difficile, per cui certamente non troveremmo la strada giusta.

Ora, io posso soltanto accedere ad una esigenza evidente, e mi pare che questo punto di vista sia stato accolto anche dal Governo, laddove, cioè, con un emendamento all'articolo 2, si parla di un separato provvedimento legislativo che dovrebbe procedere alla riorganizzazione degli uffici del Ministero dei lavori pubblici e, quindi, stabilire le modalità di attuazione dei compiti trasferiti dal Ministero all'A.N.A.S. e specificati nello stesso articolo 2. Si tratterà di vedere se a questo comma aggiuntivo è possibile aggiungere qualche ulteriore precisazione che possa, nel contempo, venire incontro alla esigenza di un coordinamento anche da parte del Ministero dei lavori pubblici con l'A.N.A.S., in maniera che non ci sia una separazione, fra programmazione e attuazione, tale da ostacolare o, addirittura, mettere in pericolo la necessaria politica unitaria. Quindi, se fosse possibile dire, ad esempio, che la parte esecutiva, il fatto esecutivo di questa programmazione, ecc., io ritengo che gran parte delle preoccupazioni che esistono potrebbero anche scomparire. Perché io non penso assolutamente che l'A.N.A.S., azienda autonoma, voglia subentrare in tutto e per tutto a quelli che sono i compiti del Ministero

dei lavori pubblici. Anzi, secondo me, ha tutto l'interesse a rimanere l'organo di esecuzione d'una politica unitaria e coerente in materia di strade.

Quindi, con questa raccomandazione, io penso di potermi associare alla richiesta, che è stata fatta anche dalla estrema sinistra — qualche volta le « estreme » si toccano! — di procedere con urgenza alla approvazione del disegno di legge.

RIPAMONTI. Le parole dell'onorevole Ministro hanno riconfermato le preoccupazioni emerse in Commissione sul problema di fondo: la distinzione fra la politica della strada e lo strumento esecutivo di questa politica. Io esprimo parere favorevole alla approvazione immediata del disegno di legge, con la soluzione del problema così come è stata rappresentata.

Vorrei, però, far rilevare che il comma aggiuntivo all'articolo 2 peggiora la situazione, cioè esalta la preoccupazione insita nei rilievi fatti dalla Commissione, onorevole Ministro! Mentre riterrei, invece, che, con una variante al comma ultimo dell'articolo 2 del disegno di legge, si potrebbe arrivare a chiarire che le funzioni, trasferite dal Ministero alla Azienda autonoma delle strade, sono puramente e semplicemente le funzioni esecutive attualmente esercitate dal Ministero dei lavori pubblici e che il coordinamento dei programmi delle strade statali con quelli delle strade comunali e provinciali è puramente nell'ambito tecnico, mentre i programmi vengono formulati dal Ministero dei lavori pubblici. Questo anche per chiarire la competenza del Ministero.

E per questo che ho presentato un emendamento per cui, alla seconda riga del secondo comma, invece di parlare di « compiti » si dovrebbe dire « compiti esecutivi » ed invece di « programmi » andrebbe detto « programmi predisposti dal Ministero dei lavori pubblici ».

In tal modo, le funzioni esecutive verrebbero trasferite e si lascerebbe la porta aperta ad una proposta successiva che il Ministero può fare per chiarire meglio.

CIANCA. Ho ascoltato con una certa perplessità la proposta avanzata dal collega Curti per la quale si dovrebbe provvedere con due separati provvedimenti a risolvere, da una parte, il problema del personale e, dall'altra, quello dei suoi compiti, che saranno quelli che la Commissione stabilirà che dovranno essere, sulla base di una unificazione in senso direttivo, oltre che esecutivo o di una unificazione in senso più limitato.

È vero che si potrebbe, con provvedimento separato, trattare la materia riguardante il personale ma non ci dobbiamo nascondere le difficoltà cui andremmo incontro, perché, in tanto un provvedimento è organico, in quanto le stesse funzioni sono viste in correlazione a chi le deve esplicitare. Se risolviamo il problema delle funzioni, ma non quello dell'organico dell'Istituto, anche le funzioni del personale dovrebbero essere domani riviste e ritoccate ed il problema del personale non sarebbe, quindi, risolto che in un senso molto provvisorio.

Sorgerebbe, poi, un'altra difficoltà nei riguardi dell'altro ramo del Parlamento; esso, per due anni, ha lavorato a questo disegno di legge, lo ha studiato, ha apportato modifiche che riteniamo giuste. Ora, se noi stralciamo la parte che riguarda il personale, gli restituiremmo un provvedimento del tutto nuovo e del tutto diverso che dovrebbe essere oggetto, da parte del Senato, di uno studio molto più lungo di quello che sarebbe richiesto da un provvedimento unico, sia pure modificato. Di qui il pericolo, nel quale, non dobbiamo incorrere, di una lungamente ritardata approvazione da parte del Senato che, poi, lo rinvierebbe a noi. Il rimedio, insomma, sarebbe peggiore del male.

Le perplessità avanzate dall'onorevole Camangi sono state anche le nostre, circa la unificazione del servizio: ce ne eravamo resi conto da molto tempo ed avevamo presentato il progetto di legge d'iniziativa dei deputati Santi e Maglietta; non si tratta, quindi, di preoccupazioni postume, possiamo, anzi, affermare, con una certa priorità. Oggi, però, l'unico punto che rimane in discussione deve essere l'A.N.A.S., come azienda veramente speciale di fronte a tutte le altre aziende di Stato attualmente esistenti che dovrebbe avere dei compiti che esorbitano alquanto da quelli che sono i compiti delle aziende di Stato. È questa, un po' una preoccupazione anche mia. L'articolo 2 non risolve il problema e l'emendamento proposto non fa che una questione di attuazione, mentre dà come scontato il principio che tutte le attribuzioni della Direzione generale della viabilità passano all'A.N.A.S. con tutte le conseguenze e le implicazioni che questo comporta.

Se vogliamo lasciare in sospenso questo problema considerato così grave, così preoccupante, possiamo farlo ma debbo dire che l'ultima proposta avanzata dall'onorevole Ripamonti mi trova piuttosto favorevole perché risolve il problema della esecuzione, problema molto serio, riduce tutta quella congerie

di pareri e di carteggi che ha luogo tra l'A.N.A.S. e il Ministero, agevola tutta la parte esecutiva delle opere e dei controlli e, nello stesso tempo, lascia al Ministero la possibilità di mantenere la prerogativa della programmazione e la unicità di sviluppo della viabilità, della politica della viabilità.

È una proposta che mi pare dovremmo accogliere.

Per quanto riguarda tutte le altre parti del disegno di legge ritengo che siano ormai mature per dare un giudizio, avendo ciascun gruppo fissato ormai le proprie posizioni e potendo presentare gli emendamenti ai singoli articoli.

Proporrei, quindi, magari di aggiornare la discussione per la presentazione degli emendamenti, ma mantenendo il provvedimento al primo punto dell'ordine del giorno della prossima riunione nella quale entrare senz'altro nel merito dei singoli articoli.

BORGHESE. L'onorevole Curti ha proposto di scindere la legge in due parti: la parte riguardante le funzioni dell'A.N.A.S. e la parte riguardante l'organizzazione dell'A.N.A.S.; d'altra parte noi sappiamo che non si può pensare ad una organizzazione che non sia, come giustamente ha osservato l'onorevole Cianca, in correlazione con le funzioni e i nuovi compiti dell'Azienda.

L'articolo 2 è così preoccupante che non si è potuto, da parte nostra, non esprimere queste preoccupazioni, preoccupazioni che, però, in gran parte, la proposta Ripamonti viene a togliere in quanto, mentre la formulazione originaria dell'articolo 2 dava all'A.N.A.S., non solo facoltà e compiti tecnici, ma anche di direzione, di autopolitica della viabilità italiana e noi pensiamo che questo non debba essere demandato ad una azienda, ma debba rimanere prerogativa del Ministero, la proposta Ripamonti, se ho ben compreso, demanda, invece, all'A.N.A.S. la direzione tecnica sotto una direttiva che rimane facoltà del Ministero dei lavori pubblici.

Vista la cosa sotto questo aspetto, il nostro gruppo dichiara di recedere dalla sua precedente posizione di intransigenza e di porsi sul piano degli altri gruppi.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Do la parola all'onorevole Ministro.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi sembra che l'intervento dell'onorevole Borghese porti una convergenza di opinioni per cui è superata la questione dello stralcio della parte riguardante il personale.

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1960

Volevo far notare, per tranquillizzare gli onorevoli Camangi e Busetto che hanno tornato a insistervi, che la norma aggiuntiva all'articolo 2, in sé e per sé, ha un contenuto di norma quasi a carattere regolamentare, per cui si sarebbe potuto rinviare al regolamento oppure provvedervi con norma delegata.

Perché non ho pensato di ricorrere a questo? Perché il previsto successivo provvedimento legislativo garantisce più di qualsiasi ordine del giorno che saremo investiti di tutta la materia e avremo la possibilità di legiferare in maniera completamente libera: la Commissione deciderà che cosa questi provvedimenti debbono contenere, che cosa si deve e cosa non si deve fare. Tutto, insomma, rimane, in un certo senso, impregiudicato, proprio perché torneremo, così come lo siamo ora, su un piano legislativo che investirà in pieno la Commissione.

Questo mi permetto far osservare per tranquillità degli onorevoli colleghi.

Vi è poi la questione sollevata dall'onorevole Curti. Se condivido l'esigenza di una politica unitaria della strada, debbo osservare che la politica unitaria dei trasporti è problema della strada, della ferrovia, dei porti, della navigazione interna; aggiungo che se fosse possibile vederla unitariamente ed organicamente attraverso il Consiglio superiore dei trasporti non avrei, in via pregiudiziale, alcuna difficoltà, ché, questo, non è contraddittorio con una politica di decentramento: si può fare una politica coordinata ed unitaria, nella nostra impostazione politica, che ha in sé elementi di decentramento. La soluzione può essere giusta o non giusta a seconda di come venga vista ed attuata. Coordinamento ed unitarietà di una politica generale si trovano completamente al rispetto di quelle che sono le norme costituzionali.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« L'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, Amministrazione statale con ordinamento autonomo, cui presiede il Ministro per i lavori pubblici, assume la denominazione di " Azienda nazionale autonoma delle strade " (A.N.A.S.) ».

Non essendovi osservazioni né emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« L'A.N.A.S. ha i seguenti compiti:

a) gestire le strade e le autostrade statali e provvedere alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria;

b) realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;

c) costruire nuove strade statali e nuove autostrade, sia direttamente, sia in concessione;

d) vigilare sulla esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllare la gestione delle autostrade il cui esercizio sia stato dato in concessione;

e) curare l'acquisto, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili e immobili destinati al servizio delle strade e autostrade statali;

f) presiedere all'attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, nonché la tutela del traffico e della segnaletica; adottare i provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade e sulle autostrade medesime;

g) formare e tenere aggiornato un elenco di tutte le strade, distinto a seconda che si tratti di autostrade, strade statali, provinciali e comunali e comunque di uso pubblico. A tal fine gli enti proprietari delle strade sono tenuti a dare notizia all'A.N.A.S. delle strade che vengono comprese negli elenchi tenuti dalle rispettive Amministrazioni;

h) attendere e partecipare a studi, a rilevazioni statistiche ed a prove sperimentali nella materia attinente al campo della tecnica delle costruzioni stradali del traffico e della circolazione;

i) pubblicare ogni anno una relazione di carattere tecnico-economico sull'attività svolta nell'esercizio precedente e sui rilevamenti statistici che saranno fissati dal regolamento, in essi compresi quelli relativi alla precedente lettera h).

All'A.N.A.S. sono inoltre attribuiti tutti i compiti attualmente disimpegnati dal Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda le strade non statali di uso pubblico. L'A.N.A.S. ha anche il compito di coordinare i programmi relativi alla viabilità non statale e di vigilarne la realizzazione ».

All'articolo 2 sono stati presentati diversi emendamenti.

Il primo, a firma dell'onorevole Lombardi Giovanni, è il seguente:

« Al primo comma sostituire la prima riga con le seguenti parole: L'A.N.A.S. — fatta salva la competenza diretta del Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda la programmazione generale delle autostrade e strade statali e il coordinamento con quella delle strade non statali di uso pubblico — ha i seguenti compiti ».

L'onorevole Lombardi Giovanni ha facoltà di illustrarlo.

LOMBARDI GIOVANNI. Come si vede, la mia preoccupazione è quella di attribuire al Ministero dei lavori pubblici la competenza per quanto si riferisce alla programmazione. Non è possibile concepire un passaggio di tutta la politica delle strade dalla competenza del Ministero, cui oggi appartiene, all'A.N.A.S. Fermo questo principio, si tratterà di risolvere il problema del coordinamento tra il Ministero e l'A.N.A.S.

SERVELLO. Vorrei sapere se l'emendamento presentato dal collega Lombardi Giovanni può essere unificato con quello presentato dall'onorevole Ripamonti al secondo comma. Diversamente ci troveremmo di fronte ad un doppio.

LOMBARDI GIOVANNI. Condivido il rilievo mosso dal collega Servello, perché in sostanza l'emendamento Ripamonti, che propone di aggiungere dopo la parola « compiti » l'altra « esecutivi », non fa altro che riconoscere il principio generale contenuto nel mio emendamento.

CAMANGI. L'emendamento da me presentato, sostitutivo dell'ultimo comma dell'articolo 2, si riallaccia anche alle preoccupazioni espresse negli emendamenti Lombardi Giovanni e Ripamonti, che si riferiscono, invece, al primo comma.

Il testo del mio emendamento è il seguente: « Con separati provvedimenti legislativi si concentrerà nell'A.N.A.S.; mediante i necessari adattamenti strutturali, anche tutta la competenza circa la viabilità non statale attualmente attribuita al Ministero dei lavori pubblici, fermo restando comunque il compito del Ministro per quanto attiene a tutta la politica della strada ed alla relativa programmazione ».

L'ultimo comma dell'articolo 2, con l'emendamento aggiuntivo della I Commissione, praticamente si risolverebbe nella affermazione del principio della unificazione in un unico organo dell'attività inerente alle strade ed il rinvio, col comma aggiuntivo, ad un altro

provvedimento legislativo dell'attuazione di questo principio e della formulazione delle modalità per la sua attuazione.

Come ho detto prima, mi è sembrato che questo comma aggiuntivo riducesse troppo al dettaglio il problema, cioè desse per acquisito che all'A.N.A.S. possono essere attribuiti compiti tipicamente ministeriali e si preoccupasse soltanto del problema delle modalità e così via dicendo. Ora io ritengo che, anche per uniformarci ad una certa euritmia legislativa, se vogliamo affermare il principio e rinviare la sua attuazione ad un successivo provvedimento legislativo, sia opportuno farlo in una e non in due volte.

D'altra parte si potrebbe, proprio in questa sede, venire incontro alla preoccupazione veramente apprezzabile del collega Lombardi Giovanni circa la esigenza che resti comunque attribuita al Ministro dei lavori pubblici, più che al Ministero, la competenza della politica generale della strada e quindi della relativa programmazione.

Per questi motivi mi sono permesso di presentare l'emendamento di cui ho già dato lettura.

MISEFARI. La seconda parte del suo emendamento, onorevole Camangi, si presta a maggiore confusione.

CAMANGI. Rimandando ad un altro provvedimento legislativo l'attuazione del principio al quale si è accennato, affermeremo esplicitamente che comunque la politica della strada resta un compito del Ministro dei lavori pubblici, intendendosi, altresì, compresa nella politica della strada, come elemento fondamentale, la programmazione generale.

Sottopongo, ad ogni modo, l'emendamento al giudizio dei colleghi.

BUSETTO. Signor Presidente, vorrei conoscere l'emendamento presentato dall'onorevole Ripamonti.

PRESIDENTE. L'emendamento Ripamonti è in sostanza questo; aggiungere all'ultimo comma dell'articolo, seconda riga, dopo la parola: « compiti », l'altra: « esecutivi » e alla sesta riga, dopo la parola « programmi », le altre: « disposti dal Ministero dei lavori pubblici ».

L'intero comma sarebbe in definitiva così formulato? « All'A.N.A.S. sono inoltre attribuiti tutti i compiti esecutivi attualmente disimpegnati dal Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda le strade non statali di uso pubblico. L'A.N.A.S. ha anche il compito di coordinare i programmi disposti dal Ministero dei lavori pubblici relativi alla via-

bilità non statale e di vigilarne la realizzazione ».

RIPAMONTI. A me pare, onorevoli colleghi, che attualmente la competenza circa le strade statali sia già dell'A.N.A.S., tanto è vero che la legge che ha modificato l'ordinamento degli organi consultivi del Ministero dei lavori pubblici ha stabilito di non fare rientrare nella competenza del Consiglio superiore dei lavori pubblici l'attuazione dei progetti eseguiti dall'A.N.A.S. Ciò significa che l'A.N.A.S., per quanto si riferisce alle strade statali, ha anche compiti di programmazione in questo settore, quanto meno sotto il profilo tecnico; sicché sarebbe logico che il coordinamento dei programmi esecutivi, anche dal punto di vista tecnico, fossero trasferiti all'A.N.A.S. Di conseguenza, l'emendamento proposto dal collega Lombardi Giovanni mi sembra non accettabile, perché verrebbe a modificare uno stato di fatto; d'altra parte, bisogna aggiungere che il voler rinviare ad un provvedimento successivo l'attuazione di certe funzioni esecutive dell'A.N.A.S. provocherebbe un contrasto con il dettato dell'articolo 6 della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
ALESSANDRINI

BUSETTO. Se non vado errato, mi sembra che l'onorevole Lombardi Giovanni abbia voluto affermare nel suo emendamento che responsabile della politica generale della strada e della programmazione nel settore delle autostrade e delle strade statali, nonché del coordinamento con la politica delle strade non statali è il Ministero dei lavori pubblici. Devo dichiarare che riaffermare questo principio, come suggerisce il collega Lombardi Giovanni, non è cosa dannosa. Per quel che riguarda il confronto tra l'emendamento proposto dall'onorevole Camangi e quello proposto dal collega Ripamonti, devo dichiararmi a favore di quello Ripamonti che a me sembra più chiaro.

In quello Camangi, poi, mi pare di ravvisare una certa contraddizione quando si dice, da una parte, che l'A.N.A.S. dovrà ricevere in sé tutta la competenza circa la viabilità non statale e, dall'altra, che deve rimanere fermo il compito del Ministro per quanto attiene a tutta la politica stradale ed alla relativa programmazione. Ciò del resto si può desumere anche dal fatto che il Ministro dei lavori pubblici è anche presi-

dente del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S.

CAMANGI. L'emendamento dell'onorevole Lombardi Giovanni, se ho ben compreso, si pone una seria preoccupazione: quella cioè di evitare che la politica e la programmazione generale della strada diventi di competenza dell'A.N.A.S. L'onorevole Ripamonti, dal canto suo, fa rilevare che in sostanza tale competenza, per la parte statale, è già attribuita all'A.N.A.S.

Tornando dunque all'emendamento del collega Ripamonti, devo fare osservare che qui non si tratta soltanto di trasferire all'A.N.A.S. dei compiti esecutivi, vale a dire il disbrigo materiale delle pratiche, ma quello più vasto di concentrare in un unico organo il complesso della materia che attiene alle strade. Diversamente non concluderemmo nulla. Parlando solo di compiti esecutivi, sarebbe come, (per esprimermi con un esempio elementare), se una pratica per la provincializzazione di un contributo o per la provincializzazione di una strada, anziché essere trattata a Porta Pia, fosse trattata a via Monzambano; il tutto si tradurrebbe, insomma, in un cambio di sede degli impiegati.

Il problema che noi ci poniamo, onorevoli colleghi, è un altro: non quello di concentrare materialmente certi compiti esecutivi, ma, come ho già detto, tutta la visione globale della materia in esame. Sotto questo aspetto consentitemi di dirvi che il mio emendamento è forse quello che più direttamente risponde allo scopo. Esso infatti tende a concentrare in un unico organo tutta la materia della strada, tutta la competenza per la viabilità anche non statale. Dico « anche non statale », perché quella statale è un fatto già acquisito per ragioni storiche e sistematiche. Il mio emendamento dunque, oltre che affermare questo importante principio, eviterebbe di rimandare il tutto ad un altro provvedimento legislativo e riaffermerebbe, a chiusura dell'articolo 2, il compito squisitamente politico del Ministro per quanto attiene alla politica della strada ed alla programmazione generale. In questo modo penso che elimineremmo quei dubbi e quelle perplessità che domani potrebbero far nascere discussioni e addirittura seri inconvenienti circa la delimitazione delle attività del Ministero, da una parte, e dell'A.N.A.S., dall'altra.

Alla luce di queste considerazioni prego gli onorevoli colleghi di voler benevolmente considerare il mio emendamento, magari, migliorandolo, se del caso, o, in ultima analisi, prendendolo come testo base per la so-

luzione della serie di problemi che ci pone l'articolo 2.

**PRESIDENTE.** Qual'è il parere del Relatore su detti emendamenti presentati all'articolo 2?

**BARONI, Relatore.** Prima di tutto non si è tenuto presente nella discussione che, nell'emendamento proposto dalla I Commissione affari costituzionali, è previsto, non solo un comma aggiuntivo all'articolo 2, ma (come recita anche l'articolo 68) che il secondo comma dell'articolo 2, comunque formulato, non ha efficacia prima dell'entrata in vigore del futuro provvedimento legislativo di cui al comma aggiuntivo. Ciò evidentemente comporta un rinvio di tutta questa parte della materia. Va inoltre tenuta presente un'altra preoccupazione, quella cioè della conciliabilità, o meno, dell'emendamento Camangi con le successive norme una delle quali, di carattere fondamentale, è quella dell'articolo 26 lettera b) dove è detto che le entrate dell'azienda, tra le altre, sono costituite « da un contributo del Tesoro dello Stato per gli esercizi dal 1965-66 al 1968-69 in misura pari allo stanziamento previsto per l'esercizio 1964-65 dall'articolo 18 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, per la concessione di ulteriori contributi alle amministrazioni provinciali per la sistemazione delle strade classificate provinciali, secondo quanto stabilito dalla legge citata ». Ora alla domanda se l'emendamento dell'onorevole Camangi sia compatibile, o meno, con la lettera b) dell'articolo 26 la mia risposta è molto perplessa, anche se alla fine penso si possa rispondere affermativamente e che, quindi, salva una più adeguata sistemazione giuridica dell'emendamento stesso, esso potrebbe essere accolto.

**CAMANGI.** A mio giudizio la lettera b) dell'articolo 26 dovrebbe essere soppressa in tutti i casi, anche accettando l'emendamento della I Commissione. Tale emendamento infatti, rinviando ad un altro provvedimento legislativo l'attuazione del trasferimento delle competenze, dovrebbe rinviare necessariamente anche il trasferimento dei fondi. Non sopprimendo la lettera b) dell'articolo 26 si trasferirebbero all'A.N.A.S. i fondi per la provincializzazione delle strade e non la competenza ad adoperarli.

**BUSETTO.** Non si può trasferire la competenza sul piano esecutivo?

**BARONI, Relatore.** Circa l'emendamento dell'onorevole Lombardi Giovanni penso che esso non possa essere accolto perché riguarda un tema che va regolato a parte.

Per quanto riguarda poi l'emendamento dell'onorevole Ripamonti non posso non confessare la mia perplessità sul significato dell'espressione: « compiti esecutivi ». Io penso che, mentre in questa sede potremmo facilmente trovare un accordo sul significato da attribuire a queste parole, in sede di applicazione esse potrebbero invece prestarsi ad interpretazioni diverse. Per quanto attiene poi all'ultima parte dell'emendamento Ripamonti, anche qui si affacciano delle perplessità. Infatti esso dice: « l'A.N.A.S. ha anche il compito di coordinare i programmi disposti dal Ministero dei lavori pubblici relativi alla viabilità non statale e di vigilarne la realizzazione ». Questo disposto mi sembra che accentuerebbe alquanto i poteri del Ministro in una materia che dovrebbe essere di prevalente competenza degli enti locali.

Ad ogni modo, secondo me, il punto centrale è la compatibilità, o meno, di questi emendamenti (in particolar modo quello dell'onorevole Camangi) con l'articolo 26 lettera b).

**ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici.** Per quanto riguarda l'emendamento presentato dall'onorevole Lombardi Giovanni devo dire che — pur condividendone lo spirito — non mi pare tecnicamente ben congegnato.

Per quanto attiene agli emendamenti proposti all'ultimo comma devo fare mie le perplessità avanzate dall'onorevole Relatore. Del resto, l'onorevole Camangi, molto logicamente, concludendo uno dei suoi interventi, ha dichiarato che l'approvazione di questo tipo di emendamento comporterebbe la soppressione anche della lettera b) dell'articolo 26. Ora faccio presente che questo ultimo articolo altro non è che un prefinanziamento, nel momento in cui la legge n. 126 sarà scaduta, del provvedimento relativo alla provincializzazione delle strade.

Data l'importanza e la delicatezza del tema, se questo punto dovesse essere tralasciato, sarebbe veramente cosa difficile inserirlo in seguito.

Per tutti questi motivi sarei dell'avviso di procedere sulla base di quanto propone l'emendamento Ripamonti, quantunque anche io sia in dubbio sulla efficacia della espressione « compiti esecutivi » che potrebbe rivelarsi restrittiva con la conseguenza, in questo caso, di dover ritoccare il finanziamento, cosa che mi sta molto a cuore. Nell'ultima parte, poi, si dice che « l'A.N.A.S. ha il compito di coordinare i programmi disposti dal Ministero ». Da questa espressione ne vien

fuori una situazione che non riesco a configurare. Il Ministro determina il programma, poi l'A.N.A.S., presieduta dallo stesso Ministro, coordina quanto è già stato stabilito dal Ministro: è una cosa che non vedo come possa andare in concreto.

Mi permetto, quindi, suggerire, a mia volta, di sostituire l'ultimo periodo del secondo comma con il seguente altro: « L'A.N.A.S. ha anche il compito di coordinare l'attuazione dei programmi disposti dal Ministero dei lavori pubblici ». Questa mi sembra una definizione più chiara e non suscettibile di critiche.

Non c'è bisogno dire, d'altra parte, che sono dell'avviso di mantenere anche il comma aggiuntivo proposto dalla I Commissione che richiama parecchie cose da farsi in riferimento a tutta la problematica del provvedimento.

LOMBARDI GIOVANNI. Dopo i chiarimenti dell'onorevole Ministro, mi dichiaro disposto a modificare l'emendamento da me proposto, a condizione che si mantenga il concetto che il coordinamento generale nel settore dei trasporti è competenza diretta del Ministero dei lavori pubblici.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non ho nessuna difficoltà ad accettare questo principio perché non mi pare che aggiunga o tolga niente a quella che è la competenza del mio Ministero in questo settore.

CERVONE. Onorevole Lombardi Giovanni, per non complicare le cose, si potrebbe includere questo ultimo suo concetto in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'emendamento dell'onorevole Lombardi Giovanni, nella nuova stesura, risulta così formulato:

« L'A.N.A.S. — fatta salva la competenza diretta del Ministero per quanto riguarda la politica generale della strada — ha i seguenti compiti: ».

BUSETTO. Il nostro gruppo fa propria la prima stesura dell'emendamento Lombardi Giovanni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Lombardi Giovanni alla prima riga dell'articolo 2, nella stesura originaria fatto proprio dal Gruppo comunista e non accolto dal Governo:

*Sostituire le parole:* « L'A.N.A.S. ha i seguenti compiti: » *con le altre:* « L'A.N.A.S. — fatta salva la competenza diretta del Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda

la programmazione generale delle autostrade e strade statali e il coordinamento con quella delle strade non statali di uso pubblico — ha i seguenti compiti: ».

(Non è approvato).

Passiamo all'esame dell'emendamento Lombardi Giovanni nella sua seconda stesura, di cui do nuovamente lettura:

*Sostituire le parole:* « L'A.N.A.S. ha i seguenti compiti: » *con le altre:* « L'A.N.A.S. — fatta salva la competenza diretta del Ministero per quanto riguarda la politica generale della strada — ha i seguenti compiti: ».

CAMANGI. Dichiaro di astenermi dal votare questo emendamento perché lo considero, non dico pleonastico, ma perlomeno non produttivo, visto che la competenza che all'A.N.A.S. deriva dalle leggi attualmente vigenti resta inalterata.

CECCHERINI. Dichiaro di votare contro tutti gli emendamenti presentati e di accogliere solo quello della I Commissione affari costituzionali.

SERVELLO. Annuncio il voto contrario mio e del mio Gruppo a questo emendamento, non fosse altro perché all'articolo 6 sono chiaramente indicati i compiti del Ministro il quale in pratica sovrintende alla direzione di tutta l'azienda.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Mi dichiaro anch'io contrario all'emendamento. Sono viceversa favorevole alla modifica proposta dal Ministro Zaccagnini. I compiti dell'A.N.A.S., infatti, sono tutti elencati ed è quindi inutile ogni ulteriore precisazione.

RIPAMONTI. Voterò contro l'emendamento Lombardi perché il modo come è stato formulato fa nascere una seria preoccupazione. Qui non si pone il problema del coordinamento della viabilità, ma quello di creare, in un domani, l'ampliamento degli uffici burocratici del Ministero dei lavori pubblici, al quale verrebbe data anche la competenza della programmazione delle strade statali e delle autostrade. Fin quando si trattava di una riconferma della politica della strada nella persona del Ministro, potevo anche essere d'accordo; ma dovendosi viceversa passare ad una strutturazione burocratica degli uffici accentrati nelle mani del Ministro, io non posso non esprimere parere contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Giovanni Lombardi nella sua seconda stesura di cui ho già dato lettura.

(Non è approvato).

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1960

Pongo ora in votazione il primo comma dell'articolo 2 così come formulato nel testo del disegno di legge.

« L'A.N.A.S. ha i seguenti compiti:

a) gestire le strade e le autostrade statali e provvedere alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria;

b) realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;

c) costruire nuove strade statali e nuove autostrade, sia direttamente, sia in concessione;

d) vigilare sulla esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllare la gestione delle autostrade il cui esercizio sia stato dato in concessione;

e) curare l'acquisto, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili e immobili destinati al servizio delle strade e autostrade statali;

f) presiedere all'attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, nonché la tutela del traffico e della segnaletica; adottare i provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade e sulle autostrade medesime;

g) formare e tenere aggiornato un elenco di tutte le strade, distinto a seconda che si tratti di autostrade, strade statali, provinciali e comunali e comunque di uso pubblico. A tal fine gli enti proprietari delle strade sono tenuti a dare notizia all'A.N.A.S. delle strade che vengono comprese negli elenchi tenuti dalle rispettive Amministrazioni;

h) attendere e partecipare a studi, a rilevazioni statistiche ed a prove sperimentali nella materia attinente al campo della tecnica delle costruzioni stradali del traffico e della circolazione;

i) pubblicare ogni anno una relazione di carattere tecnico-economico sull'attività svolta nell'esercizio precedente e sui rilevamenti statistici che saranno fissati dal regolamento, in essi compresi, quelli relativi alla precedente lettera h) ».

(È approvato).

Passiamo al secondo comma.

L'onorevole Camangi, come lui stesso ha preannunciato, ha presentato un emendamento sostitutivo del secondo comma e del

comma aggiuntivo proposto dalla prima Commissione. Esso è così formulato:

« Con separati provvedimenti legislativi si concentrerà nell'A.N.A.S., mediante i necessari adattamenti strutturali, anche tutta la competenza circa la viabilità non statale attualmente attribuita al Ministero dei lavori pubblici, fermo restando comunque il compito del Ministero per quanto attiene a tutta la politica della strada ed alla relativa programmazione ».

Il Relatore ha proposto, eventualmente, di emendarlo ed il Ministro ha espresso su di esso parere contrario.

A sua volta, l'onorevole Ripamonti ha proposto di aggiungere, al secondo rigo — dopo la parola: « compiti » — l'altra: « esecutivi », e, al secondo periodo — dopo la parola: « programmi » —, le altre: « disposti dal Ministero dei lavori pubblici ».

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi riferisco al primo emendamento dell'onorevole Ripamonti. Il termine « esecutivi » può prestarsi a molteplici interpretazioni. Infatti già il dare, o non, i contributi finanziari ai comuni ed alle province per la rete non statale, fa nascere il dubbio se costituisca un compito esecutivo o no. E questo è il punto fondamentale. Infatti, se per compito esecutivo si intende anche il finanziamento di un'opera, allora rimane ferma la lettera b) dell'articolo 26; ma se l'interpretazione di compito esecutivo va limitata alla sede tecnica, escludendo quindi il relativo finanziamento, allora necessariamente il punto b) dell'articolo 26 dovrebbe essere soppresso, il che mi dispiacerebbe molto. Per queste considerazioni pregherei l'onorevole Ripamonti di non insistere.

RIPAMONTI. Accetto la richiesta dell'onorevole Ministro e per quanto concerne il secondo emendamento lo sostituisco con il seguente:

Sostituire il secondo comma con il seguente altro: « L'A.N.A.S. ha anche il compito di coordinare e vigilare l'attuazione dei programmi disposti dal Ministro dei lavori pubblici relativi alla viabilità non statale ».

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Ripamonti, lei, mentre modifica la formulazione del secondo emendamento, ritira il primo emendamento aggiuntivo, alla seconda riga, della parola: « esecutivi » dopo « compiti »?

RIPAMONTI. D'accordo, signor Presidente.



BUSETTO. Dopo questa precisazione facciamo nostra il primo emendamento Ripamonti.

PRESIDENTE. Allo stato delle proposte, per quanto concerne l'ordine di votazione degli emendamenti, esso mi sembra debba essere il seguente: innanzitutto è da votare il primo emendamento Ripamonti che è il più lontano, nella sostanza, dal contenuto del disegno di legge; nel caso che questo emendamento non venisse accolto, allora si passerebbe alla votazione dell'emendamento Camangi, sostitutivo dell'intero comma, per passare da ultimo alla votazione del secondo emendamento Ripamonti qualora non fosse approvato neanche l'emendamento Camangi.

Pongo in votazione il primo emendamento Ripamonti e precisamente l'aggiunta — dopo la parola: « compiti » — dell'altra: « esecutivi ».

*(Non è approvato).*

Passiamo ora all'emendamento, sostitutivo del secondo comma e del comma aggiuntivo della I Commissione, proposto dal collega Camangi del quale do nuovamente lettura:

« Con separati provvedimenti legislativi si concentrerà nell'A.N.A.S., mediante i necessari adattamenti strutturali, anche tutta la competenza circa la viabilità non statale attualmente attribuita al Ministero dei lavori pubblici, fermo restando comunque il compito del Ministro per quanto attiene a tutta la politica della strada ed alla relativa programmazione ».

CAMANGI. Se si preferisce usare l'espressione: « fermo restando comunque il compito del Ministero », non ha nessuna difficoltà ad aderire.

SERVELLO. Prendo la parola per una breve dichiarazione di voto. Mi dichiaro contrario all'approvazione dell'emendamento Camangi in quanto l'espressione « mediante i necessari adattamenti strutturali » in esso contenuta mi sembra pleonastica o, quanto meno, da formulare in maniera del tutto diversa. Comunque, anche se l'emendamento dovesse ottenere l'approvazione dei colleghi, il problema della formulazione dovrebbe essere risolto in sede di coordinamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Camangi, sostitutivo del secondo comma dell'articolo 2 e del comma aggiuntivo proposto dalla I Commissione, non accolto dal Governo.

*(Non è approvato):*

Pongo in votazione il secondo emendamento Ripamonti sostitutivo del secondo periodo del secondo comma con il seguente altro:

« L'A.N.A.S. ha anche il compito di coordinare e vigilare l'attuazione dei programmi disposti dal Ministro dei lavori pubblici relativi alla viabilità non statale ».

*(È approvato).*

Pongo ora in votazione l'intero secondo comma che risulta così formulato:

« All'A.N.A.S. sono inoltre attribuiti i compiti attualmente disimpegnati dal Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda le strade non statali di uso pubblico. L'A.N.A.S. ha anche il compito di coordinare e vigilare l'attuazione dei programmi disposti dal Ministro dei lavori pubblici relativi alla viabilità non statale ».

*(È approvato).*

Passiamo al comma aggiuntivo proposto dalla I Commissione:

« Con separato provvedimento legislativo si procederà alla riorganizzazione degli uffici del Ministero dei lavori pubblici, che attualmente esplicano i compiti previsti dal precedente comma, e si stabiliranno le modalità per il relativo trasferimento delle funzioni, ed eventualmente dei funzionari, per la gestione dei fondi e per l'esercizio, da parte dell'Azienda, dei compiti attualmente spettanti al Ministero suddetto e per l'espletamento dei relativi controlli ».

Lo pongo in votazione.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 2 nel suo complesso, modificato secondo l'emendamento testè approvato.

*(È approvato).*

Passiamo all'articolo 3. Ne do lettura:

« Per la formazione dell'elenco delle strade statali, per la classificazione delle strade medesime o per la declassificazione di strade o tronchi di esse dalla categoria delle statali si applicano gli articoli 2, 3 e 12 della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

I tratti di varianti che si eseguano in modifica dei percorsi di strade statali senza alterarne i caposaldi di tracciato, sono considerati appartenenti, a tutti gli effetti, alle strade statali. In tali casi, ai tratti del pre-

esistente tracciato sostituiti dalla variante si applica l'articolo 6 della citata legge 12 febbraio 1958, n. 126 ».

Non essendovi emendamenti, né osservazioni, lo pongo senz'altro in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

« I tratti di strade statali che attraversano abitati con popolazione non superiore a 20 mila abitanti fanno parte della rete delle strade statali, giusta la lettera c) dell'articolo 7 della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

Nei suddetti tratti interni, regolarmente delimitati, l'A.N.A.S., oltre alla gestione e alla manutenzione del piano viabile potrà assumere, d'intesa con i comuni interessati, la gestione e la manutenzione dei marciapiedi e delle banchine rialzate.

Per i tratti interni indicati nel primo comma, l'indennità prevista dal secondo comma dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, sui lavori pubblici, è conservata limitatamente ai comuni con popolazione superiore ai ventimila abitanti che non siano capoluoghi di provincia. È soppresso il contributo previsto dall'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, per i comuni con popolazione inferiore ai ventimila abitanti.

Resta ferma la competenza dei comuni per tutti gli adempimenti relativi ai servizi urbani comunque interferenti con i tratti di strade statali indicati nei precedenti commi; gli adempimenti stessi, ove comportino lavori che investano la consistenza del corpo stradale, sono subordinati alla preventiva autorizzazione dell'A.N.A.S. Gli eventuali canoni dovuti da privati per licenze o concessioni interessanti il corpo stradale nelle suddette traverse interne sono fatti salvi a favore dei comuni, i quali sono tenuti nei confronti dell'A.N.A.S. al ripristino dei tratti di strada interessati dalla esecuzione delle opere ».

Non essendovi emendamenti, né osservazioni, lo pongo senz'altro in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5:

« Sono autostrade le vie di comunicazione esclusivamente riservate al transito selezionato, di norma a pagamento, degli autoveicoli e dei motoveicoli, prive di attraversamenti a raso o comunque non custoditi, le quali siano riconosciute come tali con decreto del Ministro per i lavori pubblici.

La costruzione di nuove autostrade, quando non vi provveda direttamente l'A.N.A.S. può essere concessa ad Enti pubblici o a privati, ai quali può essere anche concessa la gestione per un periodo di tempo da stabilirsi.

La concessione è disposta mediante decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello per il tesoro; con lo stesso decreto viene approvata, sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ed il Consiglio di Stato, la convenzione che regola la concessione ».

Non essendovi emendamenti, né osservazioni, lo pongo senz'altro in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 6.

Ne do lettura:

« Il Ministro per i lavori pubblici è Presidente, ed ha l'alta direzione e la responsabilità dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.), che rappresenta a tutti gli effetti.

In caso di impedimento, il Ministro è sostituito dal Sottosegretario di Stato da lui delegato.

Sono organi centrali dell'Azienda  
il Consiglio di amministrazione;  
il Comitato tecnico-amministrativo;  
il Direttore generale.

Non essendovi osservazioni né emendamenti, lo pongo senz'altro in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 7.

Ne do lettura:

« Il Direttore generale coadiuva il Ministro nell'amministrazione dell'Azienda e sovrintende ai servizi ed agli uffici centrali e periferici.

Spetta altresì al Direttore generale:

a) approvare contratti ed autorizzare impegni di spesa concernenti sia la gestione aziendale sia la esecuzione di lavori in appalto o in economia diretta, quando per la preliminare prescritta istruttoria non sia richiesto il parere del Comitato tecnico-amministrativo o del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S.;

b) promuovere liti attive quando il valore dell'oggetto non superi lire 10 milioni;

c) autorizzare atti di transazione, diretti a prevenire o a troncare contestazioni giudiziarie quando ciò che l'Amministrazione

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1960

promette, rinuncia o abbandona non superi lire 5 milioni;

d) autorizzare le concessioni riguardanti il patrimonio e la tutela statale;

e) approvare le convenzioni che vengono stipulate fra l'Azienda e altre Amministrazioni dello Stato, Enti pubblici e privati per regolare singoli rapporti;

f) approvare gli aumenti periodici di stipendio del personale;

g) adottare i provvedimenti ed esercitare tutte le altre funzioni che gli sono direttamente attribuite da leggi, decreti o regolamenti, o che gli vengono delegate dal Ministro.

Il Direttore generale presenta al Ministro, entro il mese di novembre di ogni anno, una relazione sull'andamento dell'Azienda durante il precedente esercizio finanziario».

All'articolo 7 il Relatore propone il seguente comma aggiuntivo:

« Aggiungere la seguente lettera h):

« h) disporre le verifiche periodiche di cassa e gli accertamenti contabili che ritenga opportuni per qualunque ufficio centrale e periferico dell'Azienda a mezzo degli organi preposti al servizio di ragioneria ed a quello amministrativo dell'Azienda stessa ».

Non essendovi altri emendamenti, né osservazioni, pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo.

(È approvato):

Pongo quindi in votazione l'articolo nel suo complesso, che, dopo l'emendamento aggiuntivo testé approvato, risulta così formulato:

« Il Direttore generale coadiuva il Ministro nell'amministrazione dell'Azienda e sovrintende ai servizi ed agli uffici centrali e periferici.

Spetta altresì al Direttore generale:

a) approvare contratti ed autorizzare impegni di spesa concernenti sia la gestione aziendale sia la esecuzione di lavori in appalto o in economia diretta, quando per la preliminare prescritta istruttoria non sia richiesto il parere del Comitato tecnico-amministrativo o del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S.;

b) promuovere liti attive quando il valore dell'oggetto non superi lire 10 milioni;

c) autorizzare atti di transazione, diretti a prevenire o a troncane contestazioni

giudiziarie quando ciò che l'Amministrazione promette, rinuncia o abbandona non superi lire 5 milioni;

d) autorizzare le concessioni riguardanti il patrimonio e la tutela stradale;

e) approvare le convenzioni che vengono stipulate fra l'Azienda e altre Amministrazioni dello Stato, Enti pubblici e privati per regolare singoli rapporti;

f) approvare gli aumenti periodici di stipendio del personale;

g) adottare i provvedimenti ed esercitare tutte le altre funzioni che gli sono direttamente attribuite da leggi, decreti o regolamenti, o che gli vengono delegate dal Ministro.

Il Direttore generale presenta al Ministro, entro il mese di novembre di ogni anno, una relazione sull'andamento dell'Azienda durante il precedente esercizio finanziario;

h) disporre le verifiche periodiche di cassa e gli accertamenti contabili che ritenga opportuni per qualunque ufficio centrale e periferico dell'Azienda a mezzo degli organi preposti al servizio di ragioneria ed a quello amministrativo dell'Azienda stessa ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8. Ne do lettura:

« La Direzione generale si articola nei seguenti servizi:

a) servizio amministrativo;

b) servizio tecnico;

c) servizio ispettivo tecnico dei lavori;

d) servizio di ragioneria.

La ripartizione interna dei servizi e la competenza dei rispettivi uffici sono stabilite con decreto del Ministro per i lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S. ».

Non essendovi emendamenti, né osservazioni, lo pongo senz'altro in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9. Ne do lettura:

« Il Direttore del servizio amministrativo coadiuva il Direttore generale nell'espletamento delle sue funzioni, lo sostituisce in caso di impedimento, dirige il servizio amministrativo ed esercita le funzioni di capo del personale.

Il Direttore del servizio tecnico dirige il servizio stesso e coordina l'attività degli Ispettorati tecnici che attendono agli studi, alle ricerche, alle prove sperimentali ed agli

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1960

adempimenti d'ordine tecnico che non riguardano direttamente la gestione dei lavori.

Il Direttore del servizio ispettivo tecnico dei lavori attende all'alta vigilanza di tutti i lavori che sono nella competenza dell'A.N.A.S. e coordina le attività degli Ispettorati di zona ».

— Non essendovi emendamenti, né osservazioni, lo pongo senz'altro in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 10. Ne do lettura:

« Il Consiglio di amministrazione è presieduto dal Ministro per i lavori pubblici; Presidente dell'A.N.A.S., o, in caso di suo impedimento, dal Sottosegretario di Stato delegato dal Ministro stesso ed è composto:

a) dal Direttore generale dell'Azienda;  
b) dal Direttore del servizio amministrativo;

c) dal Direttore del servizio tecnico e dal direttore del servizio ispettivo tecnico dei lavori;

d) da un ispettore generale amministrativo e da due ispettori generali tecnici;

e) dal Direttore capo di ragioneria;

f) da due Consiglieri di Stato;

g) da un sostituto Avvocato generale dello Stato;

h) da un rappresentante del Ministero dell'interno, da un rappresentante del Ministero delle finanze, da un rappresentante del Ministero del tesoro, da un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, da un rappresentante del Ministero dell'agricoltura e foreste, da un rappresentante del Ministero dei trasporti e da un rappresentante del Ministero del turismo e dello spettacolo, ciascuno con qualifica non inferiore a ispettore generale;

i) da un Presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

l) da un Ufficiale generale in servizio permanente effettivo;

m) da un esperto in materia economico-finanziaria designato dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro;

n) da un rappresentante della Cassa per il Mezzogiorno;

o) da un rappresentante delle Province designato dall'Unione delle provincie italiane;

p) da un rappresentante dei Comuni designato dall'Associazione nazionale dei comuni italiani;

q) da un rappresentante dell'Automobile club italiano;

r) da un rappresentante del Touring club italiano;

s) da un esperto in materia stradale designato dall'Associazione, a carattere nazionale, più rappresentativa fra ingegneri e architetti italiani;

t) da un professore ordinario delle facoltà di ingegneria o politecnici;

u) da due esperti in materia stradale;

v) da due rappresentanti del personale designati elettivamente.

Quando siano all'ordine del giorno questioni che concernono le Regioni deve essere invitato un rappresentante dell'Amministrazione regionale interessata.

Alle adunanze del Consiglio di amministrazione, quando si devono esaminare affari che interessano altre Amministrazioni, possono essere invitati i capi dei servizi competenti.

Possono essere anche invitati alle adunanze, per l'esame di determinati affari, gli ispettori generali tecnici dell'A.N.A.S. non facenti parte del Consiglio, nonché esperti di particolare competenza nelle materie da trattare, anche se estranei all'Amministrazione.

Gli invitati ai sensi dei tre commi precedenti partecipano alle adunanze a titolo consultivo, senza diritto a voto.

Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un funzionario amministrativo appartenente alla carriera direttiva, con qualifica non inferiore a direttore di sezione, nominato con decreto del Ministro per i lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S.

Parimenti con decreto del Ministro per i lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S., viene delegato altro funzionario amministrativo appartenente anch'esso alla carriera direttiva dell'A.N.A.S., con qualifica non inferiore a direttore di sezione, perché possa sostituire il segretario del Consiglio di amministrazione in caso di impedimento del medesimo ».

All'articolo 10 la I Commissione ha proposto un emendamento aggiuntivo e precisamente, alla lettera t), propone di aggiungere le parole: « designato dal Consiglio superiore della pubblica istruzione ».

CECCHERINI. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sul problema della composizione del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. Esso risulta composto da 34 membri, numero che a me sembra pletorico.

Avendo presieduto, per delega del Ministro, durante otto mesi il Consiglio di ammi-

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1960

nistrazione, l'esperienza mi suggerisce di proporre alcune modifiche all'articolo 10 del disegno di legge al nostro esame. Innanzitutto, sopprimerei la lettera *e*). Vedo inoltre che alla lettera *f*) sono previsti due consiglieri di Stato; io proporrei di ridurre il numero ad uno. Sopprimerei, infine, le lettere *m*), *n*), *o*), *p*), *q*), *r*) ed *s*). Chiedo, insomma, alla Commissione se non sia il caso di rivedere un po' la composizione di questo pletorico Consiglio di amministrazione per tentare di pervenire ad un organismo più snello e più aderente ai compiti che il Consiglio stesso dovrebbe avere.

FRUNZIO. Propongo alla lettera *h*) di sopprimere le parole finali; « ciascuno con qualifica non inferiore a ispettore generale ».

COLOMBO RENATO. Io propongo di sopprimere la lettera *u*).

PRESIDENTE. Qual'è il parere del Relatore in merito agli emendamenti proposti dagli onorevoli Ceccherini, Frunzio e Colombo Renato?

BARONI, *Relatore*. Per quanto riguarda la soppressione della lettera *e*) proposta dall'onorevole Ceccherini mi dichiaro senz'altro contrario essendo il direttore del servizio amministrativo qualcosa di completamente diverso dal direttore capo di ragioneria. I quattro capi servizio delle varie direzioni (dirigente servizio amministrativo, servizio tecnico, ispettivo e di ragioneria), sono necessari. Per quanto riguarda la proposta di ridurre ad uno il numero dei Consiglieri di Stato, non sono contrario in modo assoluto. Per quanto riguarda la lettera *m*), devo far presente che questa norma, al pari di quella della lettera *f*), è stata introdotta dal Senato dopo una lunga discussione...

CAMANGI. Perché il direttore di ragioneria si chiama direttore « capo » e non semplicemente direttore, come tutti gli altri? Desidererei, inoltre, un ulteriore chiarimento a proposito della spiegazione data dall'onorevole Relatore circa la necessità di mantenere i direttori capi di ragioneria, essendo necessari i quattro direttori dei quattro servizi amministrativo, tecnico, ispettivo e di ragioneria. Io mi chiedo perché deve esserci un direttore del servizio di ragioneria quando si tratta di un servizio dell'A.N.A.S. che non ha niente a che vedere con la Ragioneria generale dello Stato.

BARONI, *Relatore*. Mi permetto ricordare che il problema della inclusione degli esperti nel Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ha formato oggetto di ampie discussioni al Senato, dove il provvedimento dovrà an-

cora ritornare e dove, se approvassimo l'emendamento proposto, nascerebbero nuove discussioni.

Per quanto riguarda le lettere *o*) e *p*) devo dire che l'articolo 68 prevede la loro sospensione, in attesa dell'adozione di futuri provvedimenti.

CECCHERINI. Ritiro quella parte del mio emendamento che si riferisce alle lettere *o*) e *p*).

BARONI, *Relatore*. Per ciò che riguarda la lettera *q*) è evidente che non è possibile escludere il rappresentante dell'Automobile Club italiano e altrettanto vale per la lettera *r*) concernente il rappresentante del Touring club italiano.

Mi dichiaro, invece, indifferente alla soppressione della lettera *s*).

PRESIDENTE. Onorevole Relatore, vuole rispondere a quanto proposto dall'onorevole Frunzio?

BARONI, *Relatore*. Mi dichiaro contrario all'emendamento Frunzio.

BUSETTO. Il mio gruppo si dichiara contrario all'emendamento Frunzio.

BARONI, *Relatore*. Mi dichiaro indifferente all'emendamento proposto dal collega Colombo Renato soppressivo della lettera *u*).

CECCHERINI. Propongo che si specifichino i rappresentanti di cui alla lettera *v*), nel senso di aggiungere le parole: « uno scelto tra il personale tecnico, l'altro tra il personale amministrativo ».

PRESIDENTE. Onorevole Ceccherini, il suo emendamento potrebbe dar luogo a degli inconvenienti in quanto il personale amministrativo è notoriamente numericamente meno rappresentato nei confronti di quello tecnico.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Pur riconoscendo che effettivamente il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. è notoriamente pletorico, bisogna dire, però, che, attraverso questo organo, si è cercato di creare quanto è stato preconizzato dall'onorevole Frunzio e, cioè, una specie di Consiglio superiore della politica generale nel settore della strada. L'inclusione dei rappresentanti dei Ministeri dell'agricoltura e del turismo e dello spettacolo ha, appunto, lo scopo di operare un coordinamento in questo settore. Che questa sia poi la sede più idonea per regolare la materia, lo stabiliremo quando si procederà alla sua strutturazione definitiva.

Stando così le cose, mi dichiaro di parere contrario alla soppressione delle varie lettere dell'articolo, ad eccezione dell'emendamento Colombo Renato perché effettivamente non riesco a capire l'inclusione di due esperti

in materia stradale quando si sa che ci si trova di fronte ad una infinità di altri esperti:

Per quanto riguarda l'emendamento Frunzio, pregherei di non insistere.

FRUNZIO. Ritiro il mio emendamento.

RIPAMONTI. I membri del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. sono, nella massima parte, funzionari dello Stato; mentre, ad esempio, nelle aziende I.R.I. alla composizione del Consiglio di amministrazione partecipano funzionari di altre aziende.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Ripamonti, credo che la presenza di un funzionario statale anziché quella di un comune cittadino possa ritenersi una garanzia! Onorevole Ceccherini, è giusto ciò che lei dice a proposito della lettera v), però bisogna tener presente che potrebbe accadere, quando si opera la scelta, che un settore prevalga sull'altro.

CECCHERINI. Mentre rinuncio a tutti gli altri emendamenti, insisto sull'ultimo e precisamente sull'aggiunta alla fine della lettera v), delle parole: « uno scelto tra il personale tecnico, l'altro tra il personale amministrativo ».

PRESIDENTE. Ricapitolando: tutti gli emendamenti presentati dall'onorevole Ceccherini sono stati ritirati ad eccezione di quello relativo alla lettera v); l'onorevole Frunzio rinuncia al suo emendamento, mentre quello dell'onorevole Colombo Renato è stato accolto dal Governo. Insomma, gli emendamenti da porre in votazione sono: quello proposto dalla I Commissione di aggiungere alla fine della lettera t) le parole: « designato dal Consiglio superiore della pubblica istruzione », quello dell'onorevole Colombo Renato soppressivo della lettera u) e quello dell'onorevole Ceccherini aggiuntivo, alla lettera v), delle parole: « uno scelto tra il personale tecnico e l'altro tra quello amministrativo ».

BUSETTO. Mi dichiaro contrario all'emendamento Ceccherini perché a mio avviso potrebbe dar luogo a serie confusioni e difficoltà nelle elezioni.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Busetto, credo che sia cosa utile avere nell'ambito del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. un rappresentante per ciascuna delle due categorie interessate.

BUSETTO. I due rappresentanti, così come avviene per il Consiglio di amministrazione delle ferrovie, vengono eletti dal personale e si eleggono sulla base di liste presentate dalle correnti sindacali. Tutto dipende,

logicamente, dal rapporto di forze esistente nell'ambito dei due settori, rapporto che noi non conosciamo.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nel caso specifico si pongono due problemi: uno della rappresentanza delle categorie professionali ed un altro della rappresentanza delle correnti sindacali. Per quanto riguarda il primo, mi sembra giusto che, quando al Consiglio di amministrazione vengono discussi dei problemi, a seconda che si tratti di materia amministrativa o tecnica, siano i rappresentanti dell'uno o dell'altro ramo a perorare la causa in quanto, appartenendo a quel ramo specifico, possono farlo con competenza e dignità. Il problema delle correnti sindacali è una cosa del tutto diversa.

Potrebbe accadere, ad esempio, che una corrente sindacale in seno all'amministrazione abbia la prevalenza assoluta sulle altre con la conseguenza di monopolizzare l'intera rappresentanza sindacale. Quindi, mi sembra più giusto separare le correnti per evitare, come ho detto prima che, qualora fossero unite, una prevalenza blocchi immediatamente tutti e due i posti.

SERVELLO. Secondo me la questione è superata dall'articolo 11 che stabilisce: « Le norme per l'elezione dei rappresentanti del personale sono stabilite con decreto del Ministro per i lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S., sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda ».

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo articolo riguarda le norme, ma l'elezione delle persone è un'altra cosa.

BUSETTO. È vero che l'articolo 11 stabilisce il regolamento per le elezioni; ma io penso che si possa uscire da questa situazione con un impegno preciso da parte del Ministro in questo senso: e, cioè, che sia tutto il personale a votare per i due candidati, evitando che l'elezione per il tecnico avvenga tra il personale tecnico e l'amministrativo tra l'amministrativo. Poiché il Ministro è incaricato di redigere il regolamento, potrebbe impegnarsi in questo senso.

AZIMONTI. Possiamo, in ogni caso, richiamarci a parecchi precedenti. In tutti gli organismi statali o parastatali i rappresentanti del personale sono presenti pariteticamente. Nel settore privato, per la composizione delle commissioni interne si procede a due votazioni: una per il personale salariato e l'altra per il personale impiegatizio.

CIANCA. Per la elezione delle commissioni interne, il personale operaio vota esclusivamente per i propri rappresentanti.

PRESIDENTE. Per concludere, ritengo che la questione sia stata abbastanza approfondita e che si possa senz'altro procedere alla votazione.

Pongo successivamente in votazione:

L'emendamento proposto dalla I Commissione, aggiuntivo — alla fine della lettera *t*) — delle parole: « designato dal Consiglio superiore della pubblica istruzione ».

(È approvato).

Il mantenimento della lettera *u*), di cui l'onorevole Colombo propone la soppressione, soppressione alla quale il Governo è favorevole.

(Non è approvato).

L'emendamento Ceccherini aggiuntivo, alla lettera *v*), delle parole: « uno scelto fra il personale tecnico e l'altro fra il personale amministrativo ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'intero articolo 10 quale risulta con gli emendamenti testé approvati.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 11. Ne do lettura:

« Le norme per l'elezione dei rappresentanti del personale sono stabilite con decreto del Ministro per i lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S., sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda ».

Non essendovi osservazioni, né emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 12:

« I membri del Consiglio di amministrazione sono nominati con decreto del Ministro per i lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S.

I membri di cui alle lettere *f*), *g*), *h*), *e*), *m*), *n*), *o*), *p*), *q*), *r*), *s*) e *t*), del precedente articolo 10, sono nominati su designazione degli organi competenti. Per i membri indicati nelle lettere *o*), *p*), *q*), *r*), *s*) e *t*) gli organi competenti sottopongono al Ministro stesso una terna di nomi.

I membri non nominati in ragione del loro ufficio rimangono in carica tre anni, e possono essere confermati.

Gli altri membri del Consiglio, ove, per qualsiasi causa, cessino dalla carica durante il triennio, sono sostituiti con l'osservanza delle modalità di cui al primo e secondo com-

ma del presente articolo. I consiglieri subentranti esercitano le loro funzioni limitatamente al periodo di tempo in cui sarebbero rimasti in carica i loro predecessori, salvo la eventuale, successiva conferma ».

All'articolo 12, quarto rigo, c'è solo da rimediare ad un errore di stampa: ove si legge, infatti, lettera *e*), va letto lettera: *l*). Pongo in votazione l'articolo 12 con detta correzione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 13:

« Per la validità delle deliberazioni del Consiglio occorre la presenza di almeno la metà dei componenti, oltre quella di chi lo presiede.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta dei presenti e in caso di parità dei voti prevale quello di chi presiede ».

Non essendovi osservazioni, né emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 14:

« Il parere del Consiglio di amministrazione deve essere richiesto:

*a*) sul progetto di bilancio preventivo, sulle proposte di variazione in corso di esercizio e sul conto consuntivo;

*b*) sulle norme di massima per la esecuzione delle opere interessanti la viabilità;

*c*) sui programmi di massima per il miglioramento della rete stradale dello Stato, e per le nuove costruzioni di strade statali ed autostrade;

*d*) sui progetti di massima ed esecutivi di lavori e forniture, a cura dell'A.N.A.S., di importo superiore a 300 milioni, quando all'appalto si intenda provvedere ad asta pubblica, a licitazione privata o mediante appalto concorso: ovvero di importo superiore a 150 milioni, quando si intenda provvedere a trattativa privata od in economia;

*e*) sui progetti di massima ed esecutivi di importo superiore a lire 200 milioni, di opere da eseguirsi da Enti pubblici o da privati, per la cui esecuzione sia chiesta la concessione, a termini di legge, di contributi, concorsi o sussidi dello Stato. Per i progetti d'importo inferiore relativi ad opere di viabilità non statale per la cui esecuzione sia chiesta la concessione, a termini di legge, di contributi, concorsi o sussidi dello Stato, restano ferme le disposizioni del decreto del

Presidente della Repubblica 30 giugno 1955, n. 1534;

f) sulle variazioni ed aggiunte a progetti già approvati dal Consiglio stesso;

g) sulle variazioni ed aggiunte a progetti approvati dal Comitato tecnico-amministrativo quando, per effetto di proposta suppletiva, la spesa totale venga ad eccedere i limiti massimi di competenza del Comitato stesso;

h) sulle vertenze sorte con le imprese in corso d'opera o in sede di collaudo, per maggiori compensi o per esonero da penalità contrattuali, quando ciò che le imprese chiedono che l'Amministrazione prometta, abbandoni o paghi sia determinato o determinabile in somma eccedente lire 50 milioni;

i) sugli atti di transazione diretti a prevenire od a troncare contestazioni giudiziarie, quando non si tratti delle controversie di cui alla precedente lettera h), e quando ciò che l'Amministrazione promette, rinuncia o abbandona ecceda lire 30 milioni;

l) sulle proposte relative alla concessione di compensi per revisione di prezzi contrattuali in corso di opera o a lavori ultimati, quando l'importo totale della revisione non sia inferiore a lire 20 milioni o superi la metà dell'importo contrattuale;

m) sulle domande di concessione di lavori per sistemazione o miglioramento delle strade statali o per costruzione e gestione di nuove autostrade;

n) sui Capitolati speciali tipo;

o) sulle proposte di modificazioni all'organizzazione centrale o periferica della Azienda;

p) sulle proposte di nuova classificazione o di declassazione delle strade di sua competenza;

q) sulle concessioni di pensioni privilegiate.

I provvedimenti del Ministro non conformi ai voti del Consiglio devono essere motivati.

Il Consiglio di amministrazione esercita inoltre le attribuzioni stabilite dalla legge in materia di personale ed esprime il parere su ogni altro argomento sul quale il Ministro ritenga opportuno sentirlo ».

Dalla I Commissione viene proposta, innanzitutto, la sostituzione, nella seconda parte della lettera d), delle parole: « 150 milioni », con le altre: « 50 milioni » e, in secondo luogo, la soppressione della lettera e).

BIAGGI FRANCAANTONIO. Propongo, onde consentire agli onorevoli colleghi un più approfondito esame della materia, che la discussione dell'articolo 14 venga rinviata alla prossima seduta.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, rimane stabilito di rinviare il seguito dell'esame a domani.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 13,10.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI