

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

LXVIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 APRILE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.
<b>Proposta di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Senatori AMIGONI e OLIVA: Modifiche alle disposizioni finanziarie della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.). (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato). (3586) . . . . .	773
PRESIDENTE . . . . .	773, 774, 775, 776, 777, 778, 780, 781
BARONI, <i>Relatore</i> . . . . .	773, 777, 780, 781
ANGELINI GIUSEPPE . . . . .	774, 776, 780
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	775, 777, 780
RIPAMONTI . . . . .	776, 777
BIAGGI FRANCAANTONIO . . . . .	777, 780
ZAPPA . . . . .	777, 778
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	783

La seduta comincia alle 12,45.

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

(È approvato).

Discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Amigoni e Oliva: Modifiche alle disposizioni finanziarie della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.). (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3586).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei Senatori Amigoni e Oliva: « Modifiche alle disposizioni finanziarie della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade. (A.N.A.S.) ».

Come è noto agli onorevoli colleghi, il Comitato ristretto riunitosi ieri ha preso in esame la proposta di legge nel testo pervenuto dal Senato — che l'ha approvato nella seduta del 18 gennaio 1962 della sua VII Commissione permanente — ed ha raggiunto l'accordo su un nuovo testo.

Il Relatore, onorevole Baroni, ha facoltà di riferire sulla proposta e sul testo concordato in sede di Comitato ristretto.

BARONI, *Relatore*. Signor Presidente; onorevoli colleghi, l'esame della proposta Amigoni — Oliva ha condotto innanzi tutto il Comitato ristretto a riprendere in esame al-

cuni principi fondamentali della legge 7 febbraio 1961, n. 59. In particolare, questa legge, mentre trasferisce, in via di principio, le competenze del Ministero dei lavori pubblici in tema di viabilità degli Enti locali, dal ministero all'A.N.A.S., condiziona l'effettivo trasferimento delle competenze all'emanazione di un successivo provvedimento legislativo.

Il riesame del problema sulla base della esperienza ha indotto il Comitato a ritenere che la competenza in materia di viabilità degli Enti locali debba restare al Ministero dei lavori pubblici, nell'ambito della sua generale, tradizionale competenza in tema di viabilità.

Si è convenuto pertanto che la proposta Amigoni-Oliva debba essere esaminata alla luce di questi nuovi orientamenti, ed in tal senso ha lavorato il Comitato ristretto, sulla base di un testo suggerito dal Governo.

Deve rilevarsi innanzitutto che gli obiettivi della proposta, così come è stata rielaborata, sono limitati: oltre a ripristinare anche formalmente le tradizionali competenze del Ministero dei lavori pubblici, essa intende aprire talune nuove possibilità a favore degli Enti locali, sia ammettendo al contributo dello Stato la spesa necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento, la costruzione di strade comunali e provinciali non ammissibili ai contributi previsti dalla legge numero 126, sia rendendo possibile la predisposizione in via anticipata di piani indicativi di riparto dei contributi previsti dalla legge numero 59, in ulteriore attuazione della legge numero 126.

Gli ulteriori stanziamenti a favore degli Enti locali per le strade non ammesse a contributo in base alla legge n. 126 sono ricavati da una riduzione del contributo del Tesoro all'A.N.A.S., in misura tuttavia inferiore a quella prevista dal testo approvato dal Senato. Si è infatti ritenuto pericoloso ridurre in misura eccessiva le disponibilità dell'A.N.A.S., sulla quale incombe l'attuazione del piano di statizzazione conseguente alla legge numero 126. La Commissione tuttavia ha ritenuto di imporre all'A.N.A.S. la destinazione di certe aliquote minime del contributo del Tesoro per l'attuazione del piano di statizzazione.

La Commissione ha pure ritenuto, su proposta degli onorevoli Zappa ed Angelini, di includere permanentemente nel Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. i rappresentanti delle provincie e dei comuni, sia pure con voto consultivo. Si è ritenuto, infatti, che pur venendo meno la competenza dell'A.N.A.S. in tema di viabilità degli Enti locali, sia

opportuno far giungere in qualche modo la voce degli Enti locali nel Consiglio di amministrazione di un'Azienda che investe in modo così importante gli interessi generali della viabilità nazionale, con notevoli riflessi anche nei confronti degli Enti locali.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**ANGELINI GIUSEPPE.** Non è mia intenzione ripetere quanto detto ieri sera in Comitato ristretto; comunque, devo ricordare che abbiamo sottolineato la necessità di procedere, in sede di Commissione, ad un esame di tutto il problema della viabilità. Si tratta ormai di un vecchio impegno che da anni la Commissione aveva posto al Governo, ai predecessori del Ministro Sullo: gli onorevoli Togni e Zaccagnini infatti si erano impegnati in questo senso, ma fino ad oggi tale impegno è rimasto puramente nominale.

Se ricordo queste cose lo faccio perché convinto della urgenza di affrontare in maniera organica il problema della viabilità in tutti i suoi aspetti e di evitare di ricorrere (come si è fatto finora) a provvedimenti a carattere limitato, frammentario, presi il più delle volte sotto l'assillo dell'urgenza, come è avvenuto per la legge n. 59 che, rivolta a soddisfare esigenze del personale, ha finito con l'affrontare in malo modo certi aspetti fondamentali quali le funzioni del Ministero dei lavori pubblici e dell'A.N.A.S. in materia di viabilità non statale. Ieri sera abbiamo preso atto con soddisfazione dell'impegno del Ministro Sullo di fare in Commissione una relazione su tutto l'argomento della viabilità statale, del problema delle autostrade, delle strade minori ecc., anche perché le critiche mosse al piano autostradale trovano purtroppo, per quanto riguarda la viabilità, conferma ogni giorno. Particolarmente lacunosi si presentano i provvedimenti relativi alla viabilità così detta minore, prescindendo da quella statale, delle strade provinciali e comunali.

Bisogna riconoscere che il provvedimento al nostro esame, alla luce delle modifiche suggerite dal Governo, presenta degli aspetti positivi. Positivo è il fatto che venga restituita al Ministero dei lavori pubblici la competenza in materia di programmazione e di coordinamento della viabilità non statale.

Il provvedimento si impone urgentemente (ce ne rendiamo conto ed appunto per questo abbiamo dato il nostro parere favorevole ieri sera) per certi aspetti sulla viabilità comunale e per le strade provinciali non contemplati dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126.

Però, non ostante questi interventi, ci sembra che il problema sia quello che riguarda il settore della viabilità nei Comuni. Inutile ripetere qui i dati sulle insufficienze che si verificano in questo campo: l'onorevole Lombardi nella sua relazione, l'anno scorso, citava il fatto che, in base alla legge Tupini, i comuni avevano avanzato richieste per un importo di lavori di 140 miliardi, mentre con i contributi stabiliti con la legge Tupini si potevano affrontare soltanto opere per un importo di tre miliardi. Pertanto il provvedimento che ci accingiamo ad approvare risolve in misura addirittura insignificante questo problema.

Altrettanto dicasi per le strade, che erano provinciali prima dell'entrata in vigore della legge n. 126. I finanziamenti sono in cifre dell'ordine, al massimo, di una diecina di miliardi, mentre le provincie hanno prospettato la necessità di una spesa di 300 miliardi per la sistemazione di queste strade, che erano già provinciali. E così pure non vengono risolti quelli che sono molti degli inconvenienti lamentati nel corso dell'applicazione della legge n. 126, inconvenienti che non risalgono esclusivamente, e nemmeno in modo prevalente, alla lentezza con cui da parte delle Amministrazioni provinciali si procede alla progettazione delle opere: io credo che sia vero quello che è stato qui affermato, che per un certo numero di provincie si è verificato questo ritardo, ma i ritardi sono dovuti anche a difficoltà di carattere amministrativo e anche a responsabilità da parte del Governo e del Ministero. Ad esempio, la legge numero 126 prevedeva che per la quota di competenza delle Provincie, nella sistemazione delle strade provincializzate, lo Stato dovesse intervenire con una anticipazione, in base all'articolo 19 e altri della legge stessa. Questa norma non è stata mai osservata, come pure mi risulta che a tutt'oggi non sia stato mai corrisposto il contributo dello Stato alle Provincie per la manutenzione delle strade passate alle Provincie in base sempre alla citata legge numero 126. Quindi non si tratta di modificare la norma legislativa, ma di rendere operante un provvedimento che è già stato adottato.

Manifesto anche le mie perplessità in merito alla decurtazione che viene fatta del contributo a favore dei Comuni e delle provincie dalla proposta di legge Amigoni e Oliva. Ci rendiamo conto delle esigenze dei comuni e delle provincie, per cui il contenuto della proposta di legge in esame non susciterà certamente l'entusiasmo degli Enti locali. Tuttavia si è pensato di poter ovviare in una certa

misura a queste inevitabili lamentele impegnando l'A.N.A.S. a devolvere una determinata quota di finanziamento per la sistemazione delle strade che sono o che devono passare dalle Provincie all'A.N.A.S. Questo dovrebbe servire a stimolare il Ministero e l'A.N.A.S. ad assumere a carico dell'A.N.A.S. stessa circa 18 mila chilometri di strade provinciali, che devono passare all'Azienda ma che finora sono state assorbite solamente per una metà. Io riterrei opportuno che — così come è stato fatto per le strade comunali che devono passare alla provincia, per le quali si è fissato il 30 giugno come termine entro il quale dovrebbe avvenire la provincializzazione — analogamente dovrebbe essere fissato lo stesso termine circa l'obbligo per il passaggio delle strade provinciali all'A.N.A.S. Comunque, è già altamente positivo che si stabilisca l'entità dei finanziamenti che devono servire per la sistemazione di nuove strade statizzate o in corso di statizzazione, anche se questi finanziamenti sono inadeguati di fronte ai 300 miliardi già previsti per la sistemazione.

Vorrei infine presentare un ordine del giorno sull'applicazione della legge numero 126 e le varie questioni da essa sollevate.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno dell'onorevole Angelini è del seguente tenore:

« La Camera,

considerati i seri inconvenienti verificatisi nell'applicazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126 e successive modificazioni e integrazioni;

impegna il Governo

1°) a decretare entro il 30 giugno 1964 il passaggio fa le statali delle strade provinciali di cui all'articolo 15 della legge 12 febbraio 1958, n. 126;

2°) a dare pratica e tempestiva esecuzione all'articolo 10 della legge 16 settembre 1960, n. 1014 e all'articolo 19 della citata legge numero 126 ».

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

SPASARI. *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Ministro onorevole Sullo, impegnato al Senato, mi ha incaricato di comunicare alla Commissione che egli intende discutere completamente ed organicamente in sede di Commissione tutto il piano della viabilità statale.

L'impegno del Ministro di discutere in seno a questa Commissione mantiene tutta la sua validità anche se debbo far rilevare che

questa legge ha un carattere particolarmente urgente, per cui si è ritenuto necessario, attraverso la proposta Amigoni e Oliva, giungere ad apportare, con urgenza, delle modifiche alla legge approvata precedentemente. Quindi pregherei la Commissione di procedere nell'esame della proposta di legge e possibilmente alla sua approvazione.

Per quanto concerne l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Angelini e del quale il Presidente ha dato testè lettura, il Governo lo accetta come raccomandazione.

**PRESIDENTE.** Onorevole Angelini insiste perché l'ordine del giorno venga votato?

**ANGELINI GIUSEPPE.** Prendo atto che il mio ordine del giorno è stato accettato dal Governo come raccomandazione e non insisto a che sia posto in votazione.

**PRESIDENTE.** Passiamo allora all'esame degli articoli.

L'articolo 1, nel testo originario, è del seguente tenore:

« Il terzo comma della lettera *a*) dell'articolo 26 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, è così modificato:

« Per gli esercizi successivi al 1961-62 il contributo non sarà inferiore, per ciascun esercizio, a quello dell'esercizio precedente, aumentato di una quota pari al 2,2, per cento dell'introito complessivo delle imposizioni sopracitate nel penultimo esercizio precedente a quello di competenza ».

Il Comitato ristretto, su proposta del Governo, lo ha così modificato:

« Al Ministero dei lavori pubblici, nell'ambito della viabilità ordinaria, competono le seguenti attribuzioni:

*a*) assicurare l'armonico sviluppo della viabilità, coordinando le programmazioni predisposte dalle Amministrazioni e dagli Enti competenti per le classi di strade previste dall'articolo 1 della legge 12 febbraio 1958, n. 126;

*b*) classificare e declassare le strade statali, provinciali e comunali, secondo le norme della citata legge 12 febbraio 1958, n. 126;

*c*) costruire, sia direttamente che in concessione, le nuove strade non statali, in base a leggi speciali;

*d*) vigilare, a norma delle leggi vigenti, sull'esecuzione dei lavori, con o senza contributo dello Stato, di costruzione, sistemazione e manutenzione delle strade non statali di uso pubblico;

*e*) sovrintendere all'attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade di cui alle precedenti lettere *c*) e *d*);

*f*) fissare le direttive ed esercitare la sorveglianza sull'applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 144, lettera *b*), del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nonché di tutte le altre norme concernenti il traffico e la segnaletica sulle autostrade, sulle strade statali e su tutte le altre strade di uso pubblico adottando, nell'ambito delle leggi vigenti, i provvedimenti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle autostrade e strade medesime;

*g*) formare e tenere un elenco di tutte le strade non statali di uso pubblico. A tal fine gli enti proprietari sono tenuti a dare notizia al Ministero dei lavori pubblici delle strade che vengano incluse negli elenchi delle rispettive amministrazioni;

*h*) predisporre e partecipare a studi, raccolta ed elaborazione di dati statistici, a prove sperimentali nella materia attinente alla tecnica delle costruzioni stradali, del traffico e della circolazione ».

**RIPAMONTI.** Concordo con il nuovo testo dell'articolo 1, in quanto conferma come il Ministero dei lavori pubblici abbia sentito l'esigenza di non procedere a modifiche della legge precedente senza precisare, secondo il disposto dell'articolo 2 che fu introdotto appunto da questa Commissione, quali siano le funzioni del Ministero nel settore della viabilità.

Devo notare che nell'articolo sostitutivo ci si limita ad una elencazione di compiti. Ora, una politica è anche elencazione di compiti; ma tale elencazione dovrebbe essere preceduta — a mio avviso — da una precisazione della funzione fondamentale che il Ministero ha nel campo della viabilità, quale è rappresentata dalla impostazione del piano di sviluppo della viabilità.

Il piano di sviluppo della viabilità nel nostro paese da chi è formato, da chi è composto e studiato se non dal Ministero dei lavori pubblici? E allora è bene precisare che compete a questo Ministero la formazione del piano di sviluppo, prima dell'elencazione dei compiti, con riferimento alle leggi vigenti ed alle competenze stabilite nella stessa legge. Infatti, dalla costituzione dello Stato italiano la viabilità è di esclusiva competenza del Ministero dei lavori pubblici. Comunque, venendo all'articolo 1, proporrei di sostituire nella prima riga le parole: « nell'ambito della via-

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 APRILE 1962

bilità ordinaria » con le seguenti: « nell'ambito del piano di sviluppo della viabilità », perché in questo modo penso si chiarisca meglio che spetta al Ministero dei lavori pubblici il compito di promuovere il piano generale di sviluppo della viabilità.

PRESIDENTE. Presenta dunque un emendamento all'emendamento ?

RIPAMONTI. Dò semplicemente dei suggerimenti.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Circa l'obbligo previsto alla lettera *g*), degli enti interessati di dar notizia al Ministero dei lavori pubblici delle strade che vengano incluse negli elenchi delle rispettive amministrazioni, devo far presente che, alla luce di una mia esperienza personale, sarebbe opportuno precisare che queste comunicazioni devono essere fatte rispettando determinate formalità. Infatti, quando un comune per costruire una strada si appella a quelle leggi che prevedono sussidi per tali opere, la Corte dei conti per dare il decreto di concessione del sussidio esige l'adempimento di determinate formalità. Quando si inizia la costruzione di una strada, a mano a mano che se ne termina un tratto, il consiglio comunale deve emettere una dichiarazione debitamente legalizzata dalla giunta provinciale, perché, senza questa documentazione, la Corte dei conti non ammette a contributo i piani o i progetti dei comuni; ora, come è possibile formare un elenco di tutte le strade di uso pubblico, quando vi sono ancora i progetti in corso? Questi ultimi come vengono inquadrati? A tal fine il provvedimento al nostro esame sancisce che gli enti proprietari « sono tenuti a dare notizia al Ministero dei lavori pubblici delle strade che vengono incluse negli elenchi delle rispettive amministrazioni »; ma si tratta in fondo di una semplice notificazione! Penso occorrerebbe trovare un sistema diverso.

Per esperienza so che tutte le volte che si inizia una strada e bisogna farne un altro chilometro è necessario darne comunicazione al Ministero precisando che anche il nuovo tratto sarà comunale. Questa formulazione così come concepita ovvia gli inconvenienti lamentati. Quando si è data notizia che una certa strada, nel tratto *A* a *B*, è strada comunale, deve essere considerata tale anche quella parte eventualmente non ancora terminata, in quanto la prima comunicazione ha valore di notifica definitiva.

ZAPPA. Come definitiva? Ci sono più comunicazioni da dare è vero, ma questo è un altro problema. Qui si parla di strade complete già inserite nell'elenco delle strade co-

muni delle quali si dà notizia al Ministero perché vengano incluse nell'elenco generale, così da dare al Ministero la possibilità di avere sotto gli occhi il quadro generale della viabilità del paese. Si persegue un fine puramente statistico.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Le strade di campagna si fanno a bocconi e durano cinque, sei anni.

ZAPPA. Finché una strada non è completa non può essere iscritta nell'elenco delle strade comunali.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La comunicazione del completamento delle strade ha un fine esclusivamente statistico.

BARONI, *Relatore*. Penso che le osservazioni fatte dall'onorevole Biaggi possano in un certo senso concordare con quelle dell'onorevole Zappa. La richiesta in oggetto ha infatti una pura funzione statistica o contabile. La demanialità delle strade risulta da una serie di procedure (previste dalla legislazione in tema di viabilità) a seguito delle quali la strada diventa provinciale o comunale, a seconda dei vari casi. Per quanto riguarda i rilievi fatti dall'onorevole Ripamonti, essi rispondono ad una esigenza profondamente sentita dalla nostra Commissione.

Alla lettera *a*) dell'articolo sostitutivo sono elencati i compiti spettanti al Ministero dei lavori pubblici. Si prevede, appunto, come attribuzione prima, che il Ministero deve assicurare l'armonico sviluppo della viabilità, coordinando le programmazioni predisposte dalle amministrazioni e dagli enti competenti per le classi di strade previste dall'articolo 1 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, cioè tutte le strade statali, provinciali e comunali; è da precisare che fra le amministrazioni degli enti competenti, evidentemente, deve ritenersi esservi anche l'A.N.A.S., l'amministrazione competente, appunto, per le strade statali.

Quindi, mi pare che il risultato che l'onorevole Ripamonti si proporrebbe di raggiungere con le sue osservazioni sia già raggiunto con questa lettera *a*).

RIPAMONTI. Per concludere, le mie osservazioni tendono a far sì che il Ministro accetti l'impegno di impostare ed attuare il piano di sviluppo della viabilità ordinaria, esercitando le attribuzioni previste nei vari punti.

Si potrebbe dare al punto *a*) il seguente significato: l'armonico sviluppo viene attuato attraverso l'impostazione di un piano della viabilità.

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 APRILE 1962

PRESIDENTE. Quando verrà il piano si vedrà. Per ora c'è una questione di competenza, dato che quella del Ministero dei lavori pubblici è chiaramente circoscritta, nell'articolo in esame, alla viabilità ordinaria.

ZAPPA. Si potrebbe dire: « ..l'armonico sviluppo... entro un piano generale della viabilità... ». Posso convenire su questa interpretazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo sostitutivo dell'articolo 1 di cui do nuovamente lettura:

« Al Ministero dei lavori pubblici, nell'ambito della viabilità ordinaria, competono le seguenti attribuzioni:

a) assicurare l'armonico sviluppo della viabilità, coordinando le programmazioni predisposte dalle Amministrazioni e dagli Enti competenti per le classi di strade previste dall'articolo 1 della legge 12 febbraio 1958, n. 126;

b) classificare e declassare le strade statali, provinciali e comunali, secondo le norme della citata legge 12 febbraio 1958, n. 126;

c) costruire, sia direttamente che in concessione, le nuove strade non statali, in base a leggi speciali;

d) vigilare, a norma delle leggi vigenti, sull'esecuzione dei lavori, con o senza contributo dello Stato, di costruzione, sistemazione e manutenzione delle strade non statali di uso pubblico;

e) sovrintendere all'attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade di cui alle precedenti lettere c) e d);

f) fissare le direttive ed esercitare la sorveglianza sull'applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 144, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nonché di tutte le altre norme concernenti il traffico e la segnaletica sulle autostrade, sulle strade statali e su tutte le altre strade di uso pubblico adottando, nell'ambito delle leggi vigenti, i provvedimenti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle autostrade e strade medesime;

g) formare e tenere un elenco di tutte le strade non statali di uso pubblico. A tal fine gli enti proprietari sono tenuti a dare notizia al Ministero dei lavori pubblici delle strade che vengano incluse negli elenchi delle rispettive amministrazioni;

h) predisporre e partecipare a studi, raccolta ed elaborazione di dati statistici, a prove sperimentali nella materia attinente

alla tecnica delle costruzioni stradali, del traffico e della circolazione.

(È approvato).

L'articolo 2, nel testo originario, è del seguente tenore:

« In attesa della emanazione del provvedimento legislativo previsto dall'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, una quota del contributo annuo dovuto dal Tesoro dello Stato all'Azienda nazionale autonoma delle strade ai sensi dell'articolo 26 lettera a) della legge predetta, modificato ai sensi dell'articolo 1 della presente legge, nella misura del:

dieci per cento per l'esercizio 1962-63;  
quindici per cento per l'esercizio 1963-64;  
venti per cento per ciascuno degli esercizi successivi,

sarà invece devoluta al Ministero dei lavori pubblici per la concessione di contributi alle Provincie, ai Comuni, o loro consorzi, per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade comunali non comprese nei piani predisposti dalle amministrazioni provinciali ai sensi dell'articolo 16 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, nonché di strade già classificate tra le provinciali prima dell'entrata in vigore della legge medesima.

La residua quota del contributo del Tesoro dello Stato di cui al citato articolo 26 lettera a) della legge 7 febbraio 1961, n. 59, modificato ai sensi dell'articolo 1 della presente legge, continuerà ad essere iscritta nel bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade e, dopo la copertura delle spese di carattere generale e di quelle relative alla manutenzione ordinaria delle strade statali, sarà impiegata per l'ammodernamento delle strade in corso di statizzazione in base alla legge 12 febbraio 1958, n. 126, nonché delle strade già statali, per la costruzione di nuove strade statali e per la esecuzione delle opere necessarie al razionale inserimento della rete stradale nazionale in quella internazionale ».

Il Comitato ristretto, su proposta del Governo, lo ha così modificato:

« L'articolo 2 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, è sostituito dal seguente:

« All'A.N.A.S. sono attribuiti i seguenti compiti:

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

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 APRILE 1962

b) predisporre i programmi di sviluppo delle strade ed autostrade di cui alla precedente lettera a), e darvi attuazione mediante costruzione di nuove strade statali ed autostrade, sia direttamente che in concessione, nonché realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade, delle autostrade statali e della relativa segnaletica;

c) 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;

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

e) presiedere all'attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, adottare i provvedimenti ritenuti necessari a tal fine;

f) formare e tenere aggiornato un elenco delle strade statali e delle autostrade;

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

h) 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 esso compresi quelli relativi alla precedente lettera g) ».

Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 2 nel testo del Comitato ristretto.

(È approvato).

L'articolo 3, nel testo originario, è del seguente tenore:

« Il Ministero dei lavori pubblici e l'Azienda nazionale autonoma delle strade sono autorizzati ad impegnare per gli esercizi successivi a quello di competenza, in misura non eccedente i quattro, le quote rispettivamente loro spettanti ai sensi dell'articolo precedente sul contributo del Tesoro dello Stato di cui all'articolo 26 lettera a) della legge 7 febbraio 1961, n. 59, modificato come all'articolo 1 della presente legge.

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

Il Comitato ristretto, su proposta del Governo, lo ha così modificato:

« L'ultimo capoverso della lettera a) dell'articolo 26 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, è sostituito dal seguente:

« Per gli esercizi successivi al 1961-62 il contributo non sarà inferiore, per ciascun esercizio, a quello dell'esercizio precedente, aumentato di una quota pari al 2,2 per cento dell'introito complessivo delle imposizioni sopracitate nel penultimo esercizio precedente a quello di competenza ».

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 3 nel testo del Comitato ristretto.

(È approvato).

L'articolo 4, nel testo originario, è del seguente tenore:

« Il Ministro dei lavori pubblici, entro il limite degli stanziamenti previsti dal primo comma dell'articolo 2 della presente legge, è autorizzato a concedere alle Province, ai Comuni o loro consorzi, un contributo sino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione delle strade indicate nel comma medesimo. Nella determinazione della misura percentuale dei singoli contributi si terrà conto delle condizioni di bilancio delle Amministrazioni interessate.

La concessione dei contributi di cui sopra comporta la dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza e indifferibilità delle opere relative a tutti gli effetti di legge ».

Il Comitato ristretto, su proposta del Governo, lo ha così modificato:

« Il contributo determinato a norma del precedente articolo 3 sarà stanziato:

a) nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici nella misura del 5 per cento per gli esercizi 1962-63, 1963-64 e 1964-65, del 10 per cento negli esercizi 1965-66 e 1966-67, del 15 per cento nell'esercizio 1967-68 e del 20 per cento negli esercizi successivi. Esso sarà destinato alla concessione alle provincie, ai comuni e loro consorzi di contributi sino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade comunali non comprese nei piani predisposti dalle amministrazioni provinciali ai sensi dell'articolo 16 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, nonché di strade già classificate

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 APRILE 1962

tra le provinciali prima dell'entrata in vigore della legge medesima;

b) nel bilancio dell'A.N.A.S. per la restante parte. Esso, dopo la copertura delle spese di carattere generale e di quelle relative alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade statali, sarà impiegato per l'ammodernamento delle strade statizzate a norma della legge 12 febbraio 1958, n. 126, nonché delle strade statali, per la costruzione di nuove strade statali e per la esecuzione delle opere necessarie al razionale inserimento della rete stradale nazionale in quella internazionale. In ogni caso, le somme da impiegare per l'ammodernamento delle strade statizzate a norma della legge 12 febbraio 1958, n. 126, non dovranno essere inferiori alle seguenti aliquote del contributo del Tesoro dello Stato, determinato ai sensi del precedente articolo 3:

Esercizio 1962-63	. . . . .	5%
» 1963-64	. . . . .	10%
» 1964-65	. . . . .	15%
» 1965-66	. . . . .	10%
» 1966-67	. . . . .	10%
» 1967-68	. . . . .	5%

Nella determinazione dei contributi di cui al comma precedente, lettera a), si terrà conto delle condizioni di bilancio delle Amministrazioni interessate.

Ai lavori ammessi al contributo di cui alla lettera a) del presente articolo si applicano le norme di cui agli articoli 19, 20, 22 e 23, della legge 12 febbraio 1958, n. 126 ».

ANGELINI GIUSEPPE. Per quanto riguarda la seconda parte del punto b) (« ...In ogni caso, le somme da impiegare... »), avevamo convenuto, in sede di Comitato ristretto, che le somme non avrebbero dovuto essere inferiori a quelle previste dalla lettera a). Per quale ragione sono state variate le percentuali stabilite ieri sera? Non vorrei che tutto ciò si risolvesse in una ulteriore riduzione ai danni dei comuni o delle provincie.

BARONI, *Relatore*. Circa l'osservazione dell'onorevole Angelini Giuseppe, faccio osservare che le quote minime sono state determinate da un confronto fra le quote previste dalla proposta Amigoni e quelle risultanti dalla lettera a), che ha modificato le percentuali della proposta Amigoni, le quali ultime risultavano come segue: per il primo anno 10 per cento, per il secondo 15, per il terzo 20 per cento. Qui invece le aliquote sono scaglionate partendo dal 5 per cento e arrivando al 20 per cento nel 1968-69.

-In sostanza, noi siamo partiti dal presupposto che si dovessero ridurre le aliquote stabilite dal primo comma dell'articolo 2 della proposta di legge Amigoni. Il senatore Amigoni proponeva, per il primo anno, il dieci per cento, per il secondo, il 15 per cento e, per il terzo, il 20 per cento.

Il Comitato ristretto, invece, propone il cinque per cento nei primi tre esercizi; il dieci per cento nei due successivi; il quindici per cento nell'esercizio 1967-68 e il venti per cento negli esercizi successivi.

L'onorevole Angelini Giuseppe è d'accordo su questa ripartizione, proponendo, però, nello stesso tempo, di impegnare l'A.N.A.S. a destinare la differenza alla sistemazione delle strade statizzate. Ora, se gli onorevoli colleghi fanno due colonne, raffrontando le percentuali, vedranno che le percentuali fissate dal secondo comma della lettera b) dell'articolo proposto dal Comitato ristretto non sono altro che la differenza tra le quote proposte dal progetto di legge Amigoni e le aliquote stabilite dal Comitato ristretto nella lettera a).

BIAGGI FRANCAANTONIO. Il testo che noi ieri abbiamo discusso, proposto dal Governo, stabiliva il 5 per cento per tre esercizi, il 10 per cento per gli altri due esercizi, il 15 per cento per l'esercizio 1967-68, ed il 20 per cento per gli esercizi successivi. L'onorevole Ministro però ci ha dichiarato che il senatore Amigoni sul 20 per cento non intendeva assolutamente recedere ed avrebbe raggiunto tale cifra, comunque, solo come limite massimo. Mi rendo conto che la somma percentuale è la stessa, ma del 20 per cento non se ne parla più.

BARONI, *Relatore*. Ci si arriva, ma anni dopo. Invece che al terzo anno, ci si arriva al settimo e precisamente nel 1968-69, quando cioè l'ammontare dell'aumento annuo del 2,2 per cento farà sì che il contributo sarà notevolissimo da parte dello Stato, superiore cioè ai cento miliardi (120-130 miliardi).

BIAGGI FRANCAANTONIO. Ci penserà il Ministro a convincere il senatore Amigoni.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Già fatto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo sostitutivo dell'articolo 4, proposto dal Comitato ristretto, di cui do nuovamente lettura:

« Il contributo, determinato a norma del precedente articolo 3, sarà stanziato:

a) nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici nella misura del 5 per cento per gli esercizi 1962-63, 1963-64



e 1964-65, del 10 per cento negli esercizi 1965-66 e 1966-67, del 15 per cento nell'esercizio 1967-68 e del 20 per cento negli esercizi successivi. Esso sarà destinato alla concessione alle province, ai comuni e loro consorzi di contributi sino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria, per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade comunali non comprese nei piani predisposti dalle amministrazioni provinciali ai sensi dell'articolo 16 della legge 12 febbraio 1952, n. 126, nonché di strade già classificate tra le provinciali prima dell'entrata in vigore della legge medesima;

b) nel bilancio dell'« Anas » per la restante parte. Esso, dopo la copertura delle spese di carattere generale e di quelle relative alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade statali, sarà impiegato per l'ammodernamento delle strade statizzate a norma della legge 12 febbraio 1958, n. 126, nonché delle strade statali, per la costruzione di nuove strade statali e per la esecuzione delle opere necessarie al razionale inserimento della rete stradale nazionale in quella internazionale. In ogni caso, le somme da impiegare per l'ammodernamento delle strade statizzate a norma della legge 12 febbraio 1958, n. 126, non dovranno essere inferiori alle seguenti aliquote del contributo dello Stato, determinato ai sensi del precedente articolo 3:

Esercizio 1962-63	. . . . .	5%
» 1963-64	. . . . .	10%
» 1964-65	. . . . .	15%
» 1965-66	. . . . .	10%
» 1966-67	. . . . .	10%
» 1967-68	. . . . .	5%

Nella determinazione dei contributi di cui al comma precedente, lettera a), si terrà conto delle condizioni di bilanci delle Amministrazioni interessate.

Ai lavori ammessi al contributo di cui alla lettera a) del presente articolo si applicano le norme di cui agli articoli 19, 20, 22 e 23, della legge 12 febbraio 1958, n. 126 ».

(È approvato).

L'articolo 5, nel testo originario, è del seguente tenore:

« I contributi posti a carico del Tesoro dello Stato per gli esercizi dal 1965-66 al 1968-69 in forza dell'articolo 26, lettera b), della legge 7 febbraio 1961, n. 59, sono devoluti al Ministero dei lavori pubblici in aggiunta agli stanziamenti già previsti con l'articolo 18, comma terzo, della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

Il Ministro dei lavori pubblici, nel limite delle lire 176 miliardi, corrispondenti alla somma dei contributi di cui al precedente comma, è autorizzato a concedere alle amministrazioni provinciali ulteriori contributi fino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione generale (ivi compresa la rettifica e l'ammodernamento) delle strade che saranno classificate provinciali ai sensi degli articoli 16 e 17 della citata legge 12 febbraio 1958, numero 126, per la cui sistemazione non sia stato o non sia possibile concedere contributi sugli stanziamenti disposti con l'articolo 18 della legge medesima e con l'articolo 15 della legge 24 luglio 1959, n. 622, concernente « interventi in favore dell'economia nazionale ».

Nell'utilizzazione degli stanziamenti messi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici con il presente articolo saranno osservate le norme ed i criteri stabiliti con gli articoli 18, 19, 20, 21, 22 e 23 della legge 12 febbraio 1958, n. 126. In particolare, entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei lavori pubblici predisporrà un piano indicativo di riparto dei contributi ad integrazione e completamento di quello predisposto in base all'articolo 21 della citata legge 12 febbraio 1958, n. 126, con riferimento agli stanziamenti previsti per i quattro esercizi dal 1965-66 al 1968-69 ».

Il Comitato ristretto, su proposta del Governo, lo ha così modificato:

« L'A.N.A.S. e il Ministero dei lavori pubblici sono autorizzati ad impegnare per gli esercizi successivi a quello di competenza, in misura non eccedente i quattro, le somme rispettivamente autorizzate ai sensi dei precedenti articoli 3 e 4.

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

BARONI, *Relatore*. Proporrò delle modifiche di carattere formale e cioè al primo rigo, anziché: « l'A.N.A.S. e il Ministero dei lavori pubblici » dire: « il Ministero dei lavori pubblici e l'A.N.A.S. », ed inoltre al quarto rigo sostituire le parole « ai sensi dei precedenti articoli 3 e 4 » con le seguenti « ai sensi del precedente articolo 4 lettera a) e b) ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo del Comitato ristretto, modificato, secondo gli emendamenti, puramente formali, proposti dal Relatore.

(È approvato).

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 APRILE 1962

L'articolo 6, nel testo originario, è del seguente tenore:

« Le quote di cui al primo comma dell'articolo 2 saranno iscritte in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Il Comitato ristretto, su proposta del Governo, lo ha così modificato:

« I contributi posti a carico del tesoro dello Stato per gli esercizi dal 1965-66 al 1968-69 a norma dell'articolo 26, lettera b), della legge 7 febbraio 1961, n. 59, sono devoluti al Ministero dei lavori pubblici in aggiunta agli stanziamenti già previsti con l'articolo 18, comma terzo, della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

Il Ministero dei lavori pubblici, nel limite delle lire 176 miliardi, corrispondenti alla somma dei contributi di cui al precedente comma, è autorizzato a concedere alle amministrazioni provinciali ulteriori contributi fino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione generale (ivi compresa la rettifica e l'ammodernamento) delle strade classificate provinciali ai sensi degli articoli 16 e 17 della citata legge 12 febbraio 1958, n. 126, per la cui sistemazione non sia stato o non sia possibile concedere contributi sugli stanziamenti disposti con l'articolo 18 della legge medesima e con l'articolo 15 della legge 24 luglio 1959, n. 622, concernente « interventi in favore dell'economia nazionale.

Nell'utilizzazione degli stanziamenti messi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici con il presente articolo saranno osservate le norme ed i criteri stabiliti con gli articoli 18, 19, 20, 21, 22 e 23 della legge 12 febbraio 1958, n. 126. In particolare, entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministero dei lavori pubblici predisporrà un piano indicativo di riparto dei contributi di cui al secondo comma del presente articolo ad integrazione e completamento di quello predisposto in base all'articolo 21 della citata legge 12 febbraio 1958, n. 126, con riferimento agli stanziamenti previsti per i quattro esercizi dal 1965-66 al 1968-69 ».

Pongo in votazione l'articolo 6 nel testo del Comitato ristretto.

(È approvato).

La proposta di legge termina con l'articolo 6.

Il Comitato ristretto, sempre su proposta del Governo, propone di aggiungere tre articoli, che, non essendovi osservazioni né emendamenti, pongo successivamente in votazione:

## ART. 7.

Il quinto comma dell'articolo 10 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, è sostituito dal seguente:

« I rappresentanti di cui alle lettere o) e p) del primo comma e gli invitati ai sensi dei commi secondo, terzo e quarto partecipano alle adunanze a titolo consultivo, senza diritto di voto ».

(È approvato).

## ART. 8.

Sono abrogate le seguenti disposizioni della legge 7 febbraio 1961, n. 59:

l'articolo 23, terzo comma;  
all'articolo 27, primo comma, la lettera d);  
l'articolo 67, secondo comma.

(È approvato).

## ART. 9.

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

(È approvato).

Il Comitato ristretto, infine, propone di sostituire il titolo del provvedimento con il seguente altro:

« Modifiche alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento della proposta di legge.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge oggi esaminata.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta della proposta di legge:

Senatori AMIGONI e OLIVA: « Modifiche alle disposizioni finanziarie della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) » *(Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato)* (3586):

Presenti e votanti . . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	21
Voti contrari . . . . .	9

*(La Commissione approva).*

**Hanno preso parte alla votazione:**

Aldisio, Alessandrini, Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Azimonti, Baroni, Beccastrini, Biagioni, Bontade Margherita, Bottonelli, Busetto, Buzzetti, Cavazzini, Cengarle, Cianca, Cibotto, Colombo Renato, Curti Ivano, De Capua, De Pasquale, Di Leo, Di Nardo, Frunzio, Giorgi, Lombardi Giovanni, Marconi, Martina Michele, Misefari, Ripamonti e Volpe.

**La seduta termina alle 13,05.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI