

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

VENERDÌ 13 APRILE 1962

(97<sup>a</sup> seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

### INDICE

#### DISEGNI DI LEGGE:

« 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.) » (1827-B) (D'iniziativa dei senatori Amigoni e Oliva) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, relatore . . . . .	Pag. 1818, 1821
AMIGONI . . . . .	1818
BUIZZA . . . . .	1820
CECCHERINI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	1821
CROLLALANZA . . . . .	1819, 1821
GAIANI . . . . .	1821
GARLATO . . . . .	1820
SACCHETTI . . . . .	1819

« Modifiche all'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, sulla esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del

Friuli e della Venezia Giulia » (1926) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 1824, 1829, 1831
BUIZZA . . . . .	1828
CECCHERINI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	1824, 1826, 1827 1828, 1830,
CROLLALANZA . . . . .	1826
DE UNTERRICHTER . . . . .	1830
GAIANI . . . . .	1825, 1827, 1828
GARLATO, relatore . . . . .	1825, 1829, 1830
OTTOLENGHI . . . . .	1830
PESSI . . . . .	1830
RESTAGNO . . . . .	1828
SACCHETTI . . . . .	1831
VECELLIO . . . . .	1827

La seduta è aperta alle ore 9,30.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollanza, De Unterrichter, Florena, Focacciu,

*Gaiani, Garlato, Genco, Ottolenghi, Restagno, Domenico Romano e Sacchetti.*

*A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Gombi e Solari sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Zucca e Pessi.*

*A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Vercellio.*

*Intervengono il Ministro della marina mercantile Macrelli ed i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Ceccherini e per le partecipazioni statali Gatto.*

*A M I G O N I, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

**Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Amigoni e Oliva: « 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.) » (1827-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)**

**P R E S I D E N T E, relatore.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Amigoni e Oliva: « Modifiche alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici della Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge.

Il senatore Amigoni ha studiato a fondo gli emendamenti apportati dalla Camera dei deputati al testo già da noi approvato, e, di conseguenza, ritengo che possa illustrarci chiaramente la situazione.

**A M I G O N I.** Gli emendamenti approvati hanno formalmente modificato tutti gli articoli, ma i punti fondamentali, sui quali dobbiamo fermare la nostra attenzione, sono due.

Il primo punto riguarda la definitiva attribuzione al Ministero dei lavori pubblici della competenza sulla viabilità minore che in base alla legge n. 59 era attribuita alla A.N.A.S. Gli studi conclusi recentemente hanno dimostrato l'opportunità di tale soluzione e, personalmente, ritengo che se il Ministero reputa opportuno non procedere al passaggio delle competenze suddette alla Azienda autonoma delle strade, da parte nostra non abbiamo ragione di fare particolari osservazioni, dal momento che la responsabilità in questo campo spetta al Governo. Il passaggio delle competenze all'A.N.A.S. avrebbe, indubbiamente, richiesto un certo periodo di tempo, durante il quale si sarebbe creato un ristagno nella relativa attività.

Il secondo punto fondamentale riguarda la divisione dei contributi del Tesoro. Premesso che il contributo previsto dall'articolo 26, lettera *b*), della legge n. 59, che prevede il completamento dei finanziamenti per la provincializzazione, è rimasto inalterato, è stata, invece, leggermente modificata la quota del riparto dei fondi del contributo previsto dalla lettera *a*) dell'articolo 26. Ho esaminato a fondo il problema e dichiaro di essere d'accordo sulle cifre stabilite. L'opportunità della modifica è dovuta, innanzitutto, alla necessità che l'A.N.A.S. fronteggi prontamente gli oneri straordinari per la manutenzione delle strade statali (vecchie e nuove). Dai compartimenti, infatti, sono pervenute segnalazioni tendenti a far presente che i fondi previsti sono insufficienti, perchè le strade sono in condizioni certamente non brillanti di manutenzione. In secondo luogo, vi è la necessità di lavori di sistemazione delle nuove strade statali in misura superiore al previsto. È stato fatto presente, infatti, che le previsioni avanzate dall'A.N.A.S. sono del tutto inadeguate. In terzo luogo, vi è la necessità di lavori in misura superiore al previsto per la sistemazione delle strade di grande comunicazione. In quarto luogo, dobbiamo evitare che la insufficiente disponibilità per la manutenzione e sistemazione delle nuove strade statali ne possa ritardare l'assunzione da parte dell'A.N.A.S. con ripercussioni sfavorevoli nei riguardi degli Enti locali (Province e Comuni). In quinto luogo, è neces-

sario constatare che il piano di lavori previsti per la sistemazione delle strade provincializzate è appena iniziato. Su 560 miliardi di lavori da eseguirsi in dodici anni, dopo oltre quattro anni dall'entrata in vigore della legge ne sono stati eseguiti meno di 20. Di conseguenza, se viene approvato questo disegno di legge, le Provincie hanno, ancora oggi, la possibilità di eseguire 540 miliardi di lavori sulle strade provinciali. In sesto luogo, bisogna, obiettivamente, considerare che gli Enti locali sono più lenti nell'utilizzazione dei contributi di quanto non lo sia la A.N.A.S. per i fondi di cui può prevedere la disponibilità nel tempo. Ciò anche per il fatto che i progetti degli Enti locali sono sottoposti all'approvazione da parte degli organi ministeriali, che, spesso, richiedono molto tempo. In settimo luogo, bisogna considerare che la riduzione apportata ai soli contributi relativi all'articolo 26, lettera a), consente di mantenere il piano di lavori degli Enti locali su una base del 90 per cento per i primi 10-12 anni e del 96-97 per cento se si considera un periodo di 18-20 anni.

Di conseguenza, in base alle considerazioni fatte, mi sembra che si possa, senz'altro, accettare la variazione apportata al nostro testo.

Gli articoli sono stati tutti modificati, ma si tratta di modifiche di forma: variazioni sono dovute al fatto che alcuni punti sono stati spostati da un articolo ad un altro, adoperando le stesse parole e gli stessi capoversi. Mi sembra, pertanto, inutile procedere all'esame di tali variazioni. Naturalmente, con l'articolo 8, si vengono ad abrogare le disposizioni della legge 7 febbraio 1961, n. 59, che si riferiscono al passaggio delle competenze dal Ministero dei lavori pubblici all'A.N.A.S. e alla composizione del Consiglio di amministrazione.

**C R O L L A L A N Z A .** Non ho nulla in contrario all'approvazione del nuovo testo in esame, ma vorrei osservare che, cambiato il Governo, sono cambiati completamente taluni criteri e vengono del tutto modificate le proposte precedenti. Ricordo, infatti, che, nella precedente discussione, quando si è trattato dell'unificazione della materia della

viabilità, si manifestarono dubbi e perplessità sull'opportunità di sottrarre alla Direzione generale della viabilità taluni compiti, per affidarli all'A.N.A.S. e che, dopo prolungate discussioni, prevalse, appunto, tale concetto. Si fece, quindi, pendere la bilancia nei confronti dell'A.N.A.S., nonostante fosse una Azienda autonoma, e nonostante le difficoltà alle quali quest'ultima sarebbe andata incontro, nel trattare il problema delle Provincie e dei Comuni. Il Ministero dei lavori pubblici, che, a quel tempo, era rappresentato dall'onorevole Togni, insistette molto per tale soluzione. In un secondo tempo, poi, ci si preoccupò del fatto che una parte dei fondi rimanevano accantonati, non essendo ancora avvenuto il passaggio delle competenze della Direzione generale della viabilità all'A.N.A.S. e, giustamente, a tal riguardo, il senatore Amigoni presentò il presente disegno di legge. Ora, invece, si viene a sconvolgere tutto, non solo per quanto riguarda la questione delle competenze, ma anche per la parte finanziaria. Infatti, mentre prima si riservava una somma determinata al Ministero dei lavori pubblici, in rapporto alle esigenze, ora si è creata una casistica molto complicata.

Ora, vorrei, semplicemente, far notare che il cambio di Governo ha determinato questa situazione, mentre, in caso contrario, il Ministro avrebbe difeso la vecchia tesi. Tutto ciò, a mio modo di vedere, è, per lo meno, poco . . . estetico. Nonostante questo, dichiaro che approverò il disegno di legge in esame, poichè si ritorna ad una situazione che sarebbe stato logico conservare fin da principio.

**S A C C H E T T I .** Per quanto riguarda il merito del provvedimento, neppure da parte nostra vi sono osservazioni tali da impedirne l'approvazione, ma vorrei rilevare, anche in base ad esperienze precedenti, che la nostra Commissione svolge il suo lavoro legislativo in una maniera estremamente caotica. Al tempo della discussione del disegno di legge riguardante l'A.N.A.S., si fece rilevare, anche da parte nostra, che, per il problema del passaggio delle competenze, era necessario studiare un tipo diverso di articolazio-

ne, poichè, in relazione agli Enti locali, il problema stesso non era ben risolto dal punto di vista del decentramento. Il Ministro, allora, dichiarò che era necessario compiere, intanto, il primo passo, stabilendo un limite di tempo necessario per questi trasferimenti. Oggi il problema viene riproposto in termini tecnici e politici e si dichiara che la competenza per la viabilità deve rimanere al Ministero dei lavori pubblici. Ora, a mio avviso, bisogna assolutamente evitare che, per applicare una legge, si debba ricorrere a due provvedimenti contrastanti, perchè dobbiamo tenere presenti le condizioni nelle quali, in tal modo, veniamo a mettere le nostre Amministrazioni, le quali devono procedere all'organizzazione dei piani finanziari e tecnici. Non mi sorprende che, cambiando il Ministro, si possa pervenire a soluzioni diverse, ma ritengo che il problema attuale non comporti una scelta politica diversa.

Personalmente, ho qualche perplessità nei confronti della destinazione dei finanziamenti. Comprendo che, decurtando la percentuale dei finanziamenti destinati alla viabilità minore si permette un inizio più celere, e, di conseguenza, non intendo fare opposizione; ma vorrei sottolineare l'opportunità di non sottovalutare, neanche per un momento, le esigenze fondamentali della viabilità minore, sia nei confronti della qualità che della quantità.

Pertanto, pur non opponendoci all'approvazione del disegno di legge al nostro esame, vorremmo richiamare, ancora una volta, l'attenzione del Ministro sull'opportunità di accelerare la presentazione di soluzioni tecniche, capaci di snellire e facilitare la sistemazione della viabilità minore, che è uno degli elementi fondamentali del traffico attuale. Troppo spesso, infatti, ci troviamo di fronte ad una viabilità minore non solo insufficiente, ma, sotto certi aspetti, addirittura drammatica. Infatti, nel parmense, nel modenese e nell'alto reggiano, dove vi sono degli insediamenti industriali, le condizioni della viabilità minore impediscono l'organizzazione di servizi pubblici capaci di portare le nuove unità di operai al posto di lavoro. La stessa considerazione potrebbe essere fatta per molte altre zone, nelle quali lo svi-

luppo industriale dovrebbe essere accompagnato da una adeguata sistemazione della viabilità minore. Con questa raccomandazione, dichiariamo di approvare il disegno di legge in esame.

G A R L A T O . Evidentemente, le osservazioni fatte dai senatori Crollanza e Sacchetti hanno un fondo di verità, ma quando ci si accorge di aver sbagliato e si trova il modo di correggere certe situazioni credo che, anche a costo di fare la tela di Penelope, bisogna rimediare.

Ricordo di aver approvato a malincuore il passaggio integrale all'A.N.A.S. della competenza su tutta la viabilità e ritengo opportuna la revisione della legge 7 febbraio 1961, n. 59.

B U I Z Z A . Il presente provvedimento, approvato alla Camera nella seduta del 12 aprile 1962, cioè ieri, è stato trasmesso oggi stesso al Senato, per cui tanto io che molti altri senatori non abbiamo avuto il modo di renderci conto delle variazioni introdotte nel testo dall'altro ramo del Parlamento, che mi sembra siano numerose e sostanziali.

Ritengo sia un dovere della Presidenza del Senato e di quella della nostra Commissione darci il tempo di studiare i provvedimenti prima di discuterne.

A parte questa considerazione, che non faccio tanto per il caso presente quanto in generale, sono ben lieto che questo provvedimento vada rapidamente in porto perchè anche nella mia provincia ci sono progetti e domande presentati da molto tempo che sono in attesa di attuazione.

Ritengo anch'io che il fatto di attribuire all'A.N.A.S. la competenza sulla viabilità minore sia stato uno sbaglio e sono d'accordo che questa resti di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

In relazione al problema della viabilità minore infatti, ne sorgono altri che non possiamo delegare all'A.N.A.S., come ad esempio, il compito di emanare norme e regolamenti che dovrebbero essere di competenza del Parlamento.

Concludendo, mi dichiaro favorevole al provvedimento.

G A I A N I . In relazione alle vicende di questo provvedimento e alle considerazioni fatte circa il dinamismo della 7<sup>a</sup> Commissione, vorrei osservare che va bene essere dinamici ma non è la prima volta che siamo costretti a rivedere una legge approvata sei mesi o un anno prima!

Se è bene far presto, bisogna però far presto e bene; da questa discussione penso dovremmo trarre la seguente conclusione: cercare, in avvenire, di approvare i provvedimenti al nostro esame soltanto dopo averli attentamente studiati.

C E C C H E R I N I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il senatore Amigoni ha già chiaramente illustrato quali sono i concetti ispiratori del nuovo testo.

In fondo c'è stata una revisione della politica della viabilità, revisione che torna a quelli che sono stati i concetti fondamentali seguiti quando sono state costituite la Direzione generale della viabilità e l'A.N.A.S. come azienda autonoma.

Infatti, con questo provvedimento la A.N.A.S. riprende la sua originaria competenza, cioè quella di curare esclusivamente la viabilità statale, mentre la Direzione generale del Ministero dei lavori pubblici ha la esclusiva competenza sulla viabilità minore cioè provinciale, comunale, consorziale.

Tutto ciò è stato deciso, senatore Crollanza, tenendo conto non solo delle esperienze che si sono fatte dal varo della legge 7 febbraio 1961 n. 59, ad oggi, ma anche al lume di altre!

C R O L L A L A N Z A . Non c'era bisogno di fare quell'esperienza!

C E C C H E R I N I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Infatti, l'attuazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126, sulla viabilità e della legge n. 729 sulle autostrade coinvolge problemi notevoli da un punto di vista tecnico e amministrativo per cui è stato consigliabile che l'A.N.A.S. curasse solo un settore della viabilità senza accollarsi i problemi collegati alla viabilità minore.

È bene stabilire questo anche per quelle considerazioni, di natura direi giuridica, accennate altra volta dall'onorevole Presidente, allorché ha detto che l'A.N.A.S. è una azienda autonoma mentre comuni, provincie ed enti locali devono aver contatti e collegamento con il Ministero dei lavori pubblici, cioè con l'Amministrazione centrale dello Stato.

Posso dare assicurazioni sul fatto che il problema della viabilità minore è presente all'attuale Governo e con le variazioni nelle disponibilità finanziarie che il Ministro ha proposto in questo provvedimento si è già cercato di andare incontro alle esigenze di detta viabilità.

Per quanto riguarda le variazioni nelle percentuali a disposizione degli enti che amministrano questi beni, c'è da tener presente un altro problema: quello di avere pronti, al più presto possibile, i progetti per le nuove costruzioni e sistemazioni e anzi, a tale proposito, il Ministro dei lavori pubblici sarebbe felicissimo che i parlamentari stimolassero l'iniziativa degli enti locali affinché questi apprestino i progetti necessari.

Concludendo, penso che questo provvedimento d'iniziativa dei senatori Amigoni ed Oliva, anche se è stato modificato alla Camera su proposta del Governo, possa essere approvato dal Senato.

P R E S I D E N T E . Poiché nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Questo provvedimento, già approvato dal Senato, è stato formalmente modificato in tutti i suoi articoli dalla Camera dei deputati. Pertanto passiamo senz'altro all'esame ed alla votazione degli articoli nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento. Faccio innanzitutto presente che anche il titolo del provvedimento è stato modificato dalla Camera; esso è il seguente: « 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.) ».

## Art. 1.

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.

(E approvato).

## Art. 2.

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;

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) ».

(È approvato).

## Art. 3.

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 ».

(*E approvato*).

## Art. 4.

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 1958, n. 126, nonché di strade già classificate 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'ammodernamen-

to 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 per cento, 1963-64, 10 per cento, 1964-65, 15 per cento, 1965-66, 10 per cento, 1966-67, 10 per cento, 1967-68, 5 per cento.

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.

(*E approvato*).

## Art. 5.

Il Ministero dei lavori pubblici e l'A.N.A.S. sono autorizzati ad impegnare per gli esercizi successivi a quello di competenza, in misura non eccedente i quattro, le somme rispettivamente autorizzate ai sensi del precedente articolo 4.

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

(*E approvato*).

## Art. 6.

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.

(È approvato).

#### 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;
- l'articolo 27, primo comma, 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).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

#### **Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, sulla esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia » (1926)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, sulla esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia ».

Ricordo alla Commissione che qualche settimana fa abbiamo deliberato il rinvio della discussione di questo provvedimento per permettere al Governo di reperire le notizie che erano state richieste.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho letto il testo della discussione, avvenuta in una precedente seduta, su questo provvedimento e sono tenuto, particolarmente, a fornire notizie ai senatori Sacchetti e Crollanza per alcune osservazioni da loro fatte circa la reperibilità dei mezzi finanziari necessari per la costruzione dell'autostrada Trieste-Udine.

Chiarisco che il presente provvedimento lascia integra la legge del 21 marzo 1958, numero 298, approvata con il nome di legge per il territorio di Trieste, perchè le due modifiche che vi apporta non sono di natura sostanziale.

Infatti, la prima modifica, al punto a) dell'articolo 1 di detta legge, stabilisce la spesa di lire 10 miliardi e 500 milioni per la costru-

zione di un nuovo molo nel porto di Trieste invece dei 13 miliardi previsti, e la seconda modifica, al punto e) dello stesso articolo, stabilisce la spesa di lire 8 miliardi e mezzo, invece di 6, per la costruzione dell'autostrada Trieste-Udine.

Pertanto, il presente provvedimento consiste essenzialmente in questo: che i due miliardi e mezzo in meno previsti per la costruzione del molo (ora infatti ce ne vorranno 10 e mezzo e non 13) verranno devoluti alla realizzazione di un'arteria autostradale che, invece costerà più del previsto.

Su questo punto, soprattutto i senatori Crollalanza e Sacchetti hanno richiamato in altra seduta l'attenzione della Commissione. Come è potuto avvenire questo risparmio?

È noto che la legge 21 marzo 1958, n. 298, fu approvata alla vigilia di una elezione politica e venne preparata con una certa urgenza, per cui gli organi tecnici incaricati dello studio delle opere che essa prevedeva non ebbero a disposizione il tempo necessario per un esame approfondito dei vari problemi.

Oltre questo fatto, c'è da considerare la circostanza che, per la realizzazione del molo di Trieste, non si è seguita la procedura abituale ma si è indetto un appalto-concorso, vinto dalla ditta Cidonio, in seguito al quale è stata indicata una nuova soluzione tecnica che ha portato al ribasso nella spesa della costruzione del molo stesso.

Forse gli onorevoli senatori saranno al corrente delle peripezie di questo appalto-concorso, la cui validità è stata impugnata davanti al Consiglio di Stato, finchè si è arrivati alla conclusione di iniziare con la stessa ditta Cidonio una trattativa privata e le si è affidata la costruzione del molo.

La cifra di 45 miliardi messa a disposizione dalla legge del 1958 per valorizzare il territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia è, in questo provvedimento, così ripartita: 10 miliardi e 500 milioni per la costruzione del molo nel porto di Trieste; 10 miliardi per il potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio ed ampliamento della stazione ferroviaria Trieste-Campo Marzio (questi lavori sono in corso di costruzione); 10 miliardi per la costruzione

di una nuova linea di circonvallazione collegante la stazione ferroviaria di Trieste-Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi con Trieste centrale e Trieste Aquilina, nonché per la costruzione di un nuovo tratto tra S. Giovanni al Natisone e Redipuglia della linea Trieste-Udine-Tarvisio (anche questi lavori sono in stato di avanzata realizzazione); 6 miliardi per la sistemazione della strada statale numero 13 (Pontebbana); 8 miliardi e 500 milioni per la costruzione dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre con diramazione Palmanova-Udine.

G A R L A T O , *relatore*. In sostanza, la legge 21 marzo 1958, n. 298, prevedeva l'esecuzione di cinque opere pubbliche; è avvenuto che una di queste, per ragioni oramai dette e ridette, è costata meno mentre un'altra è venuta a costare di più.

È sembrato allora naturale e logico, per ottemperare agli obblighi di legge, fare uno storno per rendere operante la legge originaria, e il presente provvedimento rappresenta l'unica forma per sanare la situazione senza ricorrere a nuovi stanziamenti.

Aggiungo che questi fondi non sono nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, ma sono gestiti dal Commissario generale del Governo, che sta a Trieste, il quale ha insistito sulla preminente importanza della costruzione dell'autostrada Trieste-Udine.

Ritengo che la Commissione dovrebbe approvare questo provvedimento per non deludere l'opinione pubblica triestina che è un po' risentita per la lentezza con cui queste opere sono andate avanti.

Circa l'opportunità di aggiungere un articolo 3 al provvedimento nel quale si dica che: « Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio », mi rimetto alla Commissione perchè, personalmente, trovo tale articolo pleonastico.

G A I A N I . Avevamo già chiesto, durante la precedente discussione, quale era lo stato attuale dei lavori del molo e quando erano stati appaltati. Ora il Sottosegretario ci ha riferito che non è stata fatta una licitazione normale, ma un appalto-concorso:

vorrei, quindi sapere la ragione per la quale l'appalto-concorso è stato impugnato e si è arrivati a una trattativa privata.

**C R O L L A L A N Z A .** Nella seduta in cui fu esaminato per la prima volta questo disegno di legge, fummo meravigliati per il notevole storno di fondi fatto, in favore dell'autostrada, a scapito di un'opera marittima che, in genere, costa sempre più del previsto. Ora, il Sottosegretario, innanzitutto, fa presente che il disegno di legge è stato presentato sotto la pressione politica di una vicina elezione. Prendiamo atto di tale situazione e non facciamo che constatare che su questo sistema si continua, poichè anche oggi, alla vigilia delle elezioni amministrative, si stanno sfornando dei provvedimenti che, sicuramente, seguiranno la sorte di quello oggi al nostro esame.

Inoltre l'onorevole Sottosegretario fa presente che fu prevista una certa somma per una licitazione normale, nei confronti di una opera, secondo un determinato sistema tecnico. Successivamente, si è ravvisata la opportunità di fare un appalto-concorso e, del resto, tutti sanno che questa forma può suggerire delle soluzioni tecniche diverse da quelle che sono alla base di una licitazione. Se così stanno le cose, e di questo non dubitiamo, le mie riserve spariscono, in quanto lo storno trova la sua giustificazione in una economia realizzata attraverso una nuova soluzione. Il chiarimento richiesto dal senatore Gaiani, che desidera sapere la ragione per la quale, inizialmente, vi era stata una licitazione privata, poi un appalto-concorso e, in seguito, dopo l'impugnazione dell'appalto-concorso, una trattativa privata, non rappresenta che un dettaglio, poichè il problema reale, sul quale avevamo fatto delle riserve è un altro: esso, ora, può essere considerato superato. Sono molto lieto, pertanto, che si trovi la possibilità di realizzare l'autostrada per la Venezia Giulia, che non può non essere impostata con criteri adeguati alle esigenze del traffico e alla tecnica moderna.

**C E C C H E R I N I ,** *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Commissariato generale del Governo per il Territorio

di Trieste, in data 10 gennaio 1958, ebbe a presentare un piano di provvidenze per la ripresa economica di tale territorio e per le sue vie di accesso, piano nel quale, tra le altre opere, era prevista, appunto, la costruzione del molo, con una spesa preventivata dal Commissariato di 13 miliardi. Tale piano venne distribuito dal Gabinetto del Ministro alle singole Direzioni generali e la Direzione generale delle opere marittime, in data 28 gennaio 1958, ebbe ad esprimere parere favorevole circa la necessità di procedere alla costruzione del nuovo molo nel porto di Trieste. L'Ufficio del genio civile di Trieste, in data 4 dicembre 1958, a seguito anche di contatti avuti con gli organi consultivi delle varie amministrazioni interessate, ebbe a presentare il progetto di massima per la costruzione del nuovo molo. Tale progetto era corredato di disegni indicanti, sommariamente, le opere e del capitolato speciale di appalto per l'espletamento dell'appalto-concorso, essendosi ritenuto necessario provvedere all'esecuzione dell'opera suddetta con tale forma di appalto, in considerazione delle difficoltà che un lavoro di sì gran rilievo comportava, soprattutto per la particolare natura dei fondali esistenti nel porto di Trieste. Le previsioni di detto progetto consistevano nella costruzione di una fascia esterna di pontili, costituita da pali pieni, affondati profondamente, nonchè da un terrapieno centrale. Il riferito progetto raggiungeva lo importo di 12 miliardi e 300 milioni, di cui lire 11.740.000.000 per la costruzione vera e propria del molo, ivi comprese tutte le forniture, 560 milioni per somma a disposizione dell'amministrazione, ripartita in 480 milioni per imprevisti e 80 milioni per para bordi. Pertanto, il progetto dell'Ufficio del genio civile, approvato dalla Direzione generale delle opere marittime, prevedeva già un calo da 13 miliardi a 11 miliardi e 740 milioni. In conformità dei pareri espressi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato, in data 5 maggio 1959, venne bandito l'appalto concorso per la costruzione di questo molo. A questo appalto-concorso parteciparono 11 imprese, presentando, complessivamente, 35 progetti, con i quali si proponevano sia la soluzione

base richiesta dall'Amministrazione, sia altre soluzioni. La Commissione all'uopo convocata per l'esame dei progetti presentati dalle singole imprese, con relazione del 2 dicembre 1959 (relazione composta di ben 285 pagine) ebbe ad esprimere all'unanimità il giudizio che dovesse scegliersi il progetto della ditta Cidonio, che comportava una spesa di 8 miliardi e 870 milioni. Il progetto prescelto, a differenza di quello predisposto dall'Amministrazione, prevedeva la costruzione del molo, mediante un pontile appoggiato su pali di cemento armato, affondati a grande profondità con l'impiego di uno speciale mezzo meccanico, che riduce notevolmente la spesa per l'affondamento. Si tratta, pertanto, di un'economia di più di 4 miliardi tra le somme stanziare dalla legge e quelle previste dal progetto.

V E C E L L I O . Speriamo che, alla fine, si tratti di una vera economia!

C E C C H E R I N I , *Sottosegretario di stato per i lavori pubblici*. L'economia di più di 4 miliardi è dovuta, essenzialmente, all'originalità del progetto, al progresso raggiunto nella tecnica per la costruzione di pali in cemento armato, di grande diametro, e all'impiego dello speciale mezzo, appositamente studiato, per l'affondamento dei pali stessi. Circa la realizzazione delle opere di costruzione del nuovo molo, devesi far presente che, successivamente all'inizio dei lavori, eseguiti in base a contratto stipulato con l'impresa Cidonio e approvato con provvedimento registrato alla Corte dei conti, a seguito di ricorso presentato da un'impresa concorrente, il Consiglio di Stato ha disposto l'annullamento della decisione e, pertanto, l'Amministrazione ha dovuto, con suo decreto, provvedere all'annullamento dell'aggiudicazione e del decreto di approvazione del contratto di appalto. Attualmente, in base al parere espresso dall'Avvocatura generale dello Stato e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, è stata formulata la proposta di affidare, a trattativa privata, i lavori di costruzione del molo alla stessa impresa Cidonio, mediante un atto transat-

tivo. Bisogna, infatti, tener presente che quando per colpa dell'Amministrazione statale si rescinde un contratto, le penalità comportano, per lo Stato, dei notevoli aggravii finanziari. Di conseguenza, si è ravvisata l'opportunità di iniziare una trattativa privata con l'impresa Cidonio, per l'attuazione del progetto ritenuto il migliore tra quelli presentati. Tutti gli atti dell'appalto concorso e la proposta di trattativa privata con lo schema dell'atto transattivo, trovansi, fin dal 14 febbraio, presso il Consiglio di Stato. Si è in attesa del parere di tale consesso, per sapere se è possibile riprendere i lavori cominciati.

G A I A N I . Se ho ben capito la costruzione dell'opera era già stata assegnata alla ditta Cidonio; dopo il ricorso della ditta concorrente, il decreto di aggiudicazione venne annullato e oggi non è ancora perfezionato il contratto tra il Ministero e la ditta Cidonio.

C E C C H E R I N I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si tratta di un provvedimento troppo delicato e, pertanto, è opportuno che l'Amministrazione si procuri il parere del Consiglio di Stato.

G A I A N I . Dalla nuova esperienza che stiamo facendo, ci viene la conferma del disordine e del modo affrettato, e in ogni modo non approfondito, con il quale si approvano le leggi da parte della nostra Commissione e in genere del Parlamento. Comprendo come, sotto la spinta delle elezioni a Trieste, il Governo si sia preoccupato di avere in mano uno strumento che gli permettesse di raggiungere un positivo risultato politico, ma tutto ciò, di fatto, non è corretto. Naturalmente non intendo certo muovere alcun appunto al Governo attuale, ma mi limito a considerare che si tratta di un modo di agire non troppo corretto.

In secondo luogo vorrei sapere la ragione per la quale i tecnici che hanno elaborato il primitivo progetto del molo VII non hanno tenuto conto delle soluzioni tecniche che avrebbero potuto consentire un risparmio dal momento che il risparmio di 4 miliardi

è dovuto al fatto che il Ministero dei lavori pubblici ha deciso di fare un appalto-concorso, nel quale sono state presentate delle nuove soluzioni tecniche. Faccio osservare, pertanto, che i tecnici, conoscendo il porto di Trieste e la natura del suo fondale, potevano tenere conto delle soluzioni tecniche più moderne. Di conseguenza, non è un motivo elettorale quello che ha fatto scegliere un progetto invece di un'altro.

È chiaro che, poichè si fanno dei progetti e si hanno degli uffici tecnici adeguati, si deve tener conto dei progressi tecnici!

**C E C C H E R I N I**, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il progetto è stato fatto dal Commissariato del Governo di Trieste.

**G A I A N I**. L'osservazione, allora, va rivolta ai tecnici che hanno approvato il progetto per il Commissario di Governo.

Comunque, l'onorevole Sottosegretario ci ha dato una spiegazione pratica delle ragioni per le quali si è potuta realizzare l'economia in questione nei confronti del molo. Dei 4 miliardi rimanenti, 1 miliardo e mezzo viene impiegato per le attrezzature del porto di Trieste, mentre 2,5 miliardi vengono destinati all'ampliamento dell'autostrada, portata da tre a quattro carreggiate. Tale ampliamento ha determinato un aumento di spesa di 6,5 miliardi sui 17,5 miliardi che erano stati preventivati. Pertanto, per mantenere lo stesso livello di contributo pari al 34,28 per cento, lo Stato è costretto ad un ulteriore finanziamento di 3,5 miliardi. Restano, quindi, 3,5 miliardi a carico della società che è formata di privati e di enti pubblici. Vi sarà, pertanto, a seguito dell'ampliamento del progetto che riguarda l'autostrada, un ulteriore carico di 3,5 miliardi per gli enti locali. Voi sapete la nostra posizione al riguardo, poichè, al momento della discussione dei piani autostradali, abbiamo fatto presente la necessità che le infrastrutture siano costruite a totale carico dello Stato. Ora, in base a tale provvedimento, veniamo, invece, ad aumentare il carico dei Comuni per la costruzione dell'autostrada.

Pertanto, per le ragioni esposte e per il modo in cui è stato affrontato il problema dell'autostrada, noi, non volendo con il nostro voto contrario ostacolare la costruzione di quest'opera, ci asteniamo dal votare il presente provvedimento legislativo.

**R E S T A G N O**. In sostanza, il piano di opere al nostro esame, che da oltre cinque anni è sul tappeto, rappresenta per la zona di Trieste una speranza di realizzazione di un maggiore benessere economico e, anche per le particolarità della regione in cui si attuerà, interessa vivamente tutti gli italiani ed il Parlamento.

Circa lo storno dei fondi previsto da questo provvedimento e che aveva destato perplessità in molti di noi, abbiamo avuti tutti gli schiarimenti possibili dall'onorevole Sottosegretario, il quale ci ha anche spiegato come, per un vizio di forma, il Consiglio di Stato abbia annullato il risultato dell'appalto-concorso e come poi si sia iniziata una trattativa privata con la ditta Cidoneo, vincitrice del concorso stesso, per la costruzione del molo.

Ritengo dunque che possiamo essere del tutto tranquilli approvando questo provvedimento che permette, finalmente, la realizzazione di un piano che fino dal 1958 era stato predisposto per il territorio di Trieste. In tal modo, chiudiamo una parentesi piuttosto lunga non dimenticando, però, le osservazioni fatte da parecchi senatori sia oggi che durante precedenti discussioni: che cioè le leggi devono essere meditate attentamente, discusse a fondo e non presentate ed approvate alla vigilia delle elezioni...

**B U I Z Z A**. Nella seduta del 6 marzo 1958 sono stato relatore sul disegno di legge che prevedeva 45 miliardi di spesa a favore del territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia e tengo a precisare, in relazione a quanto ora detto dal senatore Restagno, che non sono nè andato a Trieste a chiedere voti in vista delle elezioni nè mi sono presentato candidato nella zona della Venezia Giulia nè ho ricevuto alcuna pressione per sollecitare quella che poi divenne la legge n. 298. (*Approvazioni*).

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli di cui do lettura:

#### Art. 1.

L'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, che autorizza la spesa di lire 45 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia, è così modificato:

« In aggiunta alle opere che le Amministrazioni statali interessate finanzieranno a carico degli stanziamenti dei loro stati di previsione, è autorizzata la spesa di lire 45 miliardi per provvedere, a cura delle Amministrazioni stesse, all'esecuzione delle opere e alla concessione dei contributi appresso indicati:

a) costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste: lire 10 miliardi e 500 milioni;

b) potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio ed ampliamento della stazione ferroviaria Trieste Campo Marzio: lire 10 miliardi;

c) costruzione di una nuova linea di circoscrizione collegante la stazione ferroviaria di Trieste-Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi con Trieste Centrale e Trieste Aquilina, nonché costruzione di un nuovo tratto tra S. Giovanni al Natisone e Redipuglia della linea Trieste-Udine-Tarvisio: lire 10 miliardi;

d) sistemazione della strada statale numero 13 (Pontebbana): lire 6 miliardi;

e) contributo, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, nella spesa di costruzione dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre, con diramazione Palmanova-Udine: lire 8 miliardi e 500 milioni.

Agli effetti dell'articolo 3 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato con legge 2 gennaio 1952, n. 41, il tratto della strada statale n. 202 « Triestina », che sarà determinato con decreto del Ministro

dei lavori pubblici, sarà considerato, anche ai fini dell'esercizio, parte integrante dell'autostrada di cui alla lettera e) ».

(È approvato).

#### Art. 2.

Alla concessione per la costruzione e per l'esercizio dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre con diramazione Palmanova-Udine si applicano gli articoli 3, 5, 6, 8, 9, 10 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

(È approvato).

Dopo questo articolo il senatore Garlato, facendo propria la proposta contenuta nel parere della Commissione finanze e tesoro, ha presentato un emendamento aggiuntivo — articolo 3 — così formulato:

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

**G A R L A T O , relatore.** Poichè, secondo la legge 21 marzo 1958, n. 298, si era delegato il Ministro del tesoro a stabilire anno per anno la ripartizione dei fondi tra i due Ministeri interessati alle opere in questione, tale articolo, come ho già detto, è forse pleonastico; mi rimetto tuttavia alle decisioni della Commissione.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Ricordo alla Commissione che è stato presentato dal senatore Garlato il seguente ordine del giorno:

« La 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato, nell'approvare in sede deliberante il disegno di legge n. 1926 recante modifiche all'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, numero 298, sulla esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia;

riconosce la indiscutibile utilità della costruzione dell'autostrada Trieste-Venezia

con diramazione per Udine, destinata a completare la grande arteria autostradale dell'alta Italia collegante le principali città da Torino a Trieste, offrendo a quest'ultimo centro una nuova e più agevole via di collegamento a tutto vantaggio dei suoi scambi commerciali e del suo progresso economico;

afferma altresì la necessità di costruire il più sollecitamente possibile il tronco autostradale Udine-Tarvisio-confine austriaco, onde collegare la rete autostradale italiana con quella dell'Austria e dell'Europa centrale;

invita il Governo — nella considerazione che tale collegamento rappresenta un'opera di interesse non già locale, ma nazionale ed internazionale — a disporre perchè i propri organi tecnici ne studino ed approntino il progetto esecutivo ed il Tesoro predisponga il reperimento del finanziamento relativo ».

**C E C C H E R I N I**, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero esprimere, con senso di responsabilità, ciò che penso circa questo ordine del giorno e dire che sono perplesso per quanto riguarda la parte finanziaria.

In questo ordine del giorno infatti, c'è un invito, anche se non un impegno, al Governo a realizzare una certa opera; ma il Governo non può accettare un invito di tale natura che comporterebbe un aggravio finanziario di notevole portata oltre quello previsto dalla legge n. 729, sulle autostrade.

Mi pare inoltre che il problema che si è prospettato non debba essere discusso in relazione al presente provvedimento ma possa invece essere fatto presente in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**G A R L A T O**, *relatore*. Nell'ordine del giorno da me presentato non è contenuto alcun imperativo e ritengo che esso possa essere accettato dal Governo come raccomandazione della 7<sup>a</sup> Commissione.

Insisto, pertanto, affinchè venga approvato in questa sede, anche perchè ritengo che sia

strettamente connesso al provvedimento che stiamo approvando.

**D E U N T E R R I C H T E R**. È necessario che il Governo venga sollecitato in tutte le occasioni a studiare una sistemazione razionale della nostra rete stradale e autostradale.

L'autostrada Venezia-Trieste dovrà essere inserita nella rete autostradale europea e quindi non c'è nulla di strano che oggi si faccia un invito al Governo a studiare un progetto e il relativo finanziamento.

**P E S S I**. Sappiamo che gli ordini del giorno non sono mai impegnativi ma indicativi per il Governo e credo che la posizione assunta dall'onorevole Sottosegretario, forse per delicatezza nei confronti del suo Ministro, possa essere compresa dalla Commissione.

Pertanto, pur essendo d'accordo circa le considerazioni fatte, vorrei pregare la Commissione, fermo restando il suo diritto di votare l'ordine del giorno, di non insistere e di prospettare il problema in sede di bilancio dei lavori pubblici.

**O T T O L E N G H I**. Apprezzo la delicatezza dell'onorevole Sottosegretario nei confronti del Ministro; però vorrei far presente che, a parte il rilievo del senatore Pessi relativo al diritto pieno della Commissione di votare ora l'ordine del giorno, non vedo, in realtà, quale difficoltà vi possa essere per l'onorevole Ceccherini, anche da un punto di vista giuridico, ad accettarlo.

La figura del Sottosegretario è un po' particolare e, in verità, non è neanche prevista dalla Costituzione; esiste però nella pratica, ed ogni Ministro conferisce al rispettivo Sottosegretario il potere di rappresentarlo davanti al Parlamento.

Potremmo quindi accettare, per un riguardo personale, la presa di posizione dell'onorevole Ceccherini; però, se il senatore Garlato insiste nel volere che la Commissione voti il suo ordine del giorno, credo che dovremo accettare, anche perchè se esso

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)97<sup>a</sup> SEDUTA (13 aprile 1962)

fosse presentato in sede di bilancio dei lavori pubblici potrebbe rimaner soffocato tra gli altri problemi.

S A C C H E T T I . Preciso che, come ci asterremo dal votare il provvedimento legislativo, ci asterremo ora dal votare questo ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'ordine del giorno presentato dal senatore Galato e non accettato dal Governo, il quale ha formalmente dichiarato che non intende prendere impegni al riguardo e che si ri-

serva di esaminare il problema in sede di bilancio dei lavori pubblici.

*(È approvato).*

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 11.*

Dott. MARTO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari