

SENATO DELLA REPUBBLICA

— V LEGISLATURA —

(N. 783-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI E MARINA
MERCANTILE)

(RELATORE SAMMARTINO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Lavori Pubblici**

di concerto col **Ministro del Tesoro**

col **Ministro dell'Interno**

e col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 LUGLIO 1969

Comunicata alla Presidenza il 24 novembre 1970

Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181,
concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge sul quale ho l'onore di riferire ha avuto un iter piuttosto laborioso: assegnato alla 7^a Commissione permanente in sede deliberante il 30 luglio 1969, fu discusso nelle sedute del 22 ottobre 1969 e del 29 aprile 1970, nel corso della quale ultima riunione fu richiesta, dal prescritto numero di senatori, la sua rimessione in sede referente, dandosi nel contempo mandato al sottoscritto di predisporre la relazione per l'Assemblea. A questa conclusione si giunse in quanto il testo concordato in Commissione fu ritenuto accettabile dai senatori della maggioranza che avevano esternato dubbi e perplessità sulla sua formulazione originaria, ma non dai colleghi dell'opposizione di sinistra, fermi sulle radicali critiche in precedenza espresse.

Successivamente, nella seduta del 28 ottobre 1970, prima che la relazione predisposta dal sottoscritto fosse comunicata alla Presidenza del Senato, su richiesta di vari colleghi e dello stesso Governo il provvedimento fu riportato in Commissione, allo scopo di trovare un accordo soddisfacente, tale da consentire una sua nuova assegnazione ed una rapida approvazione in sede deliberante.

Purtroppo, anche questo tentativo si è dimostrato vano, in quanto i colleghi che avevano avanzato richiesta di rimessione in sede referente non hanno ritenuto — pur di fronte alle innegabili, positive novità concordate tra una Sottocommissione all'uopo nominata ed il Governo — di recedere dalla posizione negativa originariamente assunta.

Adempio dunque al mio dovere, riportando il pensiero della maggioranza della Commissione sul provvedimento, che ha lo scopo di mettere l'ANAS in grado di impostare un programma organico di costruzioni stradali che rappresentino il vero tessuto connettivo di tutto il sistema viario nazionale.

* * *

La legge 7 febbraio 1961, n. 59, assegnò all'ANAS un contributo annuo da parte del Ministero del tesoro sugli introiti derivanti dalle imposte di fabbricazione sulla benzina e

sugli olii minerali, oltre che dalle tasse di circolazione. Tale contributo, essendo calcolato in percentuale, varia, si capisce, di anno in anno. Con legge 21 aprile 1961, n. 181, si stabilì che il contributo del Tesoro fosse stanziato in parte nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per interventi a favore della viabilità minore, ed in parte nel bilancio dell'ANAS, per provvedere alle spese di carattere generale, alla costruzione e manutenzione delle strade statali ed all'ammodernamento di quelle statizzate.

L'ammontare della quota parte di tale contributo assegnata ai Lavori pubblici ha superato ogni previsione, se si considera che, partiti da 3 miliardi e 800 milioni nel primo esercizio (specificamente l'esercizio 1962-63) si è passati a 30 miliardi di lire nell'esercizio 1968. Ciò è dovuto al notevole incremento delle entrate, conseguente alla espansione della motorizzazione privata ed al correlativo aumento del consumo della benzina e degli olii minerali nonché delle tasse di circolazione: imposte queste da cui si trae l'ammontare che il Tesoro è tenuto a corrispondere al Ministero dei lavori pubblici.

Detto contributo del Tesoro è stato per il 1968 di lire 176.528.464.000, delle quali lire 30.892.481.000 destinate alla concessione a province e comuni di contributi sino ad un massimo dell'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione delle strade di competenza.

Per il 1969 i detti importi sono saliti rispettivamente a lire 205.374.057.000 e lire 41.074.811.000.

Ritengo utile, ai fini di un'informazione per quanto possibile completa, precisare che la quota parte di contributo del Tesoro che resta a disposizione dell'ANAS copre per un 50 per cento le spese correnti (personale, macchinari, manutenzione delle strade statali), mentre per l'altro 50 per cento è destinato alla sistemazione, al miglioramento, all'adeguamento ed alla riparazione della rete delle strade statali nonché alla costruzione di nuove strade e ponti.

Da queste considerazioni appare evidente che l'ANAS, essendo ormai esauriti i finanziamenti previsti da leggi speciali, si trova

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

costretta a provvedere alle necessità della rete stradale nazionale con fondi insufficienti (per il 1968 ed il 1969 ammontanti, rispettivamente, a 80 e 90 miliardi circa). Pertanto, se si rapportano tali disponibilità all'attuale estensione della rete delle strade statali, ci si rende conto come siano inadeguati al compito gli stanziamenti di bilancio attuali, tanto più che annualmente la rete delle strade statali si estende a causa della statizzazione di strade provinciali.

D'altra parte, l'ANAS ha da completare il programma di costruzione di strade di grande comunicazione ai sensi dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, che così recita: « Per il collegamento alla rete autostradale dei maggiori centri abitati i quali, pur restando distanziati dai percorsi previsti nella rete stessa, ne risultino tuttavia direttamente interessati, l'ANAS provvederà alla costruzione e sistemazione dei necessari raccordi con autostrade senza pedaggio.

Per tali opere complementari è autorizzata la spesa complessiva di lire 100 miliardi in 11 anni, inscritta nello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per gli esercizi dal 1961-62 al 1971-72 nella misura di 5 miliardi per il primo e l'ultimo esercizio e di 10 miliardi per ciascuno degli esercizi intermedi.

L'Azienda è autorizzata ad assumere impegni per somme non superiori al triplo di quelle stanziare nel bilancio dell'esercizio durante il quale gli impegni stessi vengono assunti.

I fondi che per effetto dell'entrata in vigore della presente legge, si renderanno disponibili sulle somme stanziare dalle leggi 21 maggio 1955, n. 463, e 13 agosto 1959, n. 904, sono utilizzati per la costruzione e la sistemazione di autostrade e strade di grande comunicazione, riservando alle regioni meridionali, in aggiunta al 40 per cento di cui all'articolo 1, le somme che in base a tali leggi erano destinate alle autostrade del Mezzogiorno ».

L'Anas ha inoltre da completare il programma di cui all'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 360, che mi permetto di citare: « Per le opere di cui all'articolo 13

della legge 24 luglio 1961, n. 729, è autorizzata la ulteriore spesa di lire 140 miliardi negli esercizi finanziari dal 1968 al 1974 ripartiti in ragione di 20 miliardi per anno.

La somma stessa sarà destinata per lire 36 miliardi al completamento del programma di costruzione di raccordi autostradali di cui al primo comma dell'articolo 13 della citata legge n. 729 e per le restanti lire 104 miliardi alla costruzione delle strade di grande comunicazione di cui all'ultimo comma del predetto articolo 13.

La ripartizione delle predette somme di lire 36 miliardi e di lire 104 miliardi restano rispettivamente così fissate per ciascuno degli esercizi predetti:

Esercizio	Lire in miliardi	Lire in miliardi
1968	8	12
1969	7	13
1970	7	13
1971	7	13
1972	7	13
1973		20
1974		20
	36	104

Sui predetti stanziamenti annuali grava nella misura dell'1,50 per cento la quota oneri generali da attribuirsi alla Azienda nazionale autonoma delle strade. Non meno di due terzi di tale quota dovranno essere destinati alla spesa per la compilazione dei progetti ».

Il Ministero dei lavori pubblici ha più volte prospettato al Tesoro la necessità di un finanziamento straordinario, magari distribuito in più esercizi; ma i contatti non hanno conseguito esito positivo. Non restava quindi che reperire delle disponibilità nell'ambito dell'Amministrazione dei lavori pubblici al fine di consentire un programma di lavori dell'ANAS per non meno di 250 miliardi di lire; per gli stessi titoli, fu avanzata analoga richiesta, con relativa autorizzazione di spesa di lire 140 miliardi, prevista appunto dalla legge 28 marzo 1968, n. 360, che ho testè ricordata.

Il disegno di legge presentato dal Governo si proponeva questa finalità: forfettizzare

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

la quota parte del contributo annualmente destinato alla viabilità minore, consolidandola, per sette anni, nella misura dell'anno 1968, ossia in lire 30 miliardi.

Peraltro, se le considerazioni svolte nella relazione governativa erano degne di attenzione e tali da giustificare l'adesione ai principi ispiratori del disegno di legge, sulla concreta formulazione della normativa la Commissione espresse dubbi e perplessità, essendo apparsa eccessiva l'incidenza del sacrificio richiesto alla viabilità minore, per la quale sarebbe stata impegnata, in un arco di tempo di sette anni, la somma di circa 270 miliardi di lire (210 miliardi di contributo statale e 60 miliardi di quota a carico degli enti locali, mediamente aggirantesi intorno al 30 per cento del costo totale dell'opera ammessa a contributo).

Non va comunque trascurata la circostanza che le amministrazioni comunali e provinciali non sempre sono in grado (e non per loro colpa) di dare sollecita esecuzione alle opere, causa l'iter faticoso delle progettazioni esecutive, la mancanza di cespiti delegabili a garanzia dei mutui e la difficoltà di erogazione dei mutui stessi da parte degli istituti di credito autorizzati, per cui il contributo statale, anche quando sarà stato assicurato, è destinato a restare inutilizzato per anni, con tutte le conseguenze derivanti dalla lievitazione dei prezzi e dall'immobilizzo di ingenti somme che vanno a formare le note dimensioni dei residui passivi; per contro, l'ANAS ha possibilità di impiegare quasi immediatamente i fondi che vengono ad essa assegnati.

Il Ministro dei lavori pubblici ha esposto in Commissione le reali ed urgenti necessità dell'ANAS, confermando al contempo l'importanza della viabilità cosiddetta minore, che costituisce il tessuto connettivo, la rete di penetrazione tra le grandi vie di comunicazione, le quali non risponderebbero alla loro funzione se loro mancasse la confluenza delle zone interne. La viabilità minore, dunque, resta la premessa infrastrutturale indispensabile all'insediamento

urbano ed industriale e dallo sviluppo dei centri produttivi del nostro Paese.

Tale obiettivo, però, con la costruzione delle grandi direttrici autostradali, non potrebbe ritenersi realizzato che in parte se non vi sarà una paziente opera di saldatura, che assicuri, ad un tempo, al grosso traffico sbocchi adeguati e la possibilità di irradiarsi agevolmente all'interno del Paese. È in questo quadro che si colloca il disegno di legge, il quale, quindi, tende a realizzare un maggiore equilibrio nei rapporti tra la rete viaria principale e secondaria e assicura all'ANAS i mezzi necessari per poter procedere al completamento ed alla costruzione di quelle arterie di raccordo che sono indispensabili per garantire la massima funzionalità della rete stradale esistente.

Lo stesso Ministro dei lavori pubblici, citando esplicitamente opere stradali che, affidate all'ANAS, non hanno potuto trovare adeguati finanziamenti, ha citato arterie di primaria importanza, quindi non marginali, che interessano le più svariate zone di regioni che vanno dalla Lombardia alla Toscana, al Piemonte, alla Lucania, al Molise, alla Sardegna, alla Sicilia, alla Puglia.

Ha dichiarato, altresì, che oltre alla realizzazione dei collegamenti e dei raccordi programmati, il Governo si propone lo scopo di allargare la rete di intervento dell'ANAS, classificando tra le statali numerose altre strade cosiddette minori, in tal modo alleggerendo gli oneri che per esse gravano su provincie e comuni.

* * *

A linee direttrici basate su queste considerazioni — che tengono conto, come si è detto, da un lato dell'esigenza di un armonico ed equilibrato sviluppo di tutta la rete viaria del nostro Paese, e dall'altro delle reali possibilità degli enti locali — si è ispirata la maggioranza della Commissione che ha accolto un nuovo testo, frutto di interessanti proposte del Governo, valutate e in parte modificate da una Sottocommissione all'uopo, come si è all'inizio accennato, nominata.

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

In virtù dell'articolo 1 di questo nuovo testo, la quota parte del contributo annuale da iscriverne nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per la viabilità minore non viene più stabilita « nella misura fissa ed invariabile di lire 30 miliardi annui » ma ripartita in diversa mi-

sura per le annualità che vanno dall'anno finanziario 1971 al 1977.

Le disponibilità che presumibilmente deriveranno all'ANAS da questa nuova normativa sono riassunte nel prospetto seguente:

Esercizi	Contributo Tesoro previsto (1)	20 % viab. ord.	Consolidamento	Disponibilità A.N.A.S.
1971	275	55,-	38	17
1972	295	59,-	40	19
1973	319	63,8	42	21,8
1974	347	69,4	44	25,4
1975	379	75,8	46	29,8
1976	415	83,-	48	35
1977	455	91,-	50	41
	<u>2.485</u>	<u>497,-</u>	<u>308</u>	<u>189</u>

(1) In base all'incremento medio degli ultimi cinque anni.

Rispetto alla formulazione originaria, quindi, si riscontra un aumento di circa 100 miliardi di lire (308 contro 210) della quota destinata alla viabilità minore.

All'articolo 2 sono stati aggiunti all'unico capoverso della stesura originaria, due nuovi commi.

Il primo di essi chiarisce in maniera inequivocabile che ai lavori riguardanti le strade di grande comunicazione ed i raccordi autostradali, che saranno eseguiti in base alla legge, si applicano le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729 (imposta fissa di registro ed esenzione dall'IGE).

Tale precisazione, quanto mai opportuna a seguito dei noti criteri interpretativi della norma predetta enunciati dalla Corte di Cassazione e conseguentemente recepiti dall'Amministrazione finanziaria, consentirà all'ANAS di realizzare a parità di spesa un maggiore volume di lavori in rela-

zione alla percentuale delle agevolazioni fiscali concesse (5 per cento circa), evitando in tal modo che i benefici stessi vadano ad esclusivo vantaggio delle imprese appaltatrici.

Ma la novità più rilevante è contenuta nel comma finale dell'articolo in questione. Esso viene incontro ad una delle esigenze più sentite e prospettate dalle province, dai comuni e dai loro consorzi, specie di quelli ricadenti nelle zone depresse del Sud e del Centro-Nord.

È infatti noto come tali Amministrazioni, causa le deficitarie condizioni dei loro bilanci, una volta ottenuto il contributo statale dell'80 per cento per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di nuove strade provinciali e comunali ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 18 della legge n. 126, e dell'articolo 4, comma a) della legge n. 181, non riescono ad utilizzare il contributo stesso ed eseguire i lavori, non poten-

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

do reperire l'altro 20 per cento della spesa occorrente neanche attraverso la delegazione d'imposte.

Tale stato di cose, ben noto ai colleghi, è

stato anche confermato dalla Direzione generale della viabilità ordinaria del Ministero dei lavori pubblici che ha fornito i seguenti dati eloquenti:

Italia settentrionale

promesse di contributo	L. 34.658.032.535	
contributi utilizzati	» 24.478.080.835	
<hr/>		
contributi inutilizzati		L. 10.179.951.700

Italia centrale

promesse di contributo	L. 30.174.577.739	
contributi utilizzati	» 16.388.563.183	
<hr/>		
contributi inutilizzati		L. 13.786.014.556

Italia meridionale

promesse di contributo	L. 51.144.672.722	
contributi utilizzati	» 30.591.522.724	
<hr/>		
contributi inutilizzati		L. 20.553.149.998
<hr/>		
totale contributi inutilizzati		L. 44.519.116.254

Elevando pertanto il contributo statale dall'80 per cento al 100 per cento, così come previsto nella norma proposta, le Amministrazioni comunali e provinciali interessate e i loro Consorzi potranno utilizzare tale ingente somma, dando immediatamente corso ai lavori progettati, con notevole beneficio per l'occupazione di mano d'opera, per il commercio dei materiali, eccetera, e con tutte le conseguenti positive ripercussioni sul piano sociale ed economico. Inoltre in tal modo si verrà anche a ridurre l'immobilizzo di un ingente capitale, incidendo sul più volte lamentato fenomeno dei residui passivi dell'Amministrazione statale.

Tutti i benefici anzidetti renderanno pressochè nullo il sacrificio temporaneamente richiesto agli stanziamenti statali per la viabilità ordinaria conseguente al consolidamento proposto.

Circa l'articolo 3, di nuova formulazione, esso mira a colmare una grave lacuna della legislazione vigente.

Infatti, con l'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, è stato introdotto il concetto di « strada di grande comunicazione » senza che si sia mai provveduto ad includere tale tipo di strada nella classificazione ufficiale delle strade, contenuta nell'articolo 1 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, ed a definirne le relative caratteristiche: la nuova disposizione proposta sopperisce, come si è detto, a questa dimenticanza.

Infine, con l'articolo 4 — anch'esso introdotto dalla Commissione — si dispone lo sdoppiamento del servizio amministrativo e del servizio tecnico dei lavori dell'ANAS, provvedendo in tal modo — in attesa di una più radicale ristrutturazione di tutta l'Azienda — a rendere più snello e spedito il fun-

zionamento dei due servizi della sede centrale i quali, come è noto, oltre che per le attribuzioni, sono assimilati alle Direzioni generali dei vari Ministeri per le competenze e per il coefficiente di stipendio attribuito (ex 900) ai funzionari ad essi preposti.

L'inclusione di tale previsione nel disegno di legge in esame appare giustificata dalla nuova mole di lavoro derivante dall'attuazione della legge in esame, che viene ad aggravare la già difficilissima situazione dei predetti servizi direzionali.

Attualmente il servizio amministrativo assolve, molto faticosamente, ad un duplice ed assai diverso ordine di competenze:

1) provvede all'amministrazione del personale dell'ANAS ammontante ad oltre 14 mila unità, agli affari generali (bilancio, concessioni, licenze e contenzioso) ed all'amministrazione dei beni demaniali e patrimoniali dell'Azienda stessa, che ha un proprio demanio e patrimonio separato e distinto da quello generale dello Stato;

2) provvede alla gestione amministrativa di tutti i lavori in esecuzione diretta a cura dell'ANAS (autostrade, raccordi, strade di grande comunicazione e strade statali) e di quelli affidati in concessione. I lavori a cura diretta dell'ANAS ammontano a non meno di 1.000 miliardi, mentre quelli in concessione, sui quali l'ANAS esercita la sorveglianza, assommano a lire 1.900 miliardi.

Aggiungasi a tutto ciò che la dotazione dei ruoli organici dell'ANAS è ancora quella del 1961, quando il suo bilancio annuale

era di poco superiore a lire 70 miliardi, mentre oggi il bilancio stesso è di oltre lire 500 miliardi, compresa l'incidenza degli stanziamenti delle leggi speciali e la quota annuale degli investimenti delle società concessionarie di autostrade.

Analogamente, la stessa situazione si ha per il servizio ispettivo tecnico, che sovrintende da un lato all'esecuzione delle opere in gestione diretta e dall'altro alle opere in concessione.

Con il previsto sdoppiamento dei due detti servizi si avrebbe un servizio amministrativo per gli affari generali ed il personale ed un servizio amministrativo per la gestione delle opere in esecuzione diretta ed in concessione.

Parallelamente, per il servizio ispettivo tecnico dei lavori, con lo sdoppiamento si avrebbe un servizio ispettivo tecnico per le opere a cura diretta dell'ANAS ed un servizio ispettivo tecnico per le opere in concessione.

Il Governo ha assicurato che la maggiore modesta spesa che detto articolo comporta trova copertura nello stesso bilancio dell'ANAS.

* * *

Con questi chiarimenti, a nome della 7^a Commissione permanente, vi invito, onorevoli colleghi, ad approvare il presente disegno di legge.

SAMMARTINO, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade

Art. 1.

A decorrere dall'anno finanziario 1969 e fino a tutto l'anno finanziario 1975, la quota parte del contributo annuale da iscriverne nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per la viabilità ordinaria a norma dell'articolo 4, lettera a), della legge 21 aprile 1962, n. 181, è stabilita nella misura fissa ed invariabile di lire 30 miliardi annui.

Entro il 31 dicembre 1975 sarà stabilita, tenuto conto degli incrementi del gettito delle imposte correlate, la nuova aliquota di tale contributo annuale da iscriverne in bilancio a decorrere dall'anno 1976.

Art. 2.

Con le disponibilità finanziarie derivanti dal precedente articolo 1 per gli anni dal 1969 al 1975 l'Azienda nazionale autonoma delle strade provvederà al completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione di cui all'ultimo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, ed all'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 360, nonchè alla sistemazione ed ammodernamento delle strade statali ed alla costruzione di raccordi autostradali.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Modifiche ed integrazioni alle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, 7 febbraio 1961, n. 59, e 21 aprile 1962, n. 181, concernenti l'Azienda nazionale autonoma delle strade

Art. 1.

A decorrere dall'anno finanziario 1971 e fino a tutto l'anno finanziario 1977, la quota parte del contributo annuale da iscriverne nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per la viabilità ordinaria a norma dell'articolo 4, lettera a) della legge 21 aprile 1962, n. 181, è stabilita nelle misure seguenti:

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

Art. 2.

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

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

Il contributo da concedere ai sensi dell'articolo 4, comma a), della legge 21 aprile

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e nel bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, le variazioni di bilancio necessarie per l'applicazione della presente legge.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

1962, n. 181, alle Amministrazioni provinciali e comunali e loro consorzi, è elevato sino al 100 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade provinciali e comunali, nel caso in cui si tratti di amministrazioni con bilancio deficitario e con preferenza alle amministrazioni provinciali e comunali dei territori delimitati ai sensi dell'articolo 1 del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523, e dell'articolo 1 della legge 22 luglio 1966, n. 614.

Art. 3.

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

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

Art. 4.

Anche in dipendenza delle maggiori attribuzioni derivanti all'Azienda nazionale autonoma delle strade dall'applicazione della presente legge, le dotazioni del quadro II della tabella B, ammessa alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, sono aumentate di due posti, uno per ciascuna delle qualifiche ivi indicate.

Art. 5.

Identico.