

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

412^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 9 GIUGNO 1961

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

Commissione parlamentare d'inchiesta:	
Variazioni nella composizione	<i>Pag.</i> 19135
Congedi	19135
Disegni di legge:	
Presentazione di relazione	19135
« Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1378) (Seguito della discussione):	
PRESIDENTE	19135, 19164
AMIGONI	19139 e <i>passim</i>
BENEDETTI	19158
* CEMMI	19140
CESCHI	19162
CORBELLINI	19166
CROLLALANZA	19151, 19152, 19153
D'ALBORA	19141 e <i>passim</i>
DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i>	19138 e <i>passim</i>
DONATI	<i>Pag.</i> 19167
FORTUNATI	19139 e <i>passim</i>
GAVA	19151, 19160, 19164
GOMBI	19165
MINIO	19141
OLIVA	19154
OTTOLENGHI	19146 e <i>passim</i>
PIASENTI	19145
RODA	19136 e <i>passim</i>
SACCHETTI	19153, 19168
SPAGNOLLI	19148, 19151, 19166
TEABUCCHI, <i>Ministro delle finanze</i>	19138 e <i>passim</i>
ZACCAGNINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	19143 e <i>passim</i>
ZAMPIERI	19140, 19141
Votazione a scrutinio segreto	19169

N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.

Presidenza del Presidente MERZAGORA

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

C A R E L L I , *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo il senatore Bonadies per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questo congedo s'intende concesso.

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), il senatore Medici ha presentato la relazione sul disegno di legge:

«Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi tra l'Italia e la Somalia conclusi a Mogadiscio il 1º luglio 1960: a) Trattato di amicizia con annesso Scambio di Note; b) Convenzione consolare; c) Accordo commerciale di pagamento e di collaborazione economica e tecnica con annesso Scambio di Note; d) Accordo sui servizi aerei» (1530).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Annunzio di variazioni nella composizione di Commissione parlamentare d'inchiesta

P R E S I D E N T E . Comunico al Senato che ho chiamato a far parte della Commissione parlamentare d'inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino il senatore Secci, in sostituzione del senatore Pastore il quale ha dichiarato di rinunciare all'incarico per ragioni di salute.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1378)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: « Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ».

Mi permetto di raccomandare a tutti i senatori di intervenire nel dibattito con parsimonia, possibilmente sintetizzando gli argomenti: ho avuto infatti l'impressione che la discussione di ieri, peraltro molto interessante, si sia diffusa in alcuni punti al di là del presumibile. È assolutamente necessario concludere oggi la discussione degli articoli, per procedere quindi, dopo breve sospensione della seduta, all'indispensabile coordinamento e alla votazione del complesso del disegno di legge.

Pregherei pertanto i senatori di voler aderire al mio invito. Sicuro che esso verrà accolto, sin d'ora ringrazio i colleghi.

Si dia lettura dell'articolo 7.

C A R E L L I , *Segretario:*

Art. 7.

Tutti gli atti e contratti occorrenti per la attuazione della presente legge, ivi compresi

le convenzioni per le concessioni; i contratti relativi alle costruzioni ed all'esercizio delle autostrade previste dalla stessa legge; i contratti di appalto e di fornitura per la costruzione, manutenzione e gestione delle strade di cui sopra; i contratti di finanziamento, di consolidamento, di estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese le fidejussioni prestate dagli Enti pubblici per il servizio dei mutui; l'emissione di obbligazioni ed i relativi interessi, nonchè gli atti di cessione dei contributi previsti dagli articoli 2, 17 e 18 della presente legge, sono esenti da tasse, imposte e tributi presenti e futuri, spettanti sia all'Erario dello Stato sia agli Enti locali.

Le stesse agevolazioni si applicano ai contratti occorrenti per la sistemazione dei rapporti previsti dal successivo articolo 17 nonchè agli atti occorrenti per i trasferimenti dall'A.N.A.S. alle concessionarie.

Gli onorari notarili e gli emolumenti ai conservatori dei registri immobiliari sono ridotti ad un quarto.

Sono altresì esenti dall'imposta generale sull'entrata l'energia elettrica occorrente per la illuminazione e la segnalazione delle strade predette; i contributi dello Stato di cui agli articoli 2, 17 e 18; le somme introitate dalle concessionarie per il diritto di pedaggio, nonchè ogni altro provento derivante dall'esercizio delle autostrade predette.

Sono esenti dalle imposte e sovrimeposte sui terreni e sui redditi agrari gli immobili destinati al compendio delle autostrade di cui alla presente legge.

I materiali occorrenti per la costruzione e manutenzione delle strade di cui sopra, nonchè l'energia elettrica occorrente per la illuminazione e la segnalazione delle autostrade predette sono esenti dall'imposta di consumo.

L'imposta di bollo sulle cambiali che venissero emesse dalle imprese concessionarie, è stabilita nella misura fissa di lire 100 per ogni centomila lire qualunque sia la loro scadenza.

In luogo delle imposte, tasse e tributi di cui ai commi precedenti le società concessionarie corrisponderanno all'Erario dello Stato una quota fissa di abbonamento annuo in ragione di centesimi 5 per ogni mille lire dei costi delle costruzioni.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo i senatori Roda, Ottolenghi, Bardellini e Solari hanno presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario:*

« *Sostituire il testo dell'articolo con il seguente:*

Le convenzioni tra lo Stato ed i concessionari, gli atti ed i contratti riguardanti finanziamenti previsti dal precedente articolo, gli atti ed i contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese le fidejussioni prestate dagli Enti pubblici, sono assoggettati alla imposta fissa di registro ed ipotecaria.

Restano ferme le eventuali maggiori agevolazioni previste dalle vigenti disposizioni a favore dei singoli Istituti ed Enti finanziatori. ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Roda ha facoltà di illustrare questo emendamento.

R O D A . Onorevole Presidente, l'assicuro che, come sempre, accoglierò con deferenza assoluta il suo invito, facendo peraltro presente che in tutte le leggi, in genere, nei primi articoli viene ad essere condensato il contenuto di tutto il provvedimento; la conseguenza è che i primi articoli presentano una particolare importanza, ragione per cui la discussione di essi non può non essere di una grande delicatezza. Man mano che si procede, invece, essendo ormai stabiliti i principi informativi, gli ostacoli diminuiscono, e quindi la discussione risulta sveltita.

Anche di fronte a questo provvedimento posso dire che, superati gli ostacoli che si incontrano nei primi articoli, la discussione procederà con maggiore alacrità, i nostri interventi essendo sempre in funzione dell'importanza degli articoli; infatti, se finora siamo intervenuti (posso ammetterlo) con una certa ampiezza, non bisogna dimenticare che ciò è dovuto alla particolare rilevanza della materia: la legge assume impegni finanziari per oltre 1.050 miliardi! Anche di fronte a questo articolo 7, che prevede agevolazioni fiscali, molte questioni si presentano. Anzi vorrei pregare i colleghi della maggioranza

di venire incontro: è possibile che la minoranza abbia sempre torto, e che si debba dire sempre di no alle nostre richieste? Date anche voi, colleghi della maggioranza, una prova di buona volontà, e la discussione marcerà con ritmo più accelerato.

Il nostro emendamento all'articolo 7 non è altro che la trasposizione dell'articolo 5 della legge fondamentale sulle autostrade, la legge del maggio 1955. Lei sa, onorevole Ministro, che nella legge del maggio 1955 noi abbiamo concesso delle agevolazioni fiscali che sono descritte nell'articolo 5, e a me sembra che oltre le agevolazioni fiscali che sono previste dalla legge del 1955 non si debba andare. E ciò per una buona ragione, poichè con la legge attuale l'intervento finanziario dello Stato, che era limitato con la legge del 1955 al 33 per cento, si eleva al 66 per cento; e c'è una bella differenza, onorevoli colleghi, tra l'intervento diretto dello Stato — oserei dire la perdita secca per il contribuente — dell'ordine del 33 per cento su una spesa che supera i 1.000 miliardi, ed un'incidenza invece — come è prevista in questa legge, e come ho dimostrato ieri con dei calcoli attuariali alla mano, che non possono essere smentiti — che supera questa volta il 60-65 per cento! Allora è chiaro che abbiamo già regalato ai concessionari, I.R.I. o privati che siano, qualche cosa come 300 miliardi in più di quel che non avremmo dato se fossimo rimasti ai parametri della legge del 1955.

Signor Presidente, a me sembra che valga la pena di tutelare gli interessi dei contribuenti del nostro Paese, sia pure soffermandoci qualche minuto in più ad esaminare la questione. La legge del 1955 prevedeva agevolazioni fiscali ristrette esclusivamente nel campo della legge sul registro. Questa volta si va oltre: si concedono delle agevolazioni più ampie nel campo della legge sul registro, ma si introducono delle nuove agevolazioni che riguardano anche l'imposta generale sull'entrata ed infine si introduce *ex novo* un altro tipo di agevolazione, che è quello sull'imposta di consumo. Di quest'ultima agevolazione parleremo a parte, perchè l'imposta di consumo sul valore complessivo delle costruzioni andava a beneficio dei Comuni; quindi non solo noi facciamo un regalo ai concessionari costruttori per quanto riguarda l'esonero to-

tale dall'imposta di consumo, ma in pari tempo e nell'ugual misura depauperiamo le già deteriorate finanze comunali. Ecco il motivo per cui su questo problema vorrei cercare di puntualizzare la situazione.

Onorevole Ministro, il Governo avrebbe dovuto sentire il dovere di dirci a quanto ammontano questi nuovi sgravi fiscali, perchè è chiaro che, se noi vogliamo giudicare con cognizione di causa, dobbiamo anche sapere quanto andremo a regalare, in virtù delle nuove agevolazioni tributarie, al concessionario. Se il contributo dello Stato è di 1.000 miliardi, il contributo del privato sarà in proporzione del 50 per cento su un complesso di lavori di 1.500 miliardi. A quanto ammonteranno le nuove concessioni previste dall'articolo 7? Vogliamo saperlo. Saranno un miliardo, dieci o cento miliardi?

Comunque, onorevole Presidente, a questa mancanza di diligenza da parte dell'esecutivo abbiamo supplito noi con le nostre modeste forze, e crediamo con ciò di rendere un servizio ai colleghi della maggioranza.

Ebbene, in che cosa consistono queste nuove agevolazioni in aggiunta a quelle già previste dalla legge del 1955? Per quanto riguarda l'imposta generale sull'entrata (soprattutto sulle agevolazioni nel campo dell'imposta di registro, perchè il calcolo diventa un po' complesso, onde mi limito semplicemente a calcolare quello che noi regaliamo nel campo dell'imposta generale sull'entrata e dell'imposta di consumo, e i nostri conti sono molto precisi e non possono essere opinabili), per quel che concerne soltanto il settore dell'imposta generale sull'entrata, ripeto, gli sgravi fiscali sono: il 3 per cento di I.G.E. sul complesso del lavoro effettuato in base agli appalti; per la registrazione dell'atto di appalto, l'1 per cento. Quindi lo Stato italiano rinuncia ad un 4 per cento solo limitatamente all'imposta generale sull'entrata. Supponiamo che in virtù dei 1.050 miliardi stanziati dallo Stato italiano si producano lavori per 1.500 miliardi; ebbene il 4 per cento su 1.500 miliardi costituisce un regalo che facciamo, o, se volete, un sacrificio per lo Stato italiano di qualche cosa come 60 miliardi.

Quindi, in sostanza, con questa legge introduciamo un sacrificio nel complesso dell'ese-

cuzione della legge che non sarà inferiore ai 60 miliardi di lire nel solo settore dell'I.G.E. Ma poi ci sono le imposte sui consumi. E per le imposte sui consumi ho voluto spingere la mia diligenza ad informarmi qual è l'incidenza dell'imposta di consumo sul materiale impiegato nella costruzione di un'autostrada, quella che è stata costruita in questi ultimi anni: la Milano-Firenze. Mi è stato risposto dalla società concessionaria che l'incidenza dell'imposta di consumo per chilometro, mediamente, si può calcolare sulla misura di 1 milione 250 mila, o un milione 300 mila. Se noi moltiplichiamo questo sacrificio, che non è soltanto sacrificio dell'Erario del nostro Paese nei confronti della concessionaria, per quello che riguarda l'imposta sui consumi, ma è un sacrificio dei Comuni, degli enti locali, se moltiplichiamo un milione e 250 mila lire per chilometro per il totale dei chilometri previsti — 5 mila chilometri — anche qui saltano fuori cifre dell'ordine di 7-8 miliardi. Pensiamoci sopra bene, cari colleghi, prima di elargire con una munificenza così spensierata decine e decine di miliardi.

Per riepilogare, secondo i miei calcoli (ed io ho il diritto di fare dei calcoli dal momento che l'Esecutivo non me li ha presentati, e l'Esecutivo avrà se mai il diritto di dirmi se sono sbagliati in difetto o in eccesso) noi regaliamo con le nuove agevolazioni fiscali qualche cosa come il 9 per cento alle società concessionarie.

C O R B E L L I N I . Si abbassa il costo del contratto, non si regala niente.

R O D A . Ma insomma, se in un'azienda ci sono 100 lire di entrate lorde e 50 lire di spese, nel bilancio si fa figurare solo la differenza fra le entrate e le spese? (*Interruzione del senatore Corbellini*). Ma, onorevoli colleghi, indipendentemente dal fatto che non è politica da Stato moderno quella di mescolare sino a confonderle entrate lorde e spese, noi abbiamo il diritto di sapere quanto le autostrade ci vengono a costare, per quella cristallina visione del bilancio dello Stato, per quella cristallina demarcazione che ci deve essere tra le entrate e le spese. Abbiamo diritto, noi parlamentari, ed il Paese che sta dietro a noi, di sapere che cosa effettivamente

costano queste autostrade! Vogliamo concedere, in via di ipotesi da scartare *a priori*, un contributo superiore al 4 per cento, già largo? Ebbene arrivo al punto di dire: diamo anziché il 4 per cento il 4,50 per cento, ma determiniamo e discutiamo su quello che è realmente il costo.

Chiedo scusa, ma credo di non essermi dilungato troppo per un articolo di siffatta importanza.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. In Commissione il problema è stato sviscerato a fondo e si è arrivati alla conclusione che le autostrade sono proprietà dello Stato fin dalla nascita. L'articolo 7 costituisce uno degli strumenti studiati dal Governo proprio per rendere più facilmente attuabile — se non addirittura per rendere attuabile — il piano autostradale.

Non vi è dubbio che con queste esenzioni non si regala nulla ai concessionari, perchè in definitiva il costo delle autostrade lo devono pagare lo Stato e la collettività, chiamata a contribuire attraverso i pedaggi.

Quindi è inutile che vogliamo gravare il bilancio dello Stato, che vogliamo gravare i pedaggi. Va tenuto presente che — è vero — si tratta di un 8 per cento — qualcuno dice 10 per cento — ma l'importante è non spendere questo 8 per cento, perchè i soldi non ci sono; altrimenti il costo definitivo delle autostrade verrebbe gravato oltre che di questo 8 per cento anche degli interessi sull'8 per cento.

In conclusione, nessun vantaggio deriva ai concessionari, ma questo articolo prevede unicamente la possibilità di realizzare più facilmente le autostrade. Pertanto la maggioranza della Commissione è contraria all'accoglimento delle modifiche.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro delle finanze ad esprimere l'avviso del Governo.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze*. Effettivamente, quando si è trattato

di concedere tutte le esenzioni che in questo articolo sono previste, si è fatto un ragionamento analogo a quello testè esposto dal relatore. Infatti, se vogliamo che le autostrade si facciano, bisogna che cerchiamo di non gravare sulle opere di costruzione, nel momento in cui stiamo facendo tutti i tentativi per arrivare ad un finanziamento che crei economicamente la possibilità della costruzione e della gestione. In secondo luogo dobbiamo tener conto che non si tratta di concedere delle esenzioni, ma di rendere possibile la costruzione: se non si costruisce, non si esenta. Non si tratta, quindi, di una mancata entrata, ma di rendere possibile un fatto economico che dà altre entrate, anche se non queste.

L'unico punto che ci ha lasciati perplessi per molto tempo è stato quello dell'interesse dei Comuni che dalle autostrade, nonostante l'opinione di vari componenti del Senato, non traggono normalmente vantaggio, ma danno, perchè le autostrade tagliano il territorio comunale senza arrecare alcun beneficio. Abbiamo molto discusso, quindi, prima di concedere l'esenzione per il materiale da costruzione. Va bene l'esenzione per l'illuminazione, perchè in tal caso non si tratta che di una estensione dei principi generali dell'illuminazione pubblica. Per il materiale da costruzione, invece, c'era effettivamente da tener conto dello stato di fatto che si era andato creando e della diversa situazione in cui si trovano le strade costruite dallo Stato e le strade realizzate per conto dello Stato da società concessionarie, cui lo Stato contribuisce in relazione al costo.

In realtà al Ministero sembra che aggravando il costo di costruzione si finisca col rendere necessari maggiori contributi indirettamente a carico dello Stato. Ciò nonostante, per la sola questione che riguarda il materiale da costruzione, il Governo può rimettersi al Senato. Per tutto il resto desidererebbe che si mantenesse il testo così com'è, comprese le esenzioni per le imposte sulle obbligazioni, delle quali non si parla nell'emendamento Roda...

R O D A . Ne ho parlato nella discussione generale.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze*. . . perchè si tende ad ottenere finanziamenti meno onerosi onde rendere possibile la costruzione al più basso costo.

F O R T U N A T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O R T U N A T I . Se ho ben capito, la proposta del Ministro è di mantenere il testo governativo, eccezion fatta per l'esenzione dall'imposta di consumo sui materiali da costruzione, che rimarrebbe nella situazione attuale.

Io credo che sia necessario sapere che cosa ne pensa la Commissione e vedere se si possono o no accelerare i tempi dell'approvazione di questo articolo. Non vorrei che la proposta del Ministro rimanesse a mezz'aria e che successivamente tutto il resto fosse votato così come è stato originariamente proposto.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il proprio avviso.

A M I G O N I . La Commissione, chiarito che la proposta del ministro Trabucchi si riferisce alla totalità dell'imposta di consumo stabilita dalle leggi in vigore, è dell'opinione di accogliere tale proposta.

P R E S I D E N T E . Senatore Roda, mantiene il suo emendamento?

R O D A . Sarebbe un mantenimento platonico, poichè lo boccerebbero. Dichiaro comunque di ritirare l'emendamento presentato, se la maggioranza sopprime il sesto comma.

P R E S I D E N T E . Onorevole Ministro, è d'accordo?

T R A B U C C H I , *Minastro delle finanze*. Mi sembra che sia ragionevole mantenere l'esenzione per l'energia elettrica. Il sesto comma dovrebbe essere così ridotto: « L'energia elettrica occorrente per l'illuminazione e la segnalazione delle autostrade di cui sopra è esente dall'imposta di consumo ».

R O D A . D'accordo.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze*. Sul resto dell'articolo, inoltre, il Governo si rimette al giudizio del Senato. Voglia il Senato nella sua saggezza decidere.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti i primi due commi dell'articolo 7. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

I senatori Zampieri e Cemmi hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere il terzo comma.

Il senatore Zampieri ha facoltà di svolgerlo.

Z A M P I E R I . Se la Commissione ed il Governo lo accettano, rinunzio a svolgerlo.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. La Commissione si rimette al Governo.

F O R T U N A T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O R T U N A T I . A me sembra, onorevole Presidente, che la norma del terzo comma una qualche giustificazione l'abbia, perchè normalmente gli onorari notarili e gli emolumenti dei conservatori dei registri immobiliari sono in funzione di un grado di attività. In realtà qui ci troviamo di fronte ad operazioni che, quando vengono compiute, sono compiute in forma pacifica. D'altra parte, se noi riteniamo che, per quanto concerne gli organi pubblici, è necessario da parte dei medesimi ridurre le loro pretese, io credo che anche per quanto riguarda i notai e i conservatori dei registri immobiliari le pretese debbano essere ridotte! Si tratterà secondo me di stabilire il *quantum* della misura delle riduzioni; ma mantenere le misure ufficiali a me sembra che non sia giusto. Quindi gradirei che la Commissione ed il Governo si esprimessero in proposito. La

abolizione totale della norma del terzo comma darebbe luogo a discriminazione tra organi pubblici e privati, il che non può essere da noi accolto.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro delle finanze a esprimere l'avviso del Governo.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze*. Il Governo deve richiamarsi ad un concetto che non avrà certo il plauso del senatore Zampieri, e cioè che, quando lo Stato concede l'applicazione della misura fissa per le imposte di registro, e tutte le altre esenzioni che conseguono, normalmente è sempre stabilito che anche gli onorari notarili e gli emolumenti ai conservatori delle ipoteche siano ridotti ad un quarto. Il Governo quindi non vede la ragione per cui in questo caso si dovrebbe fare un'eccezione a tale regola, regola per la quale si richiama la collaborazione anche dei professionisti interessati alla costruzione di queste grandi opere, le quali, tra l'altro, avendo un notevole valore di costo, portano contemporaneamente anche questo quarto ad una cifra che non vorrei dire molto rilevante, ma pur sempre abbastanza notevole. Il Governo quindi pregherebbe il senatore Zampieri di non insistere, soprattutto per non mutare una direttiva di principio che è stata sempre accolta in questo senso, cioè che quando ci sono le esenzioni anche gli onorari notarili e gli emolumenti ai conservatori dei registri immobiliari si riducono.

C E M M I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* C E M M I . Mi permetto di dissentire dalla tesi sostenuta dal signor Ministro. (*Commenti*). Non è una questione egoistica, è proprio una questione di principio: non mi sembra che si possa addossare l'onere sociale di un provvedimento ad una sola categoria di cittadini. (*Vivaci commenti ed interruzioni*).

P R E S I D E N T E . Senatore Zampieri, mantiene il suo emendamento?

Z A M P I E R I . Mantengo il mio emendamento e, se permette, onorevole Presidente, molto succintamente vorrei illustrarlo.

Si dice o si crede che gli onorari notarili siano spropositati: essi sono regolati da legge del 1954, che praticamente fissa aliquote alquanto inferiori a quelle stabilite per altre professioni tanto è vero che sul valore di un milione di lire l'onorario di primo grado, che è il maggiore, è di 10.320 lire.

Ora questa disposizione inclusa nell'articolo 7 richiama una prassi già riprodotta nel nostro diritto positivo. Nella fattispecie gli onorari sono quelli che si riferiscono ai contratti di mutuo...

P R E S I D E N T E . Senatore Zampieri, concluda. Mi permetta, non si dimentichi che questa non è una Camera corporativa, questo è il Senato della Repubblica, ed un certo ritegno i professionisti debbono averlo.

Z A M P I E R I e, in questa ipotesi, sia il mutuo di 500 milioni o di 4 miliardi, l'onorario non può superare le 137.500 lire, ridotte, se il mutuo è stipulato con istituti di credito fondiario, al quarto. Perciò si viene a stabilire una norma che è già in atto, sempre che non si voglia così ridurre l'onorario al quarto del quarto e cioè a un sedicesimo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento soppressivo del terzo comma proposto dai senatori Zampieri e Cemmi. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Sul terzo comma è stato presentato un emendamento da parte del senatore D'Albora. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario:*

« Al terzo comma, sostituire in fine le parole: "sono ridotti ad un quarto" con le altre: "sono ridotti in misura proporzionale all'importo delle opere con variazioni da un quarto ad un decimo" ».

P R E S I D E N T E . Il senatore D'Albora ha facoltà di illustrare questo emendamento.

D ' A L B O R A . Lo ritiro, in quanto mi sembrava che, trattandosi di importi che potevano raggiungere la cifra di vari miliardi, questi compensi fossero proporzionati alla spesa. Ho visto la legge per i notai che fissa il limite massimo per i compensi dei notai in 500 milioni; pertanto il mio emendamento non ha più ragione di essere.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il terzo, il quarto e il quinto comma dell'articolo 7. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

I senatori Minio e Cervellati hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere il sesto comma.

M I N I O . Ritiriamo il nostro emendamento soppressivo ed aderiamo alla proposta, se così si può chiamare, del ministro Trabucchi. Però desideriamo conoscere con precisione la nuova formulazione che il Governo propone per il sesto comma.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo a presentare il nuovo testo del sesto comma.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze.* Il nuovo testo è il seguente: « L'energia elettrica occorrente per l'illuminazione e la segnalazione delle autostrade di cui sopra è esente dall'imposta di consumo ».

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti il sesto comma nel testo proposto dal Governo.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

I senatori Roda, Solari, Bardellini e Ottolenghi hanno presentato un emendamento tendente ad inserire, dopo il sesto comma, il seguente:

« Lo Stato assume a proprio carico l'equivalente delle imposte di consumo di cui al precedente comma, spettanti alle Amministrazioni comunali interessate, e provvede alla sua corresponsione mediante iscrizione del relativo stanziamento in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

R O D A . L'emendamento non ha più ragione d'essere e perciò lo ritiriamo.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti il penultimo comma dell'articolo 7. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

I senatori Roda, Ottolenghi, Bardellini e Solari hanno presentato un emendamento tendente a sostituire all'ultimo comma le parole: « centesimi 5 per ogni mille lire », con le altre: « centesimi 50 per ogni mille lire ».

Il senatore Roda ha facoltà di svolgerlo.

R O D A . Cinque centesimi per ogni 1.000 lire, in corrispettivo a tutte le agevolazioni che abbiamo concesso, sono 50.000 lire per un miliardo di costruzioni, cioè su 1.000 miliardi l'imposta pagata dai concessionari nel loro complesso sarà esattamente di 50 milioni all'anno. Vediamo un po' che cosa, invece, di fronte a questo sacrificio dei concessionari, noi andiamo a regalare di esenzione. Andiamo a regalare l'8 per cento circa, cioè 80 miliardi di beneficio su 1.000 miliardi complessivi. Questi 80 miliardi, impiegati al 6,50 per cento — è questo il ragionamento che dobbiamo fare — fanno grosso modo 5 miliardi di rendita perpetua che noi regaliamo ai concessionari, e di fronte a questi 5 miliardi di rendita perpetua noi chiediamo soltanto 50 milioni di imposta.

Con il mio emendamento, che moltiplica per 10 il coefficiente previsto, si chiede invece un sacrificio da parte dei concessionari di 500 milioni anziché di 50 milioni come voi fate. In altri termini, lo scarto tra il sacrificio ed il beneficio dei concessionari, che nel caso presente con la vostra legge è di cento volte, io con il mio emendamento lo riduco a dieci volte, e mi sembra di essere generoso.

P R E S I D E N T E . Non si faccia illusioni, senatore Roda: se il concessionario paga di più, fa pagare di più allo Stato. È il gatto che si mangia la coda.

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. La Commissione è contraria.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze*. Il Governo per necessità si dichiara contrario a questo emendamento, perchè tutta l'armonia della legge è calcolata in relazione all'importo di contributi e tasse da pagare, per cui la modifica altererebbe il complesso armonico della legge.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento sostitutivo proposto all'ultimo comma dell'articolo 7 dai senatori Roda, Ottolenghi, Bardellini e Solari, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'ultimo comma dell'articolo 7. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Da parte dei senatori Amigoni, Corbellini e Oliva è stato presentato un emendamento aggiuntivo. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario*:

« Aggiungere in fine il seguente comma:

” Le disposizioni del presente articolo non si applicano agli atti e contratti stipulati prima dell'entrata in vigore della presente legge ” ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Amigoni ha facoltà di illustrare questo emendamento.

A M I G O N I . Si tratta soltanto di specificare quello che succede per la Milano-Napoli, concessa con la legge precedente e per la quale sono stati fatti dei contratti in base ad un regime di esenzione che è durato fino ad oggi. Ciò potrebbe dar luogo a discussioni: se tutta la Milano-Napoli fosse riconcessa in base alle nuove disposizioni, sembra a noi che sarebbe opportuno specificare quanto nell'emendamento si chiarisce.

P R E S I D E N T E . Il Governo accetta l'emendamento dei senatori Amigoni ed altri?

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze*. Il Governo è favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento aggiuntivo dei senatori Amigoni, Corbellini e Oliva. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 7 nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario*:

Art. 8.

Lungo i tracciati delle autostrade e relativi accessi, previsti sulla base dei progetti regolarmente approvati, è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie a distanza inferiore a metri 16 dal limite della zona di occupazione dell'autostrada stessa. La distanza è ridotta a metri 10 per gli alberi da piantare.

Le distanze di cui al comma precedente possono essere ridotte per determinati tratti ove particolari circostanze lo consiglino, con provvedimento del Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S., su richiesta degli interessati e sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S.

Il divieto previsto dal presente articolo decorre dalla data di approvazione del progetto di ciascuna autostrada.

Per quanto riguarda le modalità per la esecuzione degli spostamenti degli impianti di telecomunicazione in conseguenza della costruzione e dell'ampliamento di autostrade e per i relativi oneri si provvede con accordi tra i Ministri dei lavori pubblici e delle poste e delle telecomunicazioni.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del senatore D'Albora. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario*:

« Al primo comma, sostituire le parole: " inferiore a metri 16 " con le altre: " inferiore a metri 25 " ».

P R E S I D E N T E . Il senatore D'Albora ha facoltà di svolgere questo emendamento.

D ' A L B O R A . Signor Presidente, ho avuto modo di illustrare ampiamente questo emendamento nel mio intervento durante la discussione generale. Posso riassumere brevemente che esso ha due scopi: primo, garantire la visibilità sia nei rettifili che nelle curve, dove in montagna servono 70 metri, in collina 100 metri ed in piano 150 metri liberi per una buona visibilità; secondo, assicurare agli enti concessionari la possibilità di allargamenti futuri. Poichè d'altra parte nel secondo comma dell'articolo, nel testo della Commissione, è detto: « le distanze di cui al comma precedente — cioè i 16 metri che io propongo di aumentare a 25 — possono essere ridotte per determinati tratti ove particolari circostanze lo consiglino », la maggiore distanza da me proposta, mentre offre delle garanzie, non è definitiva, potendosi modificare in particolari casi. Prego pertanto la Commissione, il Ministro ed il Senato di voler approvare questo emendamento.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. La Commissione si rimette al parere del Governo.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Sono favorevole a questo emendamento, che amplia i margini di sicurezza, dando nello stesso tempo la facoltà di ridurli in caso di particolari circostanze.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal senatore D'Albora.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

I senatori Amigoni, Corbellini e Oliva hanno presentato un emendamento tendente a sostituire l'ultimo periodo del primo comma con il seguente: « La distanza è ridotta a metri 10 per le nuove piantagioni ».

Permettetemi di dire che questa dizione potrebbe dar luogo ad equivoci, poichè non solo quelle che si fanno oggi ma anche quelle che si sono fatte ieri sono nuove piantagioni. Ed allora, se già vi sono degli alberi, cosa si dovrebbe fare? Si dovrebbero tagliare? Se l'emendamento ha uno scopo di chiarificazione, devo dire che non l'ho capito.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. In un primo tempo la Commissione aveva avuto l'impressione che l'espressione « alberi da piantare » non fosse buona; però, meditando sul significato delle parole, bisogna riconoscere che la dizione del testo governativo è precisa e va conservata.

AMIGONI. Non insistiamo sullo emendamento.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti il primo comma dell'articolo 8 nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il secondo comma dell'articolo 8. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Il senatore D'Albora ha presentato un emendamento tendente a sopprimere il terzo comma.

D'ALBORA. Signor Presidente, non credo che la limitazione prevista nel terzo comma possa finire in 10 anni. Se sarà approvato l'emendamento sostitutivo proposto dai senatori Amigoni, Oliva e Corbellini, io potrei anche essere d'accordo e ritirare la mia proposta.

PRESIDENTE. Resta allora inteso che lei ritira il suo emendamento nella speranza che sia approvato il testo proposto dai senatori Amigoni ed altri.

Si dia pertanto lettura dell'emendamento, proposto dai senatori Amigoni, Oliva e Corbellini.

CARELLI, *Segretario*:

« Sostituire il terzo comma con il seguente :

” Il divieto previsto dal presente articolo ha effetto dalla data della pubblicazione di apposito avviso, a cura del concessionario, sul foglio degli annunci legali delle singole Prefetture competenti per territorio, recante notizia dell'avvenuta approvazione del progetto di ciascuna strada ” ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti questo emendamento. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo alla Commissione di voler ripristinare la disposizione di cui al quarto comma, che la Commissione ha soppresso. I motivi per cui si stabilisce una zona di rispetto sono non tanto di sicurezza, quanto di salvaguardia di un futuro ampliamento della rete autostradale. Pertanto non c'è ragione di sopprimere la disposizione di cui al quarto comma.

PRESIDENTE. Si dia allora lettura del quarto comma dell'articolo 8 nel testo governativo.

CARELLI, *Segretario*:

« Le disposizioni contenute nei commi primo e secondo non si applicano agli impianti di telecomunicazioni ».

PRESIDENTE. La Commissione accetta l'emendamento del Governo tendente a ripristinare il quarto comma?

DE UNTERRICHTER, *relatore*. La Commissione ritiene che, per ragioni di

sicurezza, tutti devono rispettare le distanze fissate. Ma se vi sono delle ragioni particolari per le quali queste distanze non possono essere rispettate, sia competente il Ministro a concedere delle deroghe.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento proposto dal Governo, tendente a ripristinare il quarto comma del testo governativo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Sempre sull'articolo 8 è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Piasenti, Cornaggia Medici, Zampieri, Oliva, Pagni e Venudo. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario* :

« *Aggiungere, in fine, il comma seguente* :
" Lungo i tracciati delle autostrade e relativi accessi è vietata qualsiasi forma di pubblicità stradale " ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Piasenti ha facoltà di svolgere questo emendamento.

P I A S E N T I . Mi pare di raccogliere il consenso dei colleghi proponendo questo emendamento, che d'altra parte risponde all'articolo 9, secondo comma, della Costituzione ed alla necessità di adeguarsi alle esigenze del turismo, come avviene all'estero. Ritengo pertanto che non sia il caso di illustrare ulteriormente l'emendamento stesso la cui applicazione darà aspetto più civile e moderno a queste nuove strade (*Approvazioni*).

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento dei senatori Piasenti ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 8 nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 9.

C A R E L L I , *Segretario* :

Art. 9.

Nello spazio delimitato da una linea parallela alla linea mediana delle strade di raccordo con l'autostrada per la profondità di metri 300 da ogni lato e per una lunghezza di un chilometro dal punto di inserzione della strada sull'autostrada, e comunque entro il raggio di 500 metri dal centro dell'autostrada nel punto in cui è permesso l'accesso alla stessa, chiunque, salvo il concessionario per i servizi delle autostrade, compia costruzioni non esclusivamente rurali o in altro modo occupi una qualsiasi di tali aree, deve munirsi di speciale autorizzazione da rilasciarsi dal Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S. L'autorizzazione è necessaria anche per destinare l'area a diversa utilizzazione.

La autorizzazione è soggetta a tassa *una tantum* pagabile in 10 rate annuali. La misura è fissata con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro delle finanze di concerto con quelli del tesoro, dei lavori pubblici e dell'industria e del commercio, distintamente per ogni autostrada o per singole zone, entro sei mesi dall'approvazione del progetto esecutivo della autostrada, purchè non superi lire 200 annue per metro quadrato per l'utilizzazione come casa ad uso di abitazione e lire 2.000 annue per metro quadrato per le occupazioni destinate ad attività commerciali o industriali.

Nelle costruzioni a più piani, i piani si considerano distintamente e per quelli superiori al piano terra la tassa è applicata in misura ridotta del 50 per cento.

La tassa preveduta dal presente articolo deve essere pagata anche da chi nei modi previsti dal primo comma occupi aree lungo il corso dell'autostrada con accesso diretto alla stessa.

Il pagamento della tassa è effettuato con le norme contenute negli articoli 168 e 183, lettera B, del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645.

Per le autostrade per le quali siano state già accordate le concessioni, il termine di 6 mesi preveduto dal secondo comma decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge.

La tassa non si applica alle costruzioni od occupazioni già esistenti al 1° gennaio 1961, ma colpisce le loro modificazioni o diverse utilizzazioni.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il primo comma dell'articolo 9 a cui non sono stati presentati emendamenti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Al secondo comma è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Ottolenghi, Solari e Bardellini. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , Segretario :

« Sostituire il secondo comma con il seguente :

” L'autorizzazione è soggetta a tassa pagabile in 10 rate annuali. La misura della tassa è ragguagliata al 60 per cento della differenza esistente tra il valore dell'area al 1° gennaio 1960 e il valore al momento della domanda di autorizzazione. Il 40 per cento della tassa è devoluto al Comune entro il cui territorio l'area è situata. La tassa si applica anche alle aree delimitate come al primo comma riguardanti le autostrade già concesse a norma della legge 463 del 1955 e delle leggi successive, utilizzate per la costruzione di fabbricati non esclusivamente rurali, i cui progetti siano stati approvati dopo il provvedimento ministeriale di approvazione della concessione di costruzione e di esercizio delle autostrade medesime. La valutazione delle differenze di valore è compiuta dagli organi competenti per territorio e nei modi stabiliti dalle leggi vigenti ” ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Ottolenghi ha facoltà di illustrare questo emendamento.

O T T O L E N G H I . L'emendamento si ispira alla considerazione, più che fon-

data, che le aree interessate dalle nuove costruzioni autostradali subiranno presumibilmente incrementi di valore spesso rilevanti e che, pertanto, anche su di esse si concentrerà la ben nota speculazione sull'aumento di valore dei terreni, derivante dall'esecuzione di opere pubbliche. In rapporto a tali presumibili incrementi, la misura della tassa prevista nel disegno di legge appare del tutto insufficiente e non è certamente in armonia con la tendenza all'applicazione di una severa imposta sull'incremento di valore delle aree fabbricabili. Tra l'altro, la proposta del disegno di legge colpisce solo le nuove costruzioni non esclusivamente rurali, e non le vecchie costruzioni, come se anche queste ultime non possano subire un forte aumento del valore in conseguenza delle nuove costruzioni autostradali.

Ma c'è di più : la misura dell'imposta, che avrà carattere di tassa relativa all'autorizzazione amministrativa per la costruzione, dovrà essere stabilita entro sei mesi dalla approvazione del progetto esecutivo delle autostrade e, quindi, non potrà tenere in alcun conto la pur certa dinamica tendente al progressivo aumento di valore delle aree, dinamica che è implicita nell'effetto che ogni nuova costruzione stradale produce a vantaggio dei terreni lambiti.

Il disegno di legge stabilisce un massimo di imposizione in ragione di lire 200 annue per metro quadrato quando si tratti di edifici ad uso di abitazione, e di lire 2.000 annue quando si tratti di edifici destinati ad attività commerciali o industriali; in tal modo prefigura, sin da questo momento, entro limiti assai più ristretti del reale, il prevedibile aumento di valore delle aree lambite dalle nuove autostrade. Noi sappiamo, come ci insegna la più audace speculazione sulle aree edificatorie, che tale aumento di valore raggiunge, solitamente entro brevissimo tempo, limiti elevatissimi. In Lombardia, ad esempio, e più ancora in Emilia, il valore dei terreni toccati dall'« autostrada del sole » in molte parti è notevolmente aumentato, per quanto l'autostrada sia stata aperta al traffico solo da qualche mese. In queste condizioni l'incidenza dell'imposta istituita dal disegno di legge è del tutto trascurabile e

certamente non è tale da giustificare l'entusiasmo della 5ª Commissione. Se davvero vogliamo far rientrare nelle casse dello Stato e delle amministrazioni locali una parte del plusvalore dei terreni derivante dalle nuove costruzioni autostradali, dobbiamo anzitutto commisurare la tassa istituita dal disegno di legge ad una percentuale determinata dall'incremento di valore delle aree; dobbiamo in secondo luogo stabilire tale percentuale in misura tale da espropriare a vantaggio della pubblica finanza la maggior parte dell'incremento di valore, e quindi non dobbiamo scendere al di sotto del 60 per cento almeno della differenza tra il valore delle aree accertato a una data determinata e quello risultante nel momento in cui i privati chiedono l'autorizzazione a costruire. Non possiamo neppure rinunciare a colpire le aree già utilizzate anteriormente all'entrata in vigore della presente legge perchè la speculazione o i vantaggi derivanti dall'esecuzione di opere pubbliche vanno colpiti sempre, qualunque sia stata l'epoca in cui la speculazione o i vantaggi si sono prodotti.

È poi giusto, senza che occorranò altre illustrazioni, che il 40 per cento di tale tassa vada alle amministrazioni dei Comuni nei cui territori si trovano le aree anzidette.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

DEUNTERRICHTER, *relatore*.
La Commissione si rimette al Governo.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nella sostanza mi dichiaro favorevole per quanto concerne la parte equitativa, che cioè questa imposizione debba riguardare anche le costruzioni esistenti su autostrade già in concessione.

Del resto questo stesso parere ha espresso la Commissione finanze e tesoro, e questo punto di vista mi pare sia molto giusto. Quindi sarei d'accordo di inserire la parte dell'emendamento che dice: «La tassa si applica anche alle aree delimitate come al 1º comma riguardanti le autostrade già conces-

se... ». Non sarei invece d'accordo per quanto riguarda quel tipo di meccanismo che mi sembra più farraginoso e più difficile di quanto lo sia quello previsto dal testo governativo. In conclusione, sarei d'accordo nel mantenere il testo del Governo con l'applicazione retroattiva alle costruzioni già avvenute su altre autostrade.

FORTUNATI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTUNATI. Il problema sollevato dai colleghi Ottolenghi, Solari e Bardellini riguarda, da un lato, il tipo di prelievo e, dall'altro, l'area imponibile. Per quanto riguarda l'area imponibile, anche il Governo è d'avviso, così come si era espressa la 5ª Commissione, che il tributo debba riguardare non soltanto le nuove costruzioni, ma anche le costruzioni già esistenti. Si tratta adesso di stabilire il tipo del prelievo: la proposta del Governo è per un tributo fisso, stabilito per superficie, che non può superare le 200 lire o le 2.000 lire per metro quadro, a seconda del tipo di costruzione. I colleghi Ottolenghi, Solari e Bardellini, invece, hanno proposto un tributo commisurato all'incremento di valore. Ora non vi è dubbio che, dal punto di vista della moderna tecnica tributaria, un tributo che ignora il valore, è un tributo arretrato, al punto tale che le stesse imposte di consumo, che nel quadro tributario sono le più arretrate, tendono ad essere stabilite non in misura fissa ma in aliquota riferita al valore.

Ora, se la maggioranza governativa si irrigidisce sul tipo del prelievo, non vi è dubbio che, per poter far pesare indirettamente il valore, bisogna che i limiti massimi di prelievo per unità di superficie siano elevati. Soltanto in questo modo, credo si possano contemperare, da un lato, le esigenze di immediato accertamento e di immediata riscossione, e dall'altro, volta a volta, nella determinazione del prelievo concreto, il criterio, indirettamente valutato, del valore. È per questo che io chiedo alla Commissione, al Governo e alla maggioranza governativa se si può entrare nell'ordine di idee del secondo

emendamento presentato al secondo comma, secondo cui i limiti massimi sono indicati in 500 e in 4.000 lire per metro quadrato e il tributo è limitato a costruzioni destinate ad attività commerciali e industriali. A me sembra che in linea generale la speculazione si manifesti in connessione a un'attività commerciale e industriale. Mi pare difficile che si compiano grandi speculazioni per case di abitazione, perchè, tra l'altro, non è molto simpatico abitare in prossimità di una strada di grande traffico. È molto probabile che le case già costruite si rendano disabitate! Nel nostro emendamento vi è, dunque, una diversa configurazione dell'area imponibile, in quanto si parla di occupazioni destinate ad attività commerciali e industriali.

Se la Commissione, il Governo e la maggioranza intendono entrare nell'ordine di idee del secondo emendamento ritengo sia inutile insistere per un tributo commisurato all'incremento del valore, in quanto il campo di variazione e l'area imponibile sono tali da comprendere indirettamente il criterio del valore.

SPAGNOLLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPAGNOLLI. La Vª Commissione aveva già sottolineato i criteri di equità in base ai quali si doveva tener conto che il pagamento di un contributo doveva esser fatto anche per le costruzioni precedenti, non solo per quelle future o per il rifacimento delle vecchie, come è detto nel testo governativo.

Pertanto proporrei questo comma: « Per le costruzioni e occupazioni già esistenti al primo gennaio 1961 è istituito un contributo di miglioria pagabile in dieci rate annuali. La misura è fissata con le modalità e i criteri di cui ai commi 2, 3, 4 del presente articolo e la riscossione del contributo è effettuata secondo le norme contenute negli articoli 78 e 83, comma B del testo unico sulle imposte dirette 28 gennaio 1948 ».

Con questa introduzione non si modifica l'armonia del complesso dell'articolo e nello

stesso tempo si rispettano quelle esigenze di equità che sono state giustamente rilevate anche in quest'Aula.

PRESIDENTE. Gli emendamenti si accavallano l'uno all'altro e non si può pretendere che l'Assemblea li possa seguire. Propongo pertanto di accantonare l'esame del secondo e degli altri commi dell'articolo 9, in attesa che i presentatori dei vari emendamenti giungano ad un accordo.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura dell'articolo 10.

CARELLI, Segretario:

Art. 10.

L'approvazione dei progetti esecutivi e delle relative varianti, concernenti le opere necessarie per la costruzione delle autostrade previste dalla presente legge, comprese quelle per la costruzione delle strade di allacciamento e di quelle laterali necessarie per assicurare il servizio delle proprietà contermini e quelle per la conservazione, deviazione o allacciamento delle opere dei pubblici servizi, equivale a dichiarazione di pubblica utilità nonchè di indifferibilità ed urgenza a tutti gli effetti di legge.

Alle procedure espropriative delle opere indicate nel comma precedente si applicano i commi secondo, terzo e quarto dell'articolo 8 della legge 21 maggio 1955, n. 463.

Il termine, previsto dall'articolo 73 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, può essere prorogato con decreto del Prefetto, prima della sua scadenza, ove per esigenze sopravvenute siano modificati i progetti approvati.

PRESIDENTE. Su questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 11.

C A R E L L I , *Segretario* :

Art. 11.

Sono vietate le concessioni a terzi per estrazioni di materiali dai tratti degli alvei delle acque pubbliche attraversati od occupati dalle opere autostradali.

I tratti soggetti a tale divieto saranno determinati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, con il quale saranno altresì revocate le concessioni già assentite e sarà determinato l'eventuale indennizzo spettante ai concessionari.

Le caratteristiche e le modalità di costruzione delle opere autostradali che devono attraversare strade e corsi d'acqua saranno indicate nei progetti esecutivi approvati con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

Gli enti proprietari e le Amministrazioni interessate potranno prescrivere esclusivamente le cautele da osservare e le opere provvisoriale da seguire durante la costruzione delle opere.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il primo comma di questo articolo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Sul secondo comma è stato presentato un emendamento da parte del senatore D'Albora. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario* :

« Al secondo comma dopo le parole: " Ministro dei lavori pubblici " inserire le altre: " di concerto con il Ministro dell'agricoltura e delle foreste " ».

P R E S I D E N T E . Il senatore D'Albora ha facoltà di illustrare questo emendamento.

D ' A L B O R A . Onorevole Presidente, questo emendamento è stato presentato da me per la tutela delle esigenze del rimboschimento, soprattutto in alcune zone montane,

essendo questo problema attuale e preoccupante. Tuttavia, se il signor Ministro è in grado di assicurarmi che provvederà a questa esigenza, e prenderà di volta in volta, quando sarà necessario, accordi col suo collega dell'agricoltura, indipendentemente da obblighi di legge, non insisto sull'emendamento.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Dò formale assicurazione nel senso richiesto dal senatore D'Albora, e lo prego di non insistere sull'emendamento.

D ' A L B O R A . Lo ritiro, ringraziandola.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti il secondo comma dell'articolo 11. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il terzo e il quarto comma, dell'articolo 11. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Metto ai voti l'articolo 11 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 12.

C A R E L L I , *Segretario* :

Art. 12.

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'A.N.A.S. provvederà alla costruzione e sistemazione dei necessari raccordi con autostrade senza pedaggio.

Per tali opere complementari è autorizzata la spesa complessiva di lire 50 miliardi

in 10 anni, inscritta nello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per gli esercizi dal 1961-1962 al 1970-71 nella misura di 5 miliardi per ciascun esercizio.

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 della 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 sistemazione di autostrade e superstrade riservando alle regioni meridionali le somme che in base a tali leggi erano destinate alle autostrade del Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Su questo articolo i senatori Fortunati, Sacchetti, Gaiani, Gombi, Ruggeri, Mancino, Cecchi, Secci, Cervellati e Simonucci hanno presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

CARELLI, Segretario:

« Al secondo comma, sostituire le parole: " lire 50 miliardi " con le altre: " lire 100 miliardi ". E sostituire le parole: " 5 miliardi per ciascun esercizio " con le altre: " 10 miliardi per ciascun esercizio " ».

PRESIDENTE. Il senatore Fortunati ha facoltà di illustrare questo emendamento.

FORTUNATI. Ho già parlato a lungo, in sede di discussione generale, della questione. Credo che oramai, dal punto di vista tecnico, nessuno possa contestare che, di fronte all'impostazione del progetto di costruzione, la spesa prevista all'articolo 12 del testo originario sia assolutamente insufficiente. La spesa è prevista in misura inferiore al 5 per cento del costo delle autostrade. La proposta è, pertanto, di raddoppiare l'importo del secondo comma dell'articolo 12, per dare una soluzione tecnicamente adeguata e con un minimo di efficienza in prospettiva.

In caso diverso tutto il programma rischia, tecnicamente, di subire gravi intralci. È vero che, se si fosse data un'unica impostazione, il problema non avrebbe presentato difficoltà. Ma, essendosi preferito dare due impostazioni, le difficoltà sussistono. Dal momento, dunque, che sono state predisposte due impostazioni, bisogna necessariamente rivedere la posta del secondo comma dell'articolo 12.

Del resto, già la Commissione aveva avvertito l'importanza della questione, e aveva modificato il testo originario, fissando subito cinque miliardi per ogni esercizio, in modo da dar luogo ad una previsione certa, per un decennio. E ciò significava proprio venir incontro alle esigenze tecniche che io sottopongo all'attenzione dell'Assemblea. Prego, pertanto, la maggioranza di rendersi conto dello spirito che ci ha animati nel proporre l'emendamento.

ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici. Io non posso non rendermi conto di tale spirito, ma debbo dire che mi trovo nella situazione di essere da una parte perfettamente d'accordo sull'opportunità di un intervento più ampio per i raccordi, e di dover tener presente, dall'altra, le esigenze della copertura.

Sottolineo, tuttavia, che uno degli elementi di particolare importanza di questa legge, rispetto alla legislazione precedente, è proprio quello di aver inserito una disposizione che prevede stanziamenti destinati esplicitamente ai raccordi, agendo così in funzione di un completamento organico del piano di ampliamento della rete stradale. Come dicevo, la sola difficoltà sta nella copertura.

FORTUNATI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTUNATI. Se noi vogliamo essere realisti, dobbiamo riconoscere che la copertura è indicata nel disegno di legge, come in molti disegni di legge che si riferi-

scono ad una situazione nuova, sulla base di una pura previsione. Ora, rendiamoci conto che, di fronte ad una spesa prevista di oltre 1.000 miliardi, l'aumento di 50 miliardi ha un'importanza irrilevante. Se la copertura fosse prevista tassativamente da singole norme, potrebbero sorgere difficoltà; ma poichè la copertura è prevista da un insieme di previsioni, dobbiamo ritenere che, come sempre avviene, la previsione sia stata formulata, per quanto riguarda le entrate, in limiti prudenziali, cioè approssimati per difetto. L'aumento richiesto, quindi, non mette in discussione la copertura. Se si parla formalisticamente di copertura, si può mettere in discussione tutto il disegno di legge da questo punto di vista. Nel quadro dell'attività legislativa, si configurano diversi tipi di copertura. La copertura certa è fatta sulla base di spese accertate e sulla base di entrate già definite per lo meno entro un dato intervallo temporale. Nel caso in esame non è previsto tale tipo di copertura. Non vi è, a mio giudizio, pertanto, nel quadro generale del volume delle spese, alcuna eccezione da sollevare, nè di fatto e tanto meno di diritto, alla nostra richiesta.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. La Commissione non può che condividere il desiderio di dare uno stanziamento maggiore a questo particolare riguardo. Infatti i raccordi rappresentano effettivamente una necessità in quanto interessano i grossi agglomerati urbani presso i quali è urgente intervenire anche al fine di limitare gli incidenti stradali.

Il desiderio vivissimo della 7ª Commissione è che la Commissione finanze e tesoro esamini rapidamente — e forse lo ha già fatto — la possibilità di trovare una copertura e quindi di accogliere questo emendamento.

CROLLALANZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Ritengo che in effetti il fondo messo a disposizione per i raccordi sia assolutamente inadeguato, in rapporto allo sviluppo della rete delle autostrade che si vuole realizzare ed alle distanze di parecchi centri importanti dalla stessa rete progettata. Pertanto l'emendamento proposto dai colleghi Fortunati, Sacchetti e Gaiani a me sembra meritevole di approvazione. Se riusciamo a superare, come ritengo sia possibile, il problema della copertura, dato anche che tutta l'impostazione finanziaria del disegno di legge ha al riguardo una certa fluidità, io penso che l'emendamento debba essere accolto.

GAVA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAVA. Mi sembra, signor Presidente, che il problema non sia tanto di copertura. Sotto questo aspetto, io sono d'accordo con le osservazioni del senatore Fortunati. Ma la questione vera è di proporzionare questa spesa con il piano generale autostradale.

Ora, se la Commissione dei lavori pubblici, che è la Commissione tecnica, ritiene che effettivamente vi sia una sproporzione tra il piano generale e quello relativo ai raccordi...

CROLLALANZA. Lo abbiamo già rilevato in Commissione.

GAVA. ... mi sembra che questioni di copertura non potrebbero ostare all'aumento della cifra così come è richiesto dal senatore Fortunati. Ed in questo senso io mi esprimo favorevolmente.

SPAGNOLLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPAGNOLLI. Signor Presidente, venendo incontro a quanto è stato detto precedentemente, e senza ripetere concetti già svolti, si potrebbe fare la proposta che la misura sia di 5 miliardi per il primo e l'ultimo esercizio e di 10 miliardi per gli esercizi intermedi. In questa maniera mi pare

che si verrebbe incontro alle osservazioni fatte da più parti in quest'Aula.

PRESIDENTE. Si dia allora lettura del secondo comma dell'articolo 12 come risulta con gli emendamenti proposti dai senatori Fortunati ed altri e con le modifiche proposte dal senatore Spagnoli.

CARELLI, Segretario:

« Per tali opere complementari è autorizzata la spesa complessiva di lire 100 miliardi in 11 anni iscritta 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 ultimo esercizio e di 10 miliardi per ciascuno degli esercizi intermedi ».

PRESIDENTE. Metto ai voti il secondo comma così modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il terzo comma. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

I senatori Amigoni, Oliva, Indelli ed altri hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere all'ultimo comma, dopo le parole: « sono utilizzate per la » le altre: « costruzione e la ». Il senatore Amigoni ha facoltà di svolgerlo.

AMIGONI. Si tratta di rendere possibile la costruzione delle autostrade che sono in sospenso perchè non realizzabili in base alle disposizioni delle leggi 25 maggio 1955 e 13 agosto 1959. Se noi chiariamo che oltre che per la « sistemazione » di autostrade di grande comunicazione i fondi disponibili si possono utilizzare anche per la « costruzione » di queste arterie, rendiamo probabilmente possibile l'esecuzione di quella autostrada di cui si è tanto parlato in questa discussione, la Fornovo-Pontremoli. È per questo che credo che questa aggiunta sia opportuna.

OTTOLENGHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

OTTOLENGHI. Signor Presidente, aderisco in pieno a questo emendamento non solo per l'argomentazione svolta dal senatore Amigoni che cioè si renderà così possibile la costruzione anche della Fornovo-Pontremoli, ma altresì perchè la formulazione dell'articolo era insufficiente. Che cosa significherebbe « sistemazione », se non si aggiungesse anche « costruzione »?

Quale valore avrebbe questa disposizione, quale sfera di applicazione potrebbe avere? Ecco perchè è necessario destinare i fondi non utilizzati soprattutto alla costruzione di nuove arterie, più che alla semplice sistemazione di quelle già esistenti.

FORTUNATI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTUNATI. Signor Presidente, noi gradiremmo conoscere un po', almeno in linea generale, a quanto ammontano questi fondi. Perchè solo da questo punto di vista si potrebbe decidere con cognizione di causa. A me sono sorte delle preoccupazioni in riferimento alle leggi già vigenti, perchè nella norma in esame si parla solo di fondi delle leggi del 1955 e del 1959

CROLLALANZA. Si tratta delle rimanenze di quelle leggi non utilizzate per il Mezzogiorno.

FORTUNATI. Ma per la Messina-Catania non si tratta della legge del 1961?

ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici. Del 1959.

FORTUNATI. Siccome queste strade, a parte ogni giudizio di merito, non compaiono nell'articolo 15...

CROLLALANZA. Vi compaiono, senatore Fortunati.

FORTUNATI. Ma non la Messina-Catania e la Catania-Palermo. E allora, se

si dice che i fondi residui si aggirano sui 30 miliardi di lire, per queste due autostrade che resta? Se la spesa prevista per queste due autostrade è superiore ai fondi che rimangono da utilizzare ancora, a me pare che occorra precisare che cosa si vuol fare per la costruzione delle due autostrade in Sicilia e per il previsto stanziamento. Se lo stanziamento previsto fosse superiore ai fondi residui, bisognerebbe assumere specifiche determinazioni.

È per questo che chiedo quale sarebbe la situazione residua.

A M I G O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A M I G O N I . La situazione dei residui è all'incirca la seguente: per l'autostrada Milano-Napoli, 10 miliardi; per la Bologna-Pescara, 25 miliardi e circa 4 miliardi, per la Fornovo-Pontremoli

Ci potranno essere anche quelli a cui il senatore Fortunati fa cenno parlando delle autostrade siciliane. Ad ogni modo il problema è che i fondi che vengono resi disponibili perchè non hanno esecuzione le convenzioni sulla base delle leggi precedenti, si possano utilizzare non solo per la sistemazione di strade e di raccordi, ma anche per la costruzione di queste arterie, dato che con una trentina di miliardi si può costruire qualche cosa di concreto.

C R O L L A L A N Z A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà

C R O L L A L A N Z A . Il problema è molto chiaro. Qui si fa cenno alla possibilità di utilizzare dei fondi non impegnati ancora, che si riferiscono sia alla legge del 1955, sia alla legge del 1959. La legge del 1955, per intendersi, è la legge Romita, quella del 1959 è la legge relativa ai 40 miliardi da destinare ad alcune costruzioni in Sicilia. Se gran parte delle costruzioni previste dalla legge

del 1959 è stata concessa, è pacifico che di quella legge sono rimasti pochi fondi. Ma io ho da ritenere che non tutti i 40 miliardi della legge del 1959 siano stati assorbiti con regolari impegni.

Circa la legge del 1955, vi sono invece i fondi già destinati all'autostrada Napoli-Bari — circa 22 miliardi — non ancora utilizzati. Essi naturalmente vanno ad aggiungersi a quel 40 per cento del complesso dei finanziamenti previsti da questa legge, e sono destinati sia alla costruzione di autostrade, se il 40 per cento non sarà sufficiente ad assicurare la costruzione di tutti i tronchi previsti dall'articolo 15 per il Mezzogiorno, sia alla costruzione di superstrade e raccordi nell'eventualità che il 40 per cento sia invece sufficiente.

S A C C H E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A C C H E T T I . Innanzitutto c'è un emendamento formale da apportare al testo della Commissione per quanto concerne la parola « superstrade ». Poi io ho sentito qui parlare dei 5 miliardi residui della Fornovo-Pontremoli. Desidererei avere una spiegazione, perchè mentre non sussistono dubbi per la Napoli-Bari e possono non sussistere anche per i residui delle autostrade siciliane, quando in sede di discussione dell'articolo 2 è tornata la questione della Pontremoli-Parma, si è affermato che i finanziamenti non erano sufficienti. Ora invece pare vi sia un residuo di 5 miliardi che potrebbe essere recuperato. Francamente, non riesco a comprendere bene come siano andate le cose; desidererei avere un chiarimento.

A M I G O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A M I G O N I . In base al disposto della legge del 1955 la Fornovo-Pontremoli non si può realizzare ed i fondi accantonati per quello scopo rimangono in sospenso. Col meccani-

simo della nuova legge, potrà invece essere consentita l'esecuzione di quella autostrada.

Z A C C A G N I N I. *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici.* Vorrei chiarire una questione molto importante sollevata dal senatore Fortunati.

Nella presente legge, effettivamente, il problema delle autostrade siciliane non è previsto per il gruppo I.R.I., ma può essere considerato nell'articolo 2. La situazione della Sicilia è particolare. Essa ha già avuto un finanziamento sulla legge del 1959, finanziamento accantonato e che non è considerato fra i residui da recuperare, in quanto vi è già un formale impegno e sono in corso le trattative per giungere all'assicurazione della convenzione. Io mi auguro che potremo arrivare presto alla convenzione, la quale seguirà la vecchia legge.

I 29 miliardi di residui, di cui si parla, sono in aggiunta alla somma già impegnata ed accantonata per le autostrade siciliane. Dovrebbe soltanto verificarsi l'ipotesi che, per un qualche motivo, la convenzione non venisse formalmente estesa e l'impegno non fosse realizzabile. In tal caso però, a maggior ragione, sarebbe necessario l'emendamento del senatore Amigoni, perchè altrimenti non avremmo la possibilità di realizzare autostrade in Sicilia.

Chiarito questo punto, mi dichiaro favorevole all'emendamento.

O L I V A. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

O L I V A. Vorrei precisare, per ragioni di puro coordinamento, che la dizione « superstrade » va sostituita con la dizione « strade di grande comunicazione », come si è deciso ieri discutendosi l'articolo 1 di questa legge.

P R E S I D E N T E. Naturalmente. Metto allora ai voti l'emendamento aggiuntivo dei senatori Amigoni, Oliva ed altri tendente ad inserire all'ultimo comma, dopo le parole: « sono utilizzate per la », le altre « costruzione e la ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(E approvato).

F O R T U N A T I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

F O R T U N A T I. Prima di proseguire, una volta approvato l'emendamento Amigoni in cui si aggiunge la parola « costruzione », osservo che si tratta di costruzione che deve essere finanziata sulla base dell'articolo 12 e non degli articoli 2 e 19. A mio avviso, pertanto, tali costruzioni rientrano nella competenza diretta ed esclusiva dell'A.N.A.S., nel quadro della legge di riordinamento dell'A.N.A.S. stessa. Occorre che la cosa sia chiarita per non complicare le competenze

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici.* Il senatore Fortunati, come sempre, ha sollevato molto acutamente un problema che sussiste.

L'intenzione è quella di far rientrare le costruzioni nell'articolo 2. Evidentemente le somme che dovessero essere realizzate per la costruzione di autostrade dovrebbero rientrare in detto articolo.

P R E S I D E N T E. Riprenderemo la questione quando affronteremo l'esame dell'articolo 2.

Il senatore D'Albora ha presentato un emendamento tendente ad inserire, nell'ultimo comma, dopo le parole, « riservando alle regioni meridionali », le altre « in aggiunta al 40 per cento di cui all'articolo 1 ».

Il senatore D'Albora ha facoltà di svolgerlo.

D'ALBORA. L'emendamento non ha bisogno di illustrazione.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

DEUNTERRICHTER, relatore. La Commissione lo accetta.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad esprimere l'avviso del Governo.

ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici. L'emendamento mi sembra superfluo ma, se il senatore D'Albora lo ritiene necessario, lo accetto.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore D'Albora. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'ultimo comma dell'articolo 12 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 12 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Ricordo a questo punto che, dopo l'approvazione del primo comma dell'articolo 9, è stato accantonato l'esame dei successivi commi dell'articolo stesso, per consentire ai presentatori di emendamenti di raggiungere un accordo. Tale accordo è stato raggiunto con la presentazione, da parte dei senatori Spagnolli, Amigoni, Ottolenghi, Guidoni, Oliva ed altri, del seguente emendamento sostitutivo dell'ultimo comma dell'articolo 9:

« Per le costruzioni ed occupazioni già esistenti al 1° gennaio 1961 è istituito un

contributo di miglionia pagabile in 10 rate annuali. La misura è fissata con le modalità ed i criteri di cui ai commi secondo, terzo e quarto del presente articolo ed il pagamento del contributo è effettuato con le norme contenute negli articoli 168 e 183 del testo unico sulle imposte dirette del 29 gennaio 1958, n. 645 ».

In base a tale accordo decadono sia l'emendamento del senatore Ottolenghi ed altri, di cui è stata data lettura, sia il seguente emendamento dei senatori Gaiani e Sacchetti:

« Sostituire il secondo comma con il seguente:

« La autorizzazione è soggetta a tassa pagabile in 10 rate annuali. La misura è fissata con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro delle finanze di concerto con quelli del tesoro, dei lavori pubblici e dell'industria e commercio, distintamente per ogni autostrada, o per singole zone, entro sei mesi dalla approvazione del progetto esecutivo della autostrada, da un minimo di lire 500 ad un massimo di lire 4.000 per metro quadrato, per le occupazioni destinate ad attività commerciali o industriali ».

Metto pertanto ai voti il secondo, il terzo, il quarto, il quinto e il sesto comma dell'articolo 9. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto quindi ai voti l'emendamento sostitutivo dell'ultimo comma presentato dai senatori Spagnolli ed altri di cui ho dato testè lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 9 nel testo emendato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E . Passiamo all'articolo 13. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario:*

Art. 13.

Per lo studio e per la progettazione di massima di autostrade è stanziata sul bilancio dell'A.N.A.S. per gli esercizi 1961-62 e 1962-63, la somma di lire 250.000.000 per ciascuno dei suddetti esercizi.

P R E S I D E N T E . Il senatore D'Albora ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo la parola « autostrade » le altre « superstrade, e strade di raccordo ».

Il senatore D'Albora ha facoltà di svolgerlo.

D' A L B O R A . Onorevole Presidente, si tratta di non limitare i compiti dell'A.N.A.S., cioè di far fare studi e progettazioni di massima all'A.N.A.S., oltre che per le autostrade, ove occorra, anche per le strade di grande comunicazione e le strade di raccordo. Quindi insisto per l'approvazione della mia proposta, con la sostituzione della parola « superstrade » con le altre « strade di grande comunicazione », così come stamani è stato deciso in proposito.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.*
La Commissione è d'accordo.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad esprimere l'avviso del Governo.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Credo che questo emendamento si possa accogliere; però vorrei ricordare che, anche lasciando l'articolo così come è, non si toglie all'A.N.A.S. la possibilità di fare studi e progettazioni di massima poichè l'A.N.A.S. ha, istituzionalmente, il compito di studiare le strade di grande comunicazione, le strade statali. Mi rimetto al Senato.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore D'Albora, accettato dalla Commissione e per il quale il Governo si rimette al Senato, nel nuovo testo proposto dal presentatore: « strade di grande comunicazione e strade di raccordo ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Sullo stesso articolo 13 è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Solarri, Ottolenghi e Bardellini. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario:*

« *Aggiungere il seguente comma:*

” Sul medesimo bilancio è inoltre stanziata per ciascuno degli esercizi predetti la somma di lire 250 milioni per lo studio e la progettazione tecnico-finanziaria di un piano regolatore delle nuove costruzioni autostradali e stradali, e di miglioramento delle strade statali, in relazione alle esigenze dello sviluppo economico e con particolare riferimento alla viabilità nel Mezzogiorno e nelle zone montane ” ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Ottolenghi ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

O T T O L E N G H I . L'emendamento vuole accogliere una saggia proposta avanzata.

dagli ingegneri del traffico riunitisi a Milano nello scorso inverno per discutere il piano autostradale. È necessario che all'A.N.A.S. si dia un piano regolatore per la viabilità e le nuove costruzioni, affinché essa abbia dei precisi orientamenti per le prossime iniziative; è necessario cioè evitare improvvisazioni e iniziative di nuove costruzioni autostradali tra di loro scoordinate.

Perciò proponiamo che, oltre a finanziare lo studio dei progetti delle nuove costruzioni autostradali, si finanzi anche lo studio di un piano regolatore della viabilità nazionale, che dovrà essere attentamente coordinato con gli interventi per il potenziamento delle altre infrastrutture dei trasporti terrestri.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* La Commissione è d'avviso che indubbiamente è interessante che il nostro Paese abbia un piano territoriale ben studiato; però lo sfruttamento di questo piano territoriale, in rapporto alle singole esigenze, è di competenza delle specifiche amministrazioni. L'A.N.A.S., servendosi di tutti gli studi effettuati, farà un piano, che eventualmente sarà sottoposto al controllo del Parlamento; non sembra però opportuno creare dei compartimenti stagni di programmazione.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Per quanto riguarda questo emendamento, devo dire che ne accolgo lo spirito ma non so se sia proprio questa la collocazione più opportuna, in questa legge, cioè, che tratta di costruzioni stradali. Penso che questo problema dovrebbe esser posto in sede di bilancio ordinario dell'A.N.A.S. Pertanto, accogliendo l'emendamento nel suo spirito, pregherei gli onorevoli presentatori di non voler insistere.

P R E S I D E N T E . Senatore Ottolenghi, mantiene il suo emendamento?

O T T O L E N G H I . Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, lo ritiro

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo articolo 13 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 14.

C A R E L L I , *Segretario:*

Art. 14.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade è autorizzata a contrarre mutui fino all'importo massimo di lire 180 miliardi per la costruzione dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria.

L'ammontare dei mutui che l'Azienda potrà annualmente contrarre fino alla complessiva somma di lire 180 miliardi di cui al comma precedente è ripartito negli esercizi 1961-62 e successivi nelle seguenti misure:

1961-62	L. 10 miliardi
1962-63	» 20 »
1963-64	» 40 »
1964-65	» 40 »
1965-66	» 35 »
1966-67	» 35 »

Il servizio dei mutui è assunto dall'Azienda nazionale autonoma delle strade a decorrere dall'esercizio 1961-62, e le rate di ammortamento dei singoli mutui saranno iscritte, con distinta imputazione, e specificamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche o degli Enti ed Istituti mutuanti, con decorrenza dall'esercizio finanziario successivo a quello nel quale il mutuo stesso è stato contratto.

P R E S I D E N T E . Poichè non vi sono emendamenti e nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 15. Se ne dia lettura

C A R E L L I , *Segretario* :

Art. 15.

La costruzione e l'esercizio delle autostrade: Milano-Napoli, in deroga alla legge 21 maggio 1955, n. 463; Firenze-Mare, in deroga alla legge 17 aprile 1948, n. 547, nonché delle autostrade: Milano-Brescia; Milano-Laghi; Como-Chiasso; Serravalle-Genova; Genova-Savona; Genova-Sestri Levante; Verona-Brennero; Padova-Bologna; Bologna-Canosa; Roma-Civitavecchia; Napoli-Bari sono concessi a una società per azioni al cui capitale sociale l'Istituto per la ricostruzione industriale partecipi direttamente o indirettamente almeno con il 51 per cento.

La concessione è accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quelli del bilancio, del tesoro e delle partecipazioni statali e con lo stesso decreto viene approvata, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ed il Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione.

Nelle stesse forme sono approvate le eventuali modifiche della convenzione.

Il programma di costruzioni sarà realizzato in dieci anni a partire dal 1961 e le fasi di attuazione del programma stesso saranno stabilite nella convenzione.

P R E S I D E N T E . Ricordo che a questo articolo sono collegati gli ultimi due commi dell'articolo di cui abbiamo accantonato la discussione.

Sull'articolo 15 i senatori Benedetti e Mott hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere, al primo comma, le parole: « Verona-Brennero ».

Il senatore Benedetti ha facoltà di svolgerlo.

B E N E D E T T I . Preciserò, non per ragioni polemiche ma per tranquillizzare il collega Fortunati e gli altri senatori, che la società di cui ho parlato nella seduta di ieri è composta esclusivamente di enti pubblici. Tale società per la costruzione dell'autostrada Verona-Brennero si è infatti costituita, il 20 febbraio 1959, con atto n. 15351 del notaio Marchesoni di Trento, omologato dal tribunale di Trento il 22 aprile 1959, con atto

n. 156/59, fra la Regione Trentino-Alto Adige, le Province di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia, ed i Comuni di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia, nonché le Camere di commercio di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia e infine la società « Autostrada Brescia-Padova », a sua volta composta di enti pubblici.

Tale è la composizione della società per l'autostrada che domanda di poter costruire in proprio la Verona-Brennero. Ho detto già ieri che a noi interessa soprattutto una costruzione la più rapida possibile, non tanto nel nostro diretto interesse, quanto nell'interesse nazionale, perchè attraverso il Brennero i turisti affluiscono a milioni. Ma c'è anche un aspetto politico da sottolineare. Nelle more della costruzione di un tronco stradale è difficile che non sorgano difficoltà in sede di esproprio. La partecipazione alla società della Provincia di Bolzano garantisce che siffatte difficoltà, almeno in parte, saranno eliminate, proprio per la presenza attiva degli elementi responsabili della Provincia di Bolzano, oltre che di quelli di tutte le altre Province.

Ma io faccio una questione di politica locale, in riferimento alla situazione del momento. Ecco perchè prego di accogliere questo emendamento e di stralciare dal testo dell'articolo l'autostrada Verona-Brennero, con l'intesa che l'approvazione di tale emendamento significa anche l'accettazione della tabella da me proposta all'articolo 2, tabella già concordata con l'I.R.I.

F O R T U N A T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O R T U N A T I . Onorevole Presidente, quando il problema fu sollevato in sede di modifica dell'articolo 2, fu chiaro subito per noi che si trattava di una questione di principio. Infatti, ogni qualvolta vengono proposte dalla maggioranza delle modificazioni al testo governativo, le modificazioni non possono non destare perplessità. È evidente che noi ci troviamo di fronte a strane congetture. L'affermazione del Ministro che

si tratterebbe di una strada *anceps* è tale da legittimare le nostre asserzioni.

Se questa strada è una strada *anceps*, francamente mi pare difficile trovare altre strade di esito « positivo ». Infatti, o si ammette che vi è un'esigenza inderogabile di traffico, che giustifica tra l'altro la costruzione, o questa esigenza non esiste, ed allora non si capisce perchè si dovrebbe costruire.

La verità è, dunque, che noi ci troviamo di fronte ad una delle strade che (a parte le congiunture del momento, a parte quella che potrà esserne la utilizzazione, in relazione ai modi seguiti nella costruzione, ai criteri di manutenzione, alle tariffe di pedaggio) potranno dare uno dei risultati più positivi tra tutte quelle che si propongono.

In questa situazione, qual è la ragione di fondo che muove la richiesta? La ragione di fondo non può essere quella esposta dal collega Benedetti. Tenete presente che gli ostacoli politici si risolvono indipendentemente dal tipo di società di gestione. Se si trattasse soltanto del tipo di società, ciò starebbe a significare che si dovrebbe configurare un tipo di società, in cui i criteri direzionali fossero assolutamente e prevalentemente determinati non soltanto dalla Regione a statuto speciale, ma addirittura da una Provincia di tale Regione! Quindi non è la società in sè e per sè che può dare garanzie, ma il modo concreto degli espropri: solo così si supereranno ostacoli, se ostacoli vi saranno.

La ragione di fondo, secondo me, è che l'I.R.I., o chi per esso, avrebbe già addirittura predisposto tutto il piano ed avrebbe stabilito i tempi ed i ritmi di esecuzione. In tale piano l'inizio della costruzione di questa strada sarebbe ritardato di tre o quattro anni. Ora, francamente, le dichiarazioni che hanno fatto in proposito i colleghi mi preoccupano non soltanto per la Verona-Brennero, ma mi preoccupano anche perchè rivelano, negli uomini preposti all'I.R.I. e in modo particolare a quella che si pensa possa essere la società finanziaria, una presa di posizione ed una formazione mentale, onorevole Ministro, che dobbiamo per lo meno respingere in sede parlamentare. È chiaro che l'I.R.I., o meglio la società finanziaria, deve essere uno strumento di esecuzione del Ministero dei lavori pubblici, attraverso il decreto di concessione,

mentre per quanto riguarda le priorità deve essere il Parlamento che deve dire la sua parola. Altrimenti ogni soluzione, onorevole Ministro, è sempre legata a criteri discrezionali extraparlamentari. Se le cose non stanno in questi termini, io dovrei chiedere non soltanto quali sono i tempi di esecuzione della Verona-Brennero, ma anche quali sono i tempi di esecuzione di tutte le strade, per poter esprimere una valutazione comparativa e politica.

D'altra parte, io ho detto agli amici trentini che si può convenire solo sulla necessità di accelerare i ritmi ed i tempi di costruzione, ma non sulla soluzione da essi proposta.

La domanda che vorrei porre al Ministro è una domanda di carattere generale, che non riguarda soltanto la questione che interessa il collega Benedetti. Il secondo comma dell'articolo 16 dice che la « concessione è accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quelli del bilancio, del tesoro e delle partecipazioni statali » e che « con lo stesso decreto viene approvata, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. e il Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione ».

L'ultimo comma dice poi che « il programma di costruzioni sarà realizzato in 10 anni a partire dal 1961, eccetera ». La domanda è questa: è possibile — secondo me è possibile e direi anzi doveroso — che, nel momento in cui è firmato il decreto di concessione e quindi sono fissati i ritmi di costruzione (tempi e ritmi di costruzione che non possono essere una pura e semplice imposizione burocratica ma devono essere evidentemente frutto di un accordo, di una definizione), se i tempi ritenuti indispensabili dal Ministro non possono poi essere realizzati dalla società concessionaria, è possibile, ripeto, che il decreto di concessione determini che la società concessionaria si avvalga d'altro organismo per la costruzione? Se la società concessionaria non ha la possibilità di rispettare i tempi di costruzione ritenuti indispensabili da parte del Ministro dei lavori pubblici, mentre sussistono altre possibilità di costruzione entro i termini prescelti dal Ministro, come si risolve la contraddizione?

Se ho ben capito il pensiero del Ministro, non è il fatto materiale della costruzione

la questione principale, ma il fatto della gestione, per avere tutta una tastiera da manovrare agli effetti del gettito del diritto di pedaggio. Se noi possiamo trovare una soluzione, io credo che alcune difficoltà possano essere risolte. E potrebbe darsi che vi fossero situazioni analoghe a quelle accennate dal collega Benedetti. Gli amici trentini dicono: lasciateci fare, noi abbiamo già la possibilità di iniziare la costruzione. Ma allora, se le cose stanno così, io non riesco a capire che difficoltà dovrebbe avere la società concessionaria dell'I.R.I. a far costruire. L'I.R.I. dovrà pur far costruire da qualcuno. Se i progetti vi sono, se vi è già un apparato tecnico di controllo dei lavori, se vi è un insieme di imprese già pronte, perchè la società concessionaria dovrebbe rifiutare tutto questo?

Vorrei, dunque, che l'onorevole Ministro rispondesse alla domanda di carattere generale, che ho formulato. Una risposta positiva agevolerebbe la soluzione del problema sollevato dal collega Benedetti e non imporrebbe un principio che non possiamo accettare.

Tra l'altro, io ho l'impressione che gli amici trentini credono di poter mantenere la società così come è. La società si è costituita in funzione di un dato percorso. Ma se si parla di Brennero-Verona, la società subirà inevitabili profonde modificazioni.

La soluzione indicata non è, pertanto, affatto decisiva e determinante, collega Benedetti. L'elemento decisivo, determinante, è costituito dal tempo, dal ritmo della costruzione. (*Interruzioni dei senatori Benedetti e Corbellini*).

Non si tratta, senatore Corbellini, di lasciar fare, o di non lasciar fare. Le questioni vanno poste nella loro effettiva portata. Non possiamo — diciamo le cose con franchezza —, perchè vi sono alcuni amici che ci prospettano una situazione, risolverla in un modo, ignorando altre situazioni perchè nessun altro ce le ha prospettate, ignorando le situazioni che si determinano nel programma di costruzione, ignorando che vi è già un progetto governativo presentato, che libera di fatto — questo è il punto secondo me sostanziale — proprio le amministrazioni locali da impegni precisi in materia.

Non si può con facile semplicismo affermare che gli enti locali non assumono oneri fi-

nanziari. Vi sono banche che regalano il denaro? Si deve pur costruire; i mutui dovranno entrare in ammortamento. Se i mutui entrano in ammortamento, chi paga? Di fronte ad un progetto governativo che libera gli enti locali, noi dovremmo accettare, semplicemente per i tempi ed il ritmo di costruzione, una soluzione che fa ricadere invece sugli enti locali determinate responsabilità?

Io voglio pregare i colleghi di non pensare che nella mia posizione vi sia la faccenda della « coda » del percorso. Bologna non c'entra. Quando si tratterà di decidere il percorso ulteriore, sarà bene attenersi alla definizione di autostrada, al percorso più breve e non a un percorso storico-risorgimentale, o a qualcosa del genere.

Nessuna posizione preconcepita dunque; ma soltanto una posizione di principio, netta e chiara. Da tale posizione di principio noi non decampiamo. Siamo pronti, però, a trovare d'accordo tutte le soluzioni che assicurino i tempi di costruzione.

Faccio delle proposte concrete. Primo: introduciamo nella norma dell'articolo 15 una disposizione, che dia una priorità di costruzione alle strade di collegamento europeo e a quelle meridionali. Secondo: introduciamo una norma che dia la possibilità al Ministro, nel momento in cui emette il decreto di concessione ed accerta che vi è la possibilità di accelerare la costruzione al di fuori delle forme normali attraverso cui la società concessionaria esercita la sua attività, di porre alla società concessionaria stessa la condizione che la costruzione sia effettuata, in un determinato intervallo di tempo, da altra determinata società, la quale cessa di esistere al momento in cui l'autostrada è costruita e si inizia la gestione.

Ho esposto chiaramente il nostro pensiero e prego la maggioranza di voler tenere presente lo spirito che ci anima.

G A V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A V A . In verità, io non ho compreso, o ho compreso poco, le questioni di principio esposte dal senatore Fortunati. Apprezzo tuttavia lo sforzo che egli ha fatto per esco-

gitare un qualche sistema che possa conciliare le posizioni dell'emendamento Benedetti con le sue posizioni. Mi sembra però che lo sforzo sia stato inane e che l'escogitazione sarebbe difficilmente attuabile in forma conveniente per l'economia della legge.

Dobbiamo partire da un punto preciso. Il Ministro ha detto che, ai fini dell'equilibrio dei lavori commessi dall'articolo 15 all'I.R.I., la strada Brennero-Verona o Brennero-Mantova è finora indifferente, è una strada *anceps*. Io confermo quanto ha affermato il Ministro. Mi sono infatti preoccupato personalmente di sapere dai dirigenti dell'I.R.I. e dell'Italstrade se l'eventuale enucleazione dell'autostrada Brennero - Verona - Mantova avrebbe o meno determinato uno squilibrio economico nel loro piano generale di costruzioni autostradali. La risposta è stata: no, in maniera precisa.

Ora, a me sembra che noi dobbiamo rimetterci alla dichiarazione dei tecnici, che hanno studiato il piano generale.

Superata tale questione, io non capisco perchè si voglia costringere questa autostrada nel sistema dell'I.R.I., a tal punto da presentare delle proposte contro le direttive precisate ieri dal senatore Fortunati, e da me condivise, di non dettare per legge delle priorità in materia di costruzioni autostradali.

Ritengo che l'escogitazione sia dannosa da un altro punto di vista, perchè non si può disgiungere la costruzione dalla gestione. Lo articolo 15 dispone in maniera precisa che la costruzione sia legata alla gestione. Sono evidenti le ragioni di questa misura: non si può chiedere ad una società di costruire, di esporsi cioè al rischio della costruzione per cedere poi ad un'altra società, che dovrebbe eventualmente accollarsi gli errori della società costruttrice, la gestione. Ecco perchè l'articolo previsto dal disegno di legge governativo è armonico ed è giudizioso. Non si possono distinguere nella esecuzione del piano autostradale due momenti che sono intimamente legati.

Non comprendo infine l'accesa simpatia dell'onorevole Fortunati per il sistema I.R.I. Guardate che io non nutro riserve contro il sistema I.R.I., e, se mi fossi effettivamente convinto che la sottrazione di questa auto-

strada avrebbe determinato lo squilibrio economico nel piano generale dell'I.R.I., mi sarei recisamente opposto, come dovrò purtroppo oppormi per un'altra richiesta del genere, se sarà avanzata. Mi sarei recisamente opposto, ripeto, ma dal momento che lo squilibrio è stato escluso, perchè restringere necessariamente nel sistema I.R.I. la costruzione e gestione dell'autostrada? Vorrei qui osservare all'onorevole Fortunati che il disegno di legge prevede che le società dell'I.R.I. possano avere un capitale limitato al 51 per cento...

F O R T U N A T I . Almeno.

G A V A . Quindi è ammessa la possibilità di un 49 per cento di capitale privato.

Abbiamo invece appreso che la società che si propone di fare la costruzione e di gestire l'autostrada è costituita interamente da capitali di enti pubblici, da Regioni, da Province, da Comuni, da Camere di commercio, con esclusione assoluta della partecipazione del capitale privato. Perchè nutrire dunque prevenzione nei confronti di questa società e non nei confronti delle società dell'I.R.I. che ammettono fino al 49 per cento il capitale privato? Qui veramente allora sorge una questione di principio e vorrei dire di filosofia politica o filosofia sociale. Noi siamo, per tendenza, per natura, favorevoli al decentramento e contrari a costringere in organismi mastodontici l'esecuzione e la gestione di opere così vaste ed importanti. Quando ciò sia necessario perchè non ci sono altri mezzi, è doveroso ricorrere anche ai grandiosi e mastodontici organismi, ma, quando, come nel caso attuale, c'è la possibilità che altri enti facciano subito e bene quello che il mastodontico organismo potrebbe fare egualmente bene ma più tardi, mi pare che motivi proprio di ragionevole condotta, ed anche di principio, di filosofia politica, inducano a preferire gli enti, specialmente poi quando si tratta di enti locali. Si parla sempre da parte dell'opposizione del decentramento di valorizzazione delle attribuzioni e delle responsabilità agli enti locali (Province, Comuni, Camere di commercio e Regioni), e quando c'è un caso concreto, serio, funzionante, valido per fare tutto ciò — caso strano! — proprio da parte dell'opposizione si è contrari.

Sono queste le ragioni per cui il Gruppo della Democrazia cristiana voterà a favore dell'emendamento Benedetti. (*Applausi dal centro*).

C E S C H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C E S C H I . Appartengo al Gruppo della Democrazia cristiana, ma debbo fare delle riserve sulle dichiarazioni del mio Presidente anche perchè non sono stato interpellato in proposito. Io potrei anche aderire all'impostazione di filosofia politica del collega Gava, ma allora bisognerebbe estenderla anche ad altri casi, perchè la situazione della strada Brennero-Verona è identica a quella della Bologna-Padova.

A N G E L I L L I . E perchè non anche a quella della Roma-Civitavecchia?

C E S C H I . Qual è stato l'atteggiamento che abbiamo tenuto noi padovani in rapporto all'impostazione data dal Governo? Noi abbiamo una società costituita dalle Amministrazioni provinciali di Padova, Rovigo, Ferrara e Bologna e dalle Casse di risparmio delle stesse provincie, che ha la possibilità di iniziare quanto prima la costruzione della strada. Di fronte alla presentazione del disegno di legge noi abbiamo sentito il dovere di rispettare l'impostazione governativa poichè a questo grande programma di autostrade, che il Governo propone all'approvazione del Parlamento, è interessato per la esecuzione e la gestione un organismo di carattere parastatale come è l'I.R.I. che ha dato recentemente delle prove felici nella realizzazione di altre opere del genere. E abbiamo implicitamente accettato di partecipare alla costruzione e alla gestione dell'autostrada Padova-Bologna secondo lo schema previsto dall'articolo 15, cioè con l'apporto di capitali, mantenendo la maggioranza alla società parastatale.

Ora, se io dovessi votare l'emendamento proposto dai colleghi Benedetti e Mott, dovrei chiedere agli amici di votare un emendamento di questo genere anche per quanto riguarda la Padova-Bologna. Vorrei dire una

altra cosa, onorevole Gava; sul piano della filosofia politica possiamo discutere a lungo. Una volta le strade avevano una classificazione molto chiara: strade nazionali, provinciali e comunali. Quando noi facciamo le autostrade e pensiamo all'avvenire vedremo che tutte finiranno con l'essere a carico dello Stato; ed allora perchè vogliamo complicare le cose, se c'è la possibilità fin da adesso di incanalarle in questa classifica di strade di competenza dello Stato?

Oggi neanche la strada provinciale è di competenza esclusiva della Provincia, perchè ormai le strade sono parte di un tutto che è il complesso stradale nazionale. Vorrei quindi pregare gli amici trentini di ritirare il loro emendamento, altrimenti sarò costretto a votare contro per ragioni di principio e per ragioni di equità.

F O R T U N A T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O R T U N A T I . Se il Presidente del Gruppo di maggioranza finge di non capire, a maggior ragione altri possono fingere di non capire. Ha capito perfettamente il collega Ceschi la mia posizione.

Non si tratta di mettere qui in discussione, come dice il senatore Gava, le autonomie degli enti locali: si tratta di mettere in discussione la questione sollevata dal collega Ceschi, la questione che noi abbiamo sollevato fin dal principio e che è stata da me già accennata ieri, in un'interruzione: se, cioè, la costruzione delle autostrade deve scaricarsi sugli enti locali e sulla loro responsabilità finanziaria, con una notevole distorsione, dati i limiti attuali delle capacità finanziarie degli enti locali stessi, dei loro compiti e delle loro attività. Questa è la questione fondamentale. E poi vi è anche l'altra: se sia giusto, in questo periodo storico, sottoporre gli enti locali, che debbono affrontare altri problemi impegnativi, a forme di competizioni campanilistiche, comunali, provinciali e regionali.

Il collega Benedetti non ha detto della strana e paradossale situazione in cui ci si trova, per una strada che deve avere un unico inizio e un unico termine, e per cui sono

in lizza due società, non una, entrambe composte anche — ripeto: anche — di enti locali. È possibile che si continui questa battaglia di campanile, fra Comuni, Province e Regioni? Come vedete, sono questioni che debbono essere risolte alla radice.

B E N E D E T T I . La Regione ha la sua competenza autonoma...

F O R T U N A T I . Nel suo territorio, senatore Benedetti: la sua competenza non si estende a Verona. Sino a prova contraria Verona è fuori del Trentino-Alto Adige; e così Reggio e così Modena e così Mantova, che hanno aderito, in previsione di un tracciato che presumono ad esse favorevole.

La questione non può essere risolta se non su un piano nazionale, in termini legislativi, una volta per sempre. E non è decoroso che si prolunghi una battaglia di campanile, per problemi che invece vanno al di là del Comune, della Provincia e, francamente, della stessa Regione.

Ora, a parte la eccezione da noi già sollevata della spesa pubblica, accentuata in prevalenza in un senso piuttosto che in un'altro, in questa sede, dopo che il Senato ha deciso, nella sua maggioranza, di passare agli articoli del disegno di legge per la costruzione delle autostrade, sorge la questione di fondo della competenza primaria della spesa. Tale competenza non può essere evidentemente che dello Stato; e se noi non affermiamo questo concetto fondamentale, dobbiamo rivedere tutto, e non soltanto la Verona-Brennero o la Bologna-Padova.

L'altra questione che io ho sollevato, collega Gava, è la seguente: alcuni amici trentini ieri mi hanno riferito testualmente di avere ricevuto dalla Società concessionaria dichiarazioni, secondo cui il programma di costruzioni già predisposto prevede soltanto verso la fine del decennio del piano la conclusione dei lavori di costruzione dell'autostrada in discussione. Queste dichiarazioni non possono essere smentite perchè sono state fatte a me personalmente e non ad altri.

B E N E D E T T I . La pregherei di ripeterle.

F O R T U N A T I . La società concessionaria ha dichiarato che il programma di costruzione del tratto Verona-Brennero non prevede l'immediata esecuzione delle opere, ma addirittura un ritardo nei lavori tale che il termine della costruzione dell'autostrada si può preventivare alla fine del decennio. (*Commenti*).

Si pone allora una questione di principio: noi ci troveremmo insomma di fronte ad un ritmo di costruzioni e di esecuzioni già deciso dalla società concessionaria. Il che evidentemente non può essere accettato. L'attività legislativa è un'attività primaria. La società concessionaria non esiste. Quella che si ritiene già concessionaria non sa ancora quale sarà l'esito e l'iter del disegno di legge; non sa se determinati criteri saranno o non saranno accolti. Pertanto ogni futura società concessionaria deve adeguare per forze di cose i suoi piani a quello che sarà il risultato finale del disegno di legge e ai decreti di concessione del Ministro dei lavori pubblici.

Sono stati affermati due criteri di priorità: quello per le strade di collegamento con la rete stradale europea, e quello per le strade che interessino il Mezzogiorno d'Italia. Orbene, nell'articolo 15 è vero o non è vero che l'unica strada di collegamento europeo è quella in discussione? Se è vero questo, come è vero, e se i criteri di priorità hanno un senso, la società concessionaria, le piaccia o no, non potrà dire che costruirà quando vuole la Verona-Brennero, e secondo i piani predisposti prima dell'approvazione della legge.

Per concludere, se così stanno le cose, è perfettamente inutile insistere sull'emendamento Benedetti, perchè insistere su questo emendamento significa rinunciare a due posizioni fondamentali di principio che credo di aver illustrato abbastanza chiaramente: una posizione è quella che è stata da me indicata, e anche dal collega Ceschi; l'altra è quella secondo la quale i criteri fissati in sede legislativa debbono essere rispettati ed osservati da tutte le società concessionarie, le quali non debbono irridere al Parlamento dichiarando che il programma è già fatto, che i tempi di esecuzione sono stati già disposti, che le scelte sono state già eseguite. E per questa questione fondamentale, di principio, anche se non ve ne fossero altre, che

non può essere modificato l'articolo 15. Deve essere insegnato una volta per sempre che il potere legislativo è il potere primario, e che i criteri decisi dal Parlamento debbono essere rispettati da tutti.

G A V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Poichè ho concesso la parola al senatore Fortunati in via del tutto eccezionale, in quanto, come voi sapete, onorevoli colleghi, non si può parlare che una volta sola su un emendamento, concedo la parola per la seconda volta, anche ora in via del tutto eccezionale, al senatore Gava. Resta inteso però che non concedo più la parola a chi l'abbia già chiesta ed abbia già parlato su un emendamento.

Parli pure, senatore Gava.

G A V A . Desidero fare alcune osservazioni, anche perchè mi sembra che questa discussione sia utilissima al fine di approfondire le questioni e di chiarirci le idee.

In primo luogo desidero rivolgermi all'amico Ceschi per rammaricarmi che si sia verificato un equivoco nei suoi confronti. Io avevo premesso che in tanto aderivamo allo emendamento Benedetti in quanto, e per le dichiarazioni del Ministro e per i contatti diretti avuti con i dirigenti dell'I.R.I. e dell'Italstrade, avevamo appreso che la sottrazione della Brennero-Verona-Mantova non avrebbe alterato affatto l'equilibrio economico del sistema di autostrade affidato all'I.R.I. Ho premesso anche che se questo accertamento non ci fosse stato, noi ci saremmo dichiarati contro, come dobbiamo dichiararci contro altre iniziative.

Non so quale sia la situazione della Padova-Bologna; se la stessa questione fosse stata sollevata e portata al nostro esame, l'avremmo esaminata con eguale criterio di simpatia, sulla base del principio del non turbamento dell'equilibrio economico del sistema autostradale I.R.I. Quanto alla questione di principio sollevata dal senatore Ceschi e alla quale si è rapidamente richiamato il senatore Fortunati, bisogna chiarirci alcuni principi fondamentali. L'attuale disegno di legge non prevede che le autostrade siano tutte gestite dallo Stato; e ritengo che non lo

prevederà mai, pur essendo le autostrade, come le strade statali, di importanza nazionale. Non lo prevederà mai fino a quando le autostrade non saranno avocate direttamente dallo Stato e sarà abolita la forma di gestione oggi in vigore. Il giorno in cui sarà abolito il pedaggio, sarà abolita cioè la gestione, allora naturalmente entreranno nel grande sistema delle strade nazionali a manutenzione statale. La posizione del senatore Ceschi, che è una posizione giusta e di sbocco facilmente prevedibile, è tuttavia una posizione dell'avvenire, non di oggi. La posizione di oggi è questa: che noi diamo le autostrade in gestione a enti che sono diversi dall'Amministrazione dello Stato. Neanche l'I.R.I. è organo dello Stato tanto è vero che il capitale delle due società può essere costituito da privati nella misura del 49 per cento. Ciò che è necessario in questa fase di transizione, in cui noi prevediamo la concessione di costruzione e di gestione delle autostrade a favore del sistema I.R.I. e a favore delle società private, è che ci si conformi ad un piano di carattere nazionale che superi appunto i campanilismi. Ma non discutiamo prescindendo dal sistema previsto dalla legge e non anticipiamo i tempi. Io non comprendo perchè, se noi possiamo affidare a società private la costruzione e la gestione di autostrade, non la possiamo dare ad un insieme di Enti pubblici.

Qui cade l'osservazione, in verità non fatta in precedenza ma soltanto timidamente accennata dal senatore Fortunati, circa le responsabilità degli Enti locali. Siamo d'accordo che occorre prudenza, ma, questa osservata, rientra nell'indirizzo moderno suscitare nuove iniziative e responsabilità amministrative degli Enti locali. Noi sappiamo, senatore Fortunati, che altre società del genere hanno dato già buona prova, per esempio la società per la Brescia-Padova. Nessuno si è opposto a quella iniziativa, e tutti gli Enti pubblici interessati vi hanno partecipato e le cose sono andate bene.

Nè vale l'osservazione del senatore Fortunati circa l'insorgere di istinti deteriori di campanilismo: gli istinti di campanilismo non sono promossi dalla costituzione di siffatte società, nè il tracciato delle autostrade è di competenza di tali società o di quelle pri-

vate e neanche dell'I.R.I. È di competenza esclusiva dell'autorità statale, ed è quindi soddisfatto il ragionevole criterio di una pianificazione, peraltro moderata e non rigida nell'esecuzione. È soddisfatta l'esigenza della pianificazione quando noi al centro abbiamo una autorità che delibera i tracciati superando i campanilismi e che impone le condizioni di gestione, comprese quelle di tariffa. È secondo i nostri principi dare il massimo sviluppo e la massima ampiezza di responsabilità alle persone, sia fisiche che giuridiche, purchè il bene comune non sia da esse contraddetto. Ora il bene comune è salvaguardato dallo Stato, quando impone tracciati e condizioni rigide e precise. E se a questo bene comune noi possiamo aggiungere una gestione più snella, articolata, più aderente alla realtà e, io ritengo, anche più economica, il risultato mi sembra buono e non cattivo.

Ho chiarito così quali sono le ragioni che ci hanno indotto, dopo attente riflessioni, a votare a favore dell'emendamento Benedetti. Ci sembra che nessuna questione di principio sia contraria. C'è la sorpresa del senatore Ceschi ed io sinceramente me ne dolgo ed avrei voluto essere prima a conoscenza della sua posizione; ma, al di sopra delle questioni di carattere particolare, ci sono seri motivi che consigliano l'approvazione dello emendamento Benedetti.

G O M B I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G O M B I . Vorrei sommessamente far osservare al senatore Gava che la situazione di oggi in materia di concessioni per la gestione e costruzione di autostrade non è quella che lui dice. Forse il senatore Gava si riferisce alle disposizioni del disegno di legge che stiamo discutendo quando parla di situazioni di oggi, perchè in realtà allo stato della legislazione vigente vi è una negativa circa la possibilità di concessioni a privati o ad altri enti in materia di costruzione e gestione di autostrade. Questo provvedimento venne preso l'anno scorso — l'ho ricordato nel corso del mio intervento — concordemente da tutta la 7ª Commissione e

venne codificato in apposito disposto legislativo.

Ci sarebbe da chiedersi in questo campo — come in materia di imposizioni fiscali sui materiali da costruzione — perchè l'opinione della maggioranza o di parte della 7ª Commissione a questo proposito, a poche settimane o pochi mesi di distanza, sia cambiata; ma questa è altra questione.

Circa poi la lezione che lei, senatore Gava, ci ha rivolto richiamandoci alla coerenza della nostra posizione verso gli Enti locali, non scherziamo, senatore Gava; noi siamo perfettamente coerenti, sia quando sollecitiamo i nostri sindaci ad intervenire contro la serrata del padrone che con la serrata vuole negare la possibilità di una trattativa civile in una vertenza sindacale, sia quando rivendichiamo ai Comuni quel che invece i prefetti e, talora, i poliziotti spesso vorrebbero togliere, sia quando sosteniamo le cose che il senatore Fortunati ha detto. Noi siamo coerenti con la nostra posizione sugli Enti locali quando denunciemo che alla Provincia di Cremona sono stati tolti 2 miliardi per la viabilità di sua competenza, mentre sono incoerenti la maggioranza e il Governo, i quali rispondono che lo Stato non ha fondi da dare, per i compiti cui debbono assolvere, ai Comuni ed alle Province, e poi vorrebbero che i medesimi facessero a proprie spese le autostrade. Siamo quindi coerenti quando chiediamo che gli Enti locali, siano o non siano entrati in quella società di cui ci ha parlato il senatore Benedetti, siano di un colore o di un altro, debbono pensare ai loro compiti di istituto, che possono certo essere dilatati nell'interesse locale, e siamo coerenti quando affermiamo che in materia specifica di viabilità gli Enti locali debbono provvedere a quella di loro competenza, senza intervenire a sussidio del Governo, per favorire gli interessi dei monopoli. Pertanto se oggi discutiamo degli emendamenti a questo articolo, non ci dimentichiamo però qual è la nostra posizione di fondo rispetto all'utilità e alla finalità del disegno di legge che stiamo discutendo.

Perciò alla coerenza non richiami noi, senatore Gava. Noi siamo per la piena autonomia degli Enti locali e per la difesa concreta dei loro interessi e vogliamo che i po-

chi soldi che dà lo Stato siano utilizzati per le necessità, istituzionali e sociali locali, comprese quelle cui si richiama il senatore Bellisario e il senatore Monni, per la Sardegna, nei loro interventi.

Per tutti questi motivi ritengo che la posizione presa dal senatore Fortunati sia giustissima e coerente. (*Interruzione del senatore Gava*). No, il senatore Fortunati ha parlato non di autostrade ma di raccordi, sollevando una questione in ambito subordinato. Egli si è chiesto se, per un programma di costruzioni che impegna il bilancio dello Stato per oltre mille miliardi, sia possibile mantenere il rapporto previsto tra i 1.050 miliardi per le autostrade e i 50 miliardi per i raccordi. Questo rapporto è una balordaggine dal punto di vista tecnico e non ci sono ragioni valide per non modificarlo convenientemente. Questo ha sostenuto il collega Fortunati.

Non siamo in contraddizione. Lei, senatore Gava, ha la parola facile, ma non riesce a dimostrare che noi non siamo coerenti.

C O R B E L L I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C O R B E L L I N I . La Commissione esprime parere favorevole all'emendamento per due ragioni fondamentali, di carattere tecnico-esecutivo e per la necessità di mettere in atto quest'importante autostrada.

Innanzitutto bisogna precisare quali sono le costruzioni di autostrade che assumerà l'I.R.I. Si tratta di circa duemila chilometri, a cui dovrebbero essere sottratti soltanto 360 chilometri. L'I.R.I. afferma che di fronte alla mole ingente di lavori di cui verrà gravata, non ritiene di impegnarsi subito per la Brennero-Autostrada del Sole, perchè gli altri impegni immediati di costruzione ne assorbono ogni possibilità. Tra di essi l'ultimazione della Napoli-Bari, la costruzione della Bologna-Canosa, il raddoppio della Roma-Bari e della Firenze-Bari, eccetera. Esiste una società, che si propone di costruire la Verona-Autostrada del Sole e che risulta composta esclusivamente da Enti locali, la quale ha pronto il progetto esecutivo e le attrezza-

ture necessarie per iniziare subito i lavori L'I.R.I. ha rinunciato perciò a costruire tale autostrada e noi non abbiamo quindi nessuna difficoltà a toglierla al gruppo ad esso assegnato. Si potranno realizzare contemporaneamente i lavori della Brennero-Verona-Autostrada del Sole e quelli delle altre autostrade del gruppo I.R.I.

Questa soluzione ci è sembrata utile e logica ed abbiamo desiderato che la Brennero-Autostrada del Sole fosse tolta dal complesso delle costruzioni I.R.I. per ragioni di opportunità tecnica e di rapida attuazione del poderoso programma autostradale complessivo da realizzare.

S P A G N O L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S P A G N O L L I . Dopo quanto ha detto il Presidente della Commissione, mi sembra superfluo aggiungere altre parole. Comunque dirò alcune cose di ordine strettamente pratico. Qui sono state fatte questioni di filosofia, di impostazione, di principio, eccetera. Vediamo le cose concretamente.

Redigendo, a nome della 5ª Commissione, il parere di competenza, ho sottolineato da un punto di vista pratico, con notizie e dati, l'importanza di questo collegamento con l'oltre frontiera. Intervenendo qui in Aula ho riportato ancora dei dati e ho fornito ulteriori delucidazioni per sottolineare che non è assolutamente possibile aspettare dell'altro tempo per avviare quest'opera. Un ritardo potrebbe recare un grave nocumento dal punto di vista del movimento dei forestieri...

F O R T U N A T I . Lei nel parere, ha fatto riferimento ad un testo governativo che ora non accetta più. Perciò non ha più il diritto di parlare a nome della 5ª Commissione.

S P A G N O L L I . Io non parlo a nome della Commissione. Io sottolineo che, estendendo il parere della 5ª Commissione, ho riportato dati e notizie utili per valutare, l'importanza dei collegamenti con le frontiere e, fra gli altri, ho sottolineato l'importanza del collegamento con il Brennero, in maniera assolutamente obiettiva. E la 5ª Commissione

ha accettato il parere così come era stato espresso e su questo punto non si è intrattenuta. Nel mio intervento in Aula a titolo personale ho riportato ulteriori dati e notizie in base ai quali mi sembra che non ci sia tempo da perdere nel prendere una decisione in merito a questo problema dell'autostrada del Brennero. Ho detto questo, senatore Fortunati, per farle presente, che sono stato assolutamente obiettivo e che non sarei oggi intervenuto (ed oggi intervengo a titolo personale) se non vedessi che questi dati e queste notizie rischiano ad un determinato momento di essere dimenticati di fronte al problema che dobbiamo risolvere. Quindi, il mio intervento in questo momento è perfettamente coerente con l'intervento che, come estensore del parere della 5ª Commissione, ho fatto in quella sede. Oggi mi esprimo in un intervento di carattere personale che sottolinea ancora una volta (*interruzione del senatore Molè*) l'importanza di questa strada dal punto di vista dei collegamenti internazionali. D'altro canto, se guardiamo i progetti I.R.I., vediamo che per questa strada del Brennero, la quale, come ho detto nel mio intervento dello altro giorno, è arrivata ad un punto critico (basta percorrerla per vedere a che punto è arrivata), è prevista l'ultimazione per il 1967. (*Vivace interruzione del senatore Fortunati. Commenti dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Lasci andare, senatore Fortunati; questo lei l'ha già detto.

F O R T U N A T I . Sono cose incredibili!!

S P A G N O L L I . Il che vuol dire che se vogliamo essere molto pratici e concreti, non possiamo essere esitanti in questo momento (e perciò mi pronunzio sull'emendamento Benedetti-Mott) a fare tutto quanto è necessario per affrettare l'attuazione di questa autostrada, tanto più che qui c'è un vantaggio — come è stato ricordato molto chiaramente dal senatore Benedetti — perchè c'è non soltanto un consorzio, una società che è stata costituita, ma ci sono anche dei progetti pronti che aspettano soltanto di partire. Quindi il togliere questa autostrada dal "canestro" dell'articolo 15 dell'I.R.I.

per portarla all'articolo 2 non può che affrettarne i tempi dell'esecuzione. E nessun campanilismo; anzi vi è un superamento del campanilismo in funzione di un interesse preminente di carattere nazionale.

D O N A T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D O N A T I . Vorrei esprimere una certa perplessità di alcuni colleghi e mia su tutta la questione, ma particolarmente vorrei soffermarmi su un aspetto. La stessa costituzione della società dà un chiaro indirizzo di un orientamento non soltanto per quel che riguarda la concezione o il rapporto di chi deve costruire o gestire, ma anche per quel che riguarda il percorso; il concetto è stato espresso anche dalla frase del Presidente della Commissione, Corbellini, che ci ha già determinato esattamente il chilometraggio. Ora io faccio osservare che l'articolo 15 porta la dizione « Verona-Brennero », che lascia indeterminato quindi ogni altro percorso. Faccio ancora osservare che la carta che è stata pubblicata a pagina 11 della relazione di maggioranza mette in evidenza...

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Il progetto I.R.I.

D O N A T I . Non ha importanza. Io credo di avere il diritto, in sede di discussione di questa legge, sia progetto I.R.I. o... progetto A.R.I., di fare le mie osservazioni. Mi pare che in sostanza la carta faccia vedere come ci sia un peso enorme della rete autostradale, che figura nella carta, gravitante sulla zona tirrenica ed una certa lacuna di collegamenti per quanto riguarda la zona adriatica. Ora, non è che io voglia qui determinare un percorso o un altro; chiedo che il Senato lasci completamente libero il Governo di determinare a ragion veduta il percorso, evitando le determinazioni che sono apparse sia nelle espressioni del senatore Corbellini che ha parlato di autostrada Brennero-Verona-Autostrada del Sole, che è già una determinazione molto chiara perchè basta guardare la carta e si vedrà che Autostrada del Sole significa Modena.

sia nello stesso intervento del senatore Gava, che parlando dell'autostrada l'ha chiamata Brennero-Verona-Mantova.

G A V A . Ho detto che è competenza assoluta dell'autorità centrale determinare il percorso.

D O N A T I . Ora io domando che, qualunque sia la soluzione che sulla questione di principio verrà adottata, resti impregiudicato in modo assoluto il problema del percorso, lasciando al Governo questo compito. Vorrei richiamare inoltre la vostra attenzione sulla cartina a pagina 10, che è poi un allegato alla legge, la quale prevede una certa soluzione, che evidentemente, fino a quando non vi saranno altre determinazioni, deve avere valore. A questo proposito esiste un emendamento Crollalanza, l'ultimo della serie, che pone questo problema che è evidentemente collegato a questo aspetto della questione.

S A C C H E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A C C H E T T I . Non voglio ritornare sulle questioni che sono state sottolineate con forza dal nostro Gruppo; sia chiaro però, nel momento in cui si vota l'emendamento del senatore Benedetti, che, da un punto di vista politico e vorrei dire anche morale, di fatto, si approva un tracciato. La società con le Amministrazioni comunali e provinciali di Mantova, Reggio Emilia e Modena, si è costituita sulla base di un orientamento e anche di abbondanti promesse circa il tracciato dell'autostrada Brennero-Verona-Mantova-Modena. Se questo non avverrà, perchè l'autostrada si interromperà a Verona, e lo decideremo dopo, non cambia il significato della questione, perchè le Amministrazioni provinciali di Mantova e di Reggio Emilia, oltre ad avere lo scorno, dovrebbero spendere del denaro senza che vengano soddisfatte le promesse fatte quando si è costituita la società.

Quindi, da un punto di vista morale e politico, si approva di fatto un tracciato. Per questo siamo del parere che debba essere mantenuto l'articolo 15, cioè la costruzione a carico della società I.R.I.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Spero di dire una parola abbastanza serena in una discussione che ha investito problemi di filosofia politica, e a questo proposito non posso che trovarmi d'accordo con la filosofia del mio partito. Qui si tratta però di ancorare la filosofia a problemi e posizioni che esistono nella realtà.

Vi è stata un'ampia discussione generale nella quale ho avuto occasione di ribadire alcuni concetti; perciò non mi si può chiedere di contraddirmi con quello che ho detto in sede di discussione generale, malgrado tutta la simpatia che mi lega ai colleghi ed in particolare a quelli della mia parte. Si tratta di questioni che investono direttamente la responsabilità del Governo, e credo si possa escludere che chiunque, responsabilmente, abbia potuto fare dichiarazioni su quelli che saranno il programma, i tracciati, i tempi di attuazione delle autostrade previste da questa legge.

F O R T U N A T I . L'ha detto Spagnoli.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Non confondiamo con quelli che possono essere studi o previsioni che si possono fare. Debbo escludere che chiunque possa responsabilmente aver fatto dichiarazioni in tal senso, anche perchè, tra l'altro, non esiste nessuna società concessionaria che, d'altra parte, potrà nascere solo quando il Parlamento avrà approvato questo disegno di legge, e quando lo Stato potrà intervenire come unico responsabile.

Debbo quindi rivendicare quel che ho detto in sede di discussione generale, ed in maniera molto chiara, a proposito di rapporti

tra Parlamento ed Esecutivo. Io ho difeso il concetto, che può non essere condiviso, ma del quale sono profondamente convinto, per cui spetta al Legislativo la responsabilità di indicare al Governo la linea da seguire, e, nel caso pratico, se si debbano o no costruire autostrade, dove si vogliono costruire, quali criteri e quali indirizzi debbano essere seguiti; ma dopo di ciò spetta all'Esecutivo e alla sua responsabilità fissare tecnicamente i tracciati e, sulla base dei criteri di priorità indicati dal Parlamento, scegliere le varie opere nella loro gerarchia prioritaria.

Ebbene, due criteri sono stati indicati, ed io ho tenuto a sollecitare una precisa indicazione da parte del Parlamento: il primo, il collegamento con le autostrade extranazionali, opportunamente ribattezzate, con l'emendamento approvato, « autostrade europee »; il secondo, investimenti per la rete autostradale del Mezzogiorno. Questi due criteri, indicati dal Parlamento in modo esplicito, saranno rigorosamente rispettati dal Governo e dal Governo fatti rigorosamente rispettare da chi riceva ordini o direttive dal Governo. Ed io assumo questo impegno molto preciso non solo per un senso di dignità del Governo, ma per un senso di rispetto della dignità del Parlamento: infatti, in base a quei criteri, per così dire, filosofici, che ho richiamato, il Governo ha sue responsabilità, ma di esse risponde di fronte al Parlamento; ed io personalmente non dimentico di aver accettato un ordine del giorno in cui si impegna il Governo a rendere conto, di fronte al Parlamento, del modo come sono state eseguite le sue indicazioni. (*Approvazioni*).

Su questo punto non ci dovrebbero essere differenze, neanche di impostazioni filosofiche. Però, per quanto riguarda i programmi, i tempi e i ritmi di attuazione, rivendico la competenza dell'Esecutivo nei confronti di tutte le concessionarie, sia di quelle previste dall'articolo 15, sia di quelle previste dall'articolo 12, come anche nei confronti di qualsiasi altro strumento esecutivo in questa materia. Affermato questo con estrema chiarezza, restano le questioni pratiche, cui ho accennato anche prima.

È certo che, nella valutazione economico-finanziaria, l'autostrada del Brennero, come ho già detto, nella previsione della compensazione delle attività e delle passività, si presenta *anceps*; diranno i fatti se le previsioni furono ottimistiche o pessimistiche, e cioè se ci sarà un attivo o un passivo. La stessa cosa non possiamo dire per la Padova-Bologna. Essa si presenta già nelle previsioni come un'autostrada un po' più dotata. Infatti non bisogna tener presente soltanto il traffico prevedibile ma anche, evidentemente, i costi, e l'autostrada Bologna-Padova si svolge tutta in pianura mentre l'autostrada del Brennero si snoda praticamente tutta in zona montana: questa circostanza, da sola, costituisce un indice sufficiente delle diverse posizioni di partenza.

Credo di avere in tal modo chiarito abbastanza bene qual è la posizione e quale la responsabilità del Governo nei confronti di tutte le concessionarie eventuali; non posso quindi dichiararmi favorevole all'emendamento Benedetti, ma neppure contrario. Mi rimetto perciò al libero voto del Senato.

Votazione a scrutinio segreto

P R E S I D E N T E . Comunico che i senatori: De Luca, Luca, Bosi, Ruggeri, Gramigna, Zanardi, Vergani, Gianquinto, Imperiale, Gombi, Sacchetti, Gaiani, Fortunati, Gallotti Balboni Luisa, Cervellati, Passignicchio, Leone, Spezzano, Mancino, Lombardi e Gelmini hanno chiesto che la votazione sull'emendamento dei senatori Benedetti e Mott sia fatta a scrutinio segreto.

Dichiaro pertanto aperta la votazione a scrutinio segreto.

(Segue la votazione).

Prendono parte alla votazione i senatori:

Alberti, Amigoni, Angelilli, Angelini Nicola,

Baldini, Baracco, Barbaro, Bardellini, Bellisario, Benedetti, Bergamasco, Bertoli, Bertone, Bisori, Bitossi, Boccassi, Bolettieri, Bosi, Busoni, Bussi,

Carelli, Caroli, Cecchi, Cemmi, Cerabona, Cervellati, Ceschi, Chabod, Conti, Corbellini, Cornaggia Medici, Criscuoli, Crollalanza,

D'Albora, De Luca Angelo, De Luca Luca, Desana, De Unterrichter, Di Grazia, Di Rocco, Donati, Donini,

Fenoaltea, Ferrari, Fiore, Florena, Focaccia, Fortunati,

Gaiani, Gallotti Balboni Luisa, Gava, Genco, Gianquinto, Gombi, Gramegna, Granzotto Basso, Grava, Guidoni,

Imperiale, Indelli, Iorio,

Latini, Leone, Lombardi, Lombari,

Macaggi, Magliano, Mancino, Marchisio, Masciale, Massimo Lancellotti, Merloni, Minio, Molè, Moneti, Monni, Mott,

Negri,

Oliva, Ottolenghi,

Pagni, Pajetta, Palermo, Palumbo Giuseppina, Papalia, Parri, Pasqualicchio, Pastore, Pelizzo, Pezzini, Piasenti, Picardi, Pignatelli,

Restagno, Riccio, Ristori, Roda, Romano Antonio, Ronza, Ruggeri, Russo,

Sacchetti, Solari, Samek Lodovici, Secchia, Secci, Sibille, Simonucci, Spagnolli, Spallino, Spasari, Spezzano,

Tartufole, Terracini, Tessitori, Tinzi, Tirabassi, Tolloy,

Valenzi, Varaldo, Venudo, Vergani,

Zaccari, Zampieri, Zanardi e Zannini.

Sono in congedo i senatori: Berlingieri, Bonadies e Militerni.

Chiusura di votazione

P R E S I D E N T E . Dichiaro chiusa la votazione e invito i Senatori Segretari a procedere allo spoglio delle urne.

(I Senatori Segretari procedono alla numerazione dei voti).

Risultato di votazione

P R E S I D E N T E . Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sull'emendamento dei senatori Benedetti e Mott:

Senatori votanti	126
Maggioranza	64
Favorevoli	67
Contrari	59
Astenuti	—

(Il Senato approva).

Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 13,30)

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari