

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 30 OTTOBRE 1969

(32^a seduta, in sede deliberante e redigente)

Presidenza del Vice Presidente AVEZZANO COMES

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e approvazione con modificazioni:

« Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano » (586):

PRESIDENTE	Pag. 438, 444, 445
AIMONI	438, 441, 444, 445
CATELLANI	440, 441
CENGARLE, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	443, 445
DE MATTEIS	443
GENCO	441
VENTURI Lino	442, 443

IN SEDE REDIGENTE

Seguito della discussione e approvazione degli articoli con modificazione:

« Modifiche ed integrazioni all'attuale legislazione autostradale » (670):

PRESIDENTE	449, 454
ABENANTE	453

ALESSANDRINI, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	Pag. 449, 450, 452, 453
ANDÒ, <i>relatore</i>	449, 450, 451
BONAZZI	450
GENCO	450
MADERCHI	449, 451, 453
POERIO	452, 453

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione:

« Autorizzazione della spesa di lire 15 miliardi per la costruzione della nuova sede degli istituti archivistici di Roma e per l'acquisto di un immobile destinato ai servizi del Senato della Repubblica » (866):

PRESIDENTE	445, 447, 448
ALESSANDRINI, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	447
BONAZZI	446
D'ANDREA	447, 448
GENCO, <i>relatore</i>	445, 446, 447, 448
MADERCHI	446, 447
PICCOLO	446
POERIO	448
SAMMARTINO	448

La seduta ha inizio alle ore 17,15.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bonazzi, De Matteis, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Maderchi, Piccolo, Poerio, Raia, Spasari, Tansini, Venturi, Sammartino.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento del Senato, i senatori D'Andrea e Catellani sostituiscono rispettivamente i senatori Perri e Lucchi.

Intervengono i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Alessandrini e per i trasporti e l'aviazione civile Cengarle.

P I C C O L O, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano » (586)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano ».

Ricordo alla Commissione che nella seduta del 29 maggio, dopo la relazione svolta dal senatore Noè, il dibattito su questo disegno di legge venne rinviato a seguito della proposta del collega Sammartino il quale rilevò la necessità di attendere il parere della Commissione finanze e tesoro prima di procedere all'approvazione del provvedimento.

Comunico che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole su questo disegno di legge.

A I M O N I. Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi abbiamo sempre sostenuto, durante la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e in altre occasioni, la necessità della statizzazione delle ferrovie in concessione ai privati.

Abbiamo dimostrato con argomenti, con dati, il perchè della tesi da noi avanzata di porre fine ad una spesa non indifferente caricata sul bilancio dello Stato e più precisamente su quello dei Trasporti per dare sovvenzioni alle ferrovie in concessione ai privati. Non possiamo, per questi motivi, essere contrari al riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano.

Quello che non ci convince è invece la proposta di mettere a disposizione una somma di lire 850 milioni per realizzare tale riscatto. La cifra è certamente eccessiva. Perchè la riteniamo eccessiva? Chiedo scusa al signor Presidente, all'onorevole Sottosegretario e ai colleghi se, per dimostrare la eccessività della cifra indicata nel disegno di legge in esame, sono costretto a fare un po' la storia della ferrovia Sondrio-Tirano.

Con la legge 2 ottobre 1952, n. 1221, lo Stato istituì la possibilità di ammodernamento delle linee ferroviarie date in concessione con proprio intervento parziale. Nel 1956 la Commissione interministeriale, in applicazione della legge n. 1221 del 1952, approvava l'ammodernamento della linea ferroviaria Sondrio-Tirano per una spesa complessiva di lire 868.471.000, di cui metà, e precisamente lire 434.235.000, a carico dello Stato e l'altra metà a carico della società.

La FAV non accettò il piano di ammodernamento e chiese l'emanazione di una legge speciale in base alla quale lo Stato assumesse un maggiore onere di quello consentito dalla legge n. 1221 del 1952. Nel giugno del 1968 gli onorevoli Buzzetti e Valsecchi presentarono alla Camera la proposta di legge n. 45, avente per oggetto « Inclusione della linea ferroviaria Sondrio-Tirano nella rete statale ». Tale proposta prevedeva la spesa di lire 500 milioni per l'indennizzo alla FAV e per l'ammodernamento di tale linea.

Nella somma di lire 500 milioni era compresa la spesa di lire 434.235.000 stabilita a carico dello Stato dalla legge n. 1221 del 1952; il che vuole dire che per l'indennizzo alla società la proposta di legge degli onorevoli Buzzetti e Valsecchi prevedeva la spesa di lire 64 milioni. Si aggiunga anche che la stessa proposta di legge prevedeva la rinun-

cia dell'amministrazione provinciale di Sondrio al rimborso della sua quota di partecipazione societaria (pari al 27 per cento).

Nel 1959 la Commissione interministeriale per l'ammodernamento riesaminò il piano in precedenza predisposto e lo aggiornò con una previsione di spesa di lire 1.001.977.000 cui corrispondeva un contributo dello Stato di lire 500.988.000. Una interrogazione presentata non molto tempo fa alla Camera dei deputati ha rilevato che la società (o il maggiore azionista di questa FAV, l'ingegner Quadrio; questo è importante sottolinearlo) non accettò il piano e richiese ancora la legge speciale per la statizzazione. Il 21 giugno 1960 l'allora ministro dei trasporti, onorevole Ferrari-Aggradi, (atti parlamentari 10^a Commissione trasporti della Camera - numero 1974 - allegato a) rispondendo ad un ordine del giorno presentato dall'onorevole Zappa, tendente ad impegnare il Governo a includere la ferrovia nella rete statale assumendone gli oneri relativi, affermava che « la spesa necessaria era valutata in lire 1.350.000 ». Se da questa si detrae la spesa di lire 1.001.977 prevista per l'ammodernamento si deduce che l'onere per l'indennizzo alla società — compresa la quota parte della provincia, circa 110 milioni, alla quale si era rinunciato con regolare deliberazione — era stimato in circa 350 milioni meno 110 milioni, quindi in lire 240 milioni.

Tale progetto, divenuto poi legge il 9 febbraio 1963, n. 325, autorizzava la risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio-Tirano, con inclusione della linea nella rete delle Ferrovie dello Stato, e gli oneri che sarebbero derivati dalla risoluzione consensuale dovevano essere contenuti entro la cifra degli 850 milioni.

Non essendo stato raggiunto l'accordo per la determinazione dell'indennità da corrispondere, la legge n. 325 del 1963 è rimasta priva di effetto.

Ora, se la spesa di 850 milioni era considerata, da quanto ho riferito, eccessiva nel 1963, a maggior ragione deve essere considerata tale oggi, a distanza di sei anni, con una ferrovia che indubbiamente è diventata più vecchia e più logora di prima.

È bene ricordare, a questo proposito, che il piano di ammodernamento disposto dalla

Commissione interministeriale incaricata considerava « rottame » la dotazione del materiale rotabile e fissava il valore in lire 15 milioni e l'Ufficio tecnico erariale di Sondrio, a controprova, valutava detto materiale rotabile in lire 25 milioni.

Nella interrogazione presentata alla Camera dei deputati dagli onorevoli Battistella e Corghi, alla quale il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ha risposto in data 22 maggio 1969, gli interroganti ricordano che l'apposita Commissione interministeriale, dopo perizia, aveva indicato o stabilito che l'indennizzo non doveva essere superiore ai 130 milioni e che alla perizia degli organi statali sul valore della linea se ne aggiunse in un secondo tempo un'altra fatta eseguire dall'onorevole Zappa, deputato locale socialista, e anche questa seconda perizia concludeva nel valutare l'indennizzo non superiore ai 200 milioni.

L'ingegner Quadrio, titolare della gestione privata e proprietario di diverse autolinee — così scrivono gli interroganti — una delle quali corre parallelamente alla ferrovia Sondrio-Tirano (e questa affermazione fa pensare che non siamo più in presenza di una società, ma di un privato che ha il potere quasi assoluto in questo affare), ha sempre preteso dallo Stato un indennizzo di 850 milioni.

È passato così diverso tempo, dal 1963 al 1969. In questi anni l'ingegner Quadrio chiese ed ottenne concessioni per altre linee automobilistiche in sostituzione al servizio ferroviario, cioè da mettere in servizio sullo stesso percorso servito dalla ferrovia di cui stiamo parlando. L'ingegner Quadrio fa così concorrenza alla linea ferroviaria: tanto, prima o poi — pensa — lo Stato la riscatterà.

Sempre nell'interrogazione citata si chiede al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile a quanto ammontano le sovvenzioni dello Stato alla gestione privata della FAV. Ed ecco la risposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, data nel maggio 1969: « Alla società concessionaria della ferrovia sono state corrisposte le seguenti somme a titolo integrativo dell'esercizio: 1964, lire 211.800.000 a saldo; 1965, lire 30.000.000 in acconto; 1966, lire 104.000.000

in acconto; 1967, lire 225.000.000 in acconto; 1968, lire 310.000.000 in acconto; nel 1969, lire 80.000.000 in acconto. Totale 960.800.000 lire.

I programmi relativi all'ammodernamento e al potenziamento della linea saranno determinati dalle Ferrovie dello Stato non appena la linea, dopo il riscatto, sarà stata inclusa nella rete statale ».

Se stiamo a quello che aveva detto l'allora ministro Ferrari-Aggradi, che si trattava di lire 1.001.879.000, noi ci rendiamo conto che si tratta di una spesa di oltre due miliardi per statizzare la ferrovia, comprese le sovvenzioni, il riscatto e l'ammodernamento. Siamo pertanto di fronte, onorevoli colleghi, a questa situazione: in questi sei anni, 1963-1969, la FAV (ingegner Quadrio) ha incamerato lire 960.800.000 per le sovvenzioni statali, ha imposto agli utenti della ferrovia e del pullman prezzi superiori a quelli applicati delle ferrovie dello Stato: lire 370 per 26 chilometri (tale era il costo del viaggio di questa ferrovia e anche del pullman che corre parallelamente alla ferrovia stessa) contro lire 250, prezzo del biglietto rilasciato dalle Ferrovie dello Stato su uguale percorso. L'abbonamento per questa ferrovia Sondrio-Tirano è di lire 6.400 (così anche per l'autolinea). Lo Stato sull'uguale percorso stabilisce per l'abbonamento il prezzo di lire 2.300.

E poichè i prezzi della ferrovia sono uguali a quelli del pullman che fa lo stesso percorso, è evidente che gli utenti preferiscono viaggiare col pullman per diverse ragioni, non ultima quella della comodità.

Così la ferrovia rimane sempre malandata, anzi peggiora. Se ai 960.800.000 lire spese dallo Stato per sovvenzioni in questi sei anni aggiungiamo gli 850 milioni previsti dal disegno di legge in discussione, lo Stato avrà speso complessivamente la somma di lire 1.810.800.000 per questa operazione. Poi dovrà affrontare la spesa per l'ammodernamento.

Il risultato quale sarà? Sarà quello di avere in mano una ferrovia più vecchia e più logora rispetto al 1963 quando fu approvata la legge n. 325, rimasta priva di effetto per la ragione che abbiamo detto prima. Lo Sta-

to dovrà quindi spendere molto più di prima per il rammodernamento, per adeguare la ferrovia all'altro tipo di trasporto (autolinea) che corre parallelo ad essa. Nel caso lo Stato non lo facesse, tale stato di cose tornerebbe a tutto vantaggio di chi gestisce l'autolinea, di cui è concessionario l'ingegner Quadrio, e la ferrovia resterebbe così praticamente abbandonata. Se infatti l'ammodernamento non avvenisse presto e bene, una volta riscattata la ferrovia, gli utenti si servirebbero del pullman.

La statizzazione verrebbe a costare circa due miliardi, ma chi in realtà ne trarrebbe un guadagno sarebbe il concessionario. Il grande interesse, quindi, è sempre del privato.

Ora, è vero, come dice la relazione, che « permangono le vivaci sollecitazioni della opinione pubblica, autorevolmente rappresentata dalle autorità politiche, da tempo dirette ad ottenere la cessazione sulla ferrovia di un esercizio privato giudicato non adatto ad un tronco di linea che rappresenta parte della continuità ferroviaria nelle comunicazioni tra l'Italia e la Svizzera »: noi comunisti siamo d'accordo per la cessazione dell'esercizio privato su tale ferrovia ed approviamo per questa parte il disegno di legge; ma siamo altrettanto convinti che la popolazione del luogo non concorda sulla autorizzazione della spesa di 850 milioni, sia pure, come si dice, da considerarsi come « stanziamento di bilancio per far fronte al pagamento dell'indennità di riscatto, nella misura che sarà determinata dagli arbitri ». Siamo perciò contrari a questo secondo aspetto del disegno di legge.

Per queste ragioni e per queste considerazioni, signor Presidente, noi chiediamo la votazione separata dei due commi dell'articolo 1 del disegno di legge in discussione. Nel caso non fosse concesso questo, il mio Gruppo sarebbe costretto ad assumere un altro atteggiamento.

C A T E L L A N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, a me preme soprattutto portare in quest'aula la testimonianza diretta dell'importanza e dell'interesse che la popolazione della provincia di Sondrio, alla

quale io appartengo, conferisce al disegno di legge in discussione.

In effetti, il problema della Sondrio-Tirano è d'importanza vitale, dati i suoi aspetti sociali ed economici, per lo sviluppo della provincia. Il protrarsi della sua soluzione nel tempo non ha portato, purtroppo, che pregiudizio agli interessi delle popolazioni locali.

Il collega Aimoni ha svolto una cronistoria molto precisa di questo tribolatosissimo provvedimento: da essa risulta che proprio da parte nostra era stata sollevata la prima e fondata eccezione di fronte al prospettato pagamento della somma di 850 milioni per il riscatto della ferrovia in questione. Il che, viste le perizie espletate successivamente e che ne hanno drasticamente ridotto il valore, avrebbe costituito, se non altro, un assurdo. A questo punto, però, mi sembra che le apprensioni del collega Aimoni appartengano un po' al regno del processo alle intenzioni. Vorrei dire che dubitare fino a questo punto che lo Stato non sappia, attraverso i livelli arbitrari cui dovrà accedere, tutelare i propri interessi, mi sembra eccessivo.

Noi socialisti riteniamo che sia veramente opportuno ed urgente approvare il disegno di legge. Eventualmente, per venire incontro all'esigenza prospettata dal senatore Aimoni, si potrebbe approvare anche un ordine del giorno che raccomandasse (per quanto mi sembri superfluo) al Governo di tutelare gli interessi dello Stato e di attenersi ad un'equa valutazione del riscatto.

Un eventuale ritardo, stanti i contributi che lo Stato è tenuto a corrispondere all'esercizio passivo della ferrovia porterebbe purtroppo, col passare degli anni, all'ulteriore aggravarsi del costo totale dell'operazione, il che vuol dire andare non solo contro l'interesse della popolazione locale e, desidero aggiungere, dei dipendenti della FAV, ma anche contro l'interesse dello Stato.

G E N C O . Il senatore Aimoni ha fatto una esposizione dettagliata della storia di questa ferrovia, lunga soltanto 26 chilometri, la cui costruzione rimonta, mi pare, al 1902-1903. È una delle poche ferrovie a scar-

tamento ordinario in concessione. Il collega Aimoni ha espresso la sua meraviglia per il fatto che lo Stato ha corrisposto, negli anni decorsi, contributi integrativi di esercizio per un ammontare superiore ai duecento milioni; ma questa, senatore Aimoni, è la sorte di tutte le ferrovie in concessione che sono elencate, una per una, in una pubblicazione del Ministero dei trasporti che è a disposizione di tutti nell'armadio della nostra Commissione.

A I M O N I . La mia meraviglia non è determinata dalla concessione delle sovvenzioni ma dal fatto che, nonostante siano state date tali sovvenzioni, la situazione della ferrovia non è migliorata, anzi è peggiorata. C'è quindi da chiedersi dove queste sovvenzioni siano andate a finire.

G E N C O . Premetto che non conosco nè la zona nè il concessionario della ferrovia in questione. Io parlo in generale, così come potrei parlare di un'altra qualsiasi ferrovia che si trovi in Lucania o in Sardegna o in Calabria.

Nel 1965 (questo è l'ultimo dato riportato nella pubblicazione predetta) la ferrovia Sondrio-Tirano ha avuto una spesa di esercizio di 328 milioni di fronte ad una entrata di 86 milioni e 583 mila lire.

C A T E L L A N I . Per forza. La gente viaggia sui pullman!

G E N C O . Dobbiamo tener conto che anche il servizio di autolinee è passivo! Se le ferrovie fossero passive e le autolinee attive il problema sarebbe diverso ma, stante questa situazione, le perplessità che sono state avanzate non hanno ragione d'essere.

Inoltre, una gran parte delle spese sostenute da questa Azienda ferroviaria sono assorbite dal personale ed ecco perchè la linea, come è stato sostenuto, non presenta migliorie di rilievo, nonostante il contributo statale che è stato concesso in passato.

In proposito, citerò alcune cifre: nell'anno 1965 di fronte ad una spesa di 328 milioni vi è stata un'entrata di 86 milioni; le spese, pertanto, sono superiori quasi di quattro

volte rispetto alle entrate. In particolare, esaminando la ripartizione delle spese vediamo: spese generali e di esercizio 89 milioni, spese per movimento e traffico 74 milioni, spese per la trazione 43 milioni, spese per la manutenzione 106 milioni, spese relative ad oneri finanziari e di ammortamento 14 milioni, per un totale di lire 328 milioni. Di questi le spese per il personale sono lire 236 milioni in cifra tonda.

Pertanto, di fronte ad una spesa globale di 328 milioni le spese per il personale assorbono ben l'80 per cento di questa cifra, dal che si deve desumere, senza con questo voler fare l'avvocato del diavolo a favore di nessuno, che non si possono migliorare gli impianti, con una situazione così pesante.

Del resto già altre volte questi problemi sono stati dibattuti e decisi in Commissione; mi riferisco alle ferrovie calabro-lucane per le quali, allorchè si trattò di ammetterle in gestione governativa, si trovò una composizione soddisfacente. La società concessionaria chiedeva 11 miliardi, lo Stato ne offriva 2 e mezzo e l'intesa probabilmente si realizzò su una cifra intermedia che non è a mia conoscenza.

Non conosco che di nome, e solo per averlo sentito nominare poco fa dal senatore Aimoni, l'ingegner Quadrio, concessionario della Sondrio-Tirano, ma ritengo che la Commissione non abbia come suo compito quello di stabilire o prevedere nei minimi particolari ciò che accadrà in futuro a questa ferrovia. So soltanto che la concessione scadrà nel 1981 e, a quella data, nella convenzione è certamente previsto il modo di pagamento del materiale non utilizzabile, che sarà valutato a rottame; dopo di che non credo che noi dobbiamo svolgere ancora troppe considerazioni.

Personalmente, sono favorevole all'assunzione in gestione governativa di questa ferrovia la quale, malgrado questo passaggio, sono certo che continuerà ad essere passiva e, anzi, aumenterà il proprio disavanzo di gestione, così come purtroppo succede per la gran parte delle Ferrovie dello Stato.

V E N T U R I . Non desidero ripetere quanto poco fa ha esposto il senatore Ai-

moni; aggiungerò solo che il nostro Gruppo è sensibile tanto alle richieste del personale che a quelle delle popolazioni interessate a questo servizio, tuttavia ritiene che «regalare» 850 milioni all'ingegner Quadrio che dirige la ditta sia un po' troppo!

C'è da dire, per quanti non conoscono bene i trascorsi di questa ferrovia, che gli 850 milioni sarebbero già stati pagati interamente in passato se a questa operazione non avesse ostato il fatto che alcuni tratti della linea non erano di proprietà della società concessionaria; il problema venne rimandato dunque nel tempo e giunge ora al nostro esame pur essendo stato il provvedimento presentato al Parlamento nel 1961.

Ma che cosa è accaduto nel frattempo? Dal 1964 al 1968 la Società concessionaria ha avuto ben 960 milioni di contributi da parte dello Stato ma, malgrado questa cifra rilevante, non sono stati apportati alla linea miglioramenti di sorta, i servizi non hanno subito alcun cambiamento ed il fondo della linea stessa è così malandato che è stato causa addirittura di uno scandalo. Infatti, è stata fatta scaricare della ghiaia, tanto per dare fumo negli occhi, e stesa solo in superficie; la cosa è stata tanto evidente che la persona che dirigeva i lavori della linea, per scaricarsi di ogni responsabilità, ha dato le dimissioni.

Allo stato attuale, onorevoli colleghi, tutto il materiale di questa linea è il peggiore che si possa immaginare e, pertanto, anche per questa ragione sono decisamente contrario a pagare una somma tanto elevata per un'attrezzatura di questo genere!

Ma vi è un'altra questione da considerare: con il presente disegno di legge si affronta il problema delle linee a gestione privata ma, ancora una volta, lo si fa in modo settoriale ed interessandosene solo particolarmente. Perchè, domando al Governo, non si affronta invece il quadro generale di questa situazione?

Abbiamo già chiesto in passato, se non sbaglio più volte, al Ministro dei trasporti di venire in Commissione a discutere con noi la politica che si intende seguire in questo settore, ma questa nostra richiesta non è stata ancora soddisfatta.

Affrontiamo una volta per tutte questa discussione e, dai risultati che emergeranno, decideremo come operare per il futuro.

Oggi si parla della Sondrio-Tirano ma, tanto per citare un esempio, lo stesso problema si pone per le linee sarde ed altrettanto si può dire per quelle dell'Emilia; anche per questo motivo, pertanto, sono contrario a questo provvedimento che prende in esame una linea sola e non, ripeto, tutto il problema dei trasporti in concessione.

DE MATTEIS. Conosco a fondo il problema dei trasporti e delle linee in concessione e per questo mi permetto di dire che, in merito al provvedimento in esame, mi pare si stia facendo una questione di « lana caprina » volendo rinviare ad un discorso generale norme del tutto particolari che si trascinano, tra l'altro, fin dal 1961.

Indubbiamente, ci stiamo preoccupando più di quella che è la sovvenzione che ogni anno si dà al concessionario della Sondrio-Tirano che delle spese di esercizio, le quali, comunque, andranno ad aumentare sempre di più anche quando questa ferrovia sarà passata alla gestione statale.

In questo caso, però, c'è da sperare — quanto meno — che la linea venga messa nelle condizioni di efficienza necessarie per essere utile alle popolazioni interessate assolvendo al compito per il quale è stata istituita.

Ora, voler andare avanti ancora a discutere sul *quantum*, sul valore di questa linea, su quelle che sono le indennità da corrispondere, mi pare proprio una questione di « lana caprina » come ho già detto, perchè il disegno di legge stabilisce che entro quel limite massimo il Governo ha la possibilità di riscatto e non intende incoraggiare i funzionari a prendere gli 850 milioni e buttarli via, dovendo esaminare la reale consistenza e le condizioni della linea. Mi pare, dunque, che il disegno di legge vada approvato se vogliamo affrontare il problema della statizzazione delle ferrovie gestite in regime di concessione e se vogliamo riuscire a risolverlo almeno entro un paio di legislature.

VENTURI. Vi sono linee più importanti e che hanno maggiore bisogno di questa dell'intervento dello Stato.

DE MATTEIS. Se riteniamo che sia un problema da risolvere, vediamo di risolverlo, essendo inutile tirarcelo dietro. Vi è una linea inefficiente che non rende a causa delle condizioni in cui si trova, tanto che l'ingegner Quadrio ha lasciato il posto perchè preoccupato di non poter garantire la possibilità di uso e di finire un giorno sotto processo accusato di reato colposo. Vogliamo renderla efficiente entro i limiti che lo Stato riterrà necessari? Il Gruppo socialista è favorevole.

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non posso che condividere le considerazioni che sono state qui espresse sia dal senatore Cattellani che dal senatore Genco e dal senatore De Matteis. Il provvedimento è a tutti noto: si tratta di un riscatto da parte dello Stato della ferrovia in concessione Sondrio-Tirano, che costituisce un collegamento insostituibile su rotaie con la rete ferroviaria elvetica. Se andiamo a valutare la portata del provvedimento non possiamo non tenere conto dei 2 miliardi stanziati per rivedere proprio la struttura di questa ferrovia. Dobbiamo esaminare anche questo aspetto proprio perchè ci troviamo dinanzi ad una esigenza espressa più volte dalle popolazioni. In questi giorni è pervenuto al Governo, e forse anche ai colleghi qui presenti, dalla Commissione interna delle Ferrovie, un telegramma che sollecita l'approvazione del provvedimento al nostro esame, l'urgenza del quale è data proprio dal fatto che dobbiamo evitare quello che il senatore Aimoni lamentava, cioè il versamento di sussidi che hanno già raggiunto la cifra di 960 milioni e che aumenteranno ancora se il provvedimento non sarà approvato. Non essendo un tecnico non posso valutare se lo stanziamento di 850 milioni sia eccessivo o meno; non si tratta tanto di stanziare dei milioni, quanto semplicemente di iscrivere in capitolo una determinata cifra perchè questa ferrovia possa essere inserita nel quadro di

statizzazione che si rende sempre più urgente. Ecco perchè sono dell'avviso che si possa accogliere il suggerimento del senatore Catellani, in base al quale si può approvare un ordine del giorno che il Governo accetterebbe come raccomandazione da rivolgere, naturalmente, agli arbitri che hanno il compito di curare l'interesse dello Stato.

Rispondendo ad una considerazione del senatore Venturi desidero dire che il Governo non si sottrae ad una discussione di tutto il problema della politica dei trasporti nel nostro Paese; proprio la scorsa settimana il sottoscritto ha avuto modo di impegnare pubblicamente il Governo alla costituzione di un comitato *ad hoc* che abbia il compito di coordinare e di valutare questa politica dei trasporti anche ai fini di alcune scelte prioritarie che si rendono quanto mai necessarie di fronte ad una mutata situazione del Paese e ad una realtà di progresso in via di coordinamento e di emancipazione, che non possiamo non sottolineare e non valutare proprio alla luce di quelle indicazioni che tale comitato dovrà dare al Governo perchè operi di conseguenza. Il Governo avrà tutta l'opportunità, e lo sottolineo, di rendere edotto il Parlamento di quanto andrà a fare sotto questo aspetto. Ciò detto, mi pare che si sia da parte mia risposto a tutte le considerazioni che sono state fatte e che sono frutto di un esame completo del problema. Tengo a sottolineare l'opportunità e la necessità che questo provvedimento venga quanto prima approvato nell'interesse delle popolazioni che ne sono interessate.

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

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli di cui do lettura. Come è stato richiesto dal senatore Aimoni procediamo alla votazione comma per comma:

Art. 1.

È dichiarato il riscatto della ferrovia Sondrio-Tirano, da includere nella rete delle

Ferrovie dello Stato entro tre mesi dalla data di pubblicazione della presente legge.

(È approvato).

Per il pagamento dell'indennità di riscatto, da determinarsi secondo le forme previste dall'articolo 192 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, è autorizzato uno stanziamento di lire 850 milioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ripartiti in ragione di lire 300 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1968 e 1969 e di lire 250 milioni per l'anno 1970.

A I M O N I . Siamo contrari a questo secondo comma perchè riteniamo che la somma messa a disposizione del Comitato arbitrale sia eccessiva in quanto esistono dei precedenti che stabiliscono due indennizzi, uno di 130 milioni e l'altro non superiore ai 200 milioni. Un'altra considerazione è che nel disegno di legge non si parla dell'ammodernamento della linea ferroviaria e quindi non è chiaro come verranno destinati gli 850 milioni.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il secondo comma dell'articolo 1.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 nel suo complesso.

(È approvato).

Art. 2.

Per l'esercizio effettuato e da effettuarsi sino alla consegna della linea allo Stato, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato a determinare la sovvenzione concedibile a norma dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, entro i limiti dei sussidi accordati e da accordarsi sino alla data stessa.

(È approvato).

Art. 3.

Valgono nei confronti del personale le disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 9 febbraio 1963, n. 325.

(È approvato).

Art. 4.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge si fa fronte, per la quota di lire 300.000.000 relativa all'anno finanziario 1968, con una corrispondente aliquota del maggior gettito di cui alla legge 14 novembre 1967, n. 1147, recante disposizioni in materia di restituzione dell'imposta generale sull'entrata per i prodotti esportati e di imposizione di conguagli sugli analoghi prodotti di provenienza estera, e per la quota di lire 300.000.000 relativa all'anno finanziario 1969, mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per detto anno finanziario.

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

Propongo di aggiungere, alla fine del primo comma, il seguente periodo:

« Per la residua quota di 250 milioni, relativa all'anno finanziario 1970, si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per detto anno finanziario ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 4 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Ricordo alla Commissione che è stato presentato dai senatori Catellani e Aimoni il seguente ordine del giorno:

« La 7^a Commissione permanente del Senato,

nell'approvare il disegno di legge numero 586, relativo al riscatto della ferrovia in concessione Sondrio-Tirano,

impegna il Governo ad una attenta valutazione dello stato della ferrovia e ad una conseguente equa fissazione dell'importo del riscatto ».

CEN GARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accetta come raccomandazione.

AIMONI. Dichiaro che ci asterremo dalla votazione finale del disegno di legge.

PRESIDENTE. Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 15 miliardi per la costruzione della nuova sede degli istituti archivistici di Roma e per l'acquisto di un immobile destinato ai servizi del Senato della Repubblica » (866)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 15 miliardi per la costruzione della nuova sede degli istituti archivistici di Roma e per l'acquisto di un immobile destinato ai servizi del Senato della Repubblica ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

GENCO, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è da anni che il Senato della Repubblica ha a disposizione, solo sulla carta, l'attiguo Palazzo della Sapienza, tanto che allo scopo di prenderne possesso adibì tre o quattro anni fa a sede della Commissione antimafia parte dei locali siti al pianterreno di detto immobile.

Il Palazzo della Sapienza ospita non solo l'Archivio di Stato di Roma, ma anche la Soprintendenza archivistica per il Lazio ed il Centro di fotoreproduzione, legatoria e restauro, in locali peraltro assolutamente inadeguati.

Da tempo il Governo ha promesso di risolvere il problema della sede sia dell'Archivio centrale di Stato che dell'Archivio di Stato

in Roma, della Soprintendenza archivistica per il Lazio e del Centro di fotorigroduzione, legatoria e restauro. Sembra che finalmente sia stata scelta l'area dagli Uffici competenti; si vorrebbe cioè costruire questo grosso complesso nella zona demaniale dell'ex aeroporto militare di Centocelle. Personalmente non ho riserve da esprimere al riguardo, perchè è materia che devono esaminare gli Istituti interessati. L'altra sera parlando con un membro della nostra Presidenza dicevo che, anzichè a Centocelle, l'Archivio di Roma si potrebbe portarlo a Latina, così che avremmo alleggerito in parte il traffico che ci angustia nella città di Roma!

Comunque, l'Archivio di Stato di Roma è suddiviso tra l'immobile demaniale attiguo al Senato denominato « Palazzo della Sapienza » ed il fatiscante ex convento delle Benedettine in vicolo Valdina a Campo Marzio, anch'esso demaniale. Questi due immobili, non appena saranno resi liberi, potranno essere utilizzati, rispettivamente, dal Senato della Repubblica e dalla Camera dei deputati. In questo modo si allontana sempre di più il progetto di costruire edifici per le due Camere nella zona dell'EUR.

Poichè la progettazione e la costruzione del nuovo complesso di edifici occorrenti per la sistemazione degli Istituti archivistici romani richiederà un certo numero di anni, per soddisfare le più urgenti ed indilazionabili esigenze dei servizi del Senato della Repubblica la Presidenza del Senato è venuta nella determinazione di acquistare il palazzo Cenci, sito in Piazza S. Eustachio. Qualche anno fa il Senato perse l'occasione di acquistare un immobile, in via della Dogana Vecchia, che fu poi acquistato da un deputato. Abbiamo a disposizione un'ala del Palazzo Giustiniani, ma è insufficiente a soddisfare le necessità del Senato.

Ora, allo scopo di acquistare il Palazzo Cenci, il Senato della Repubblica ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici uno stanziamento speciale. Sembra che il proprietario di detto immobile abbia chiesto 850 milioni, mentre il Senato ne ha finora offerto solo 650.

Comunque, una via d'intesa sarà trovata nei prossimi giorni a seguito dell'approvazio-

ne di questo disegno di legge; dopodichè il Senato verrà in possesso dell'immobile e, fatti gli opportuni adattamenti, potrà trasferirvi alcuni suoi uffici.

Dello stanziamento di lire 15 miliardi, quindi, solo una parte riguarda l'acquisto, il riattamento e l'ammobiliamento dei locali da destinare in uso al Senato. La somma prevista per questa opera si aggira infatti intorno al miliardo, mentre gli altri 14 miliardi saranno destinati alla costruzione della nuova sede dei Centri archivistici. Concludo invitando la Commissione ad approvare il presente disegno di legge, cui la Presidenza del Senato in particolare è molto interessata perchè le trattative si sono fermate proprio in attesa di questo provvedimento.

M A D E R C H I . All'articolo 2 si dice che il Ministero delle finanze è autorizzato a provvedere all'acquisto ed all'eventuale riattamento di un immobile, sito in Roma, da destinare ai servizi del Senato della Repubblica. Si dice peraltro all'articolo 1 che il complesso edilizio destinato ad accogliere gli Istituti archivistici sarà realizzato nell'ex aeroporto militare di Centocelle di Roma. Qual è il parere del Comune in proposito? Che cosa prevede il piano regolatore di Roma? Non si fa alcun accenno a queste cose; come è possibile stabilire di autorità senza prevedere nemmeno che bisogna prendere contatti col Comune per definire l'area da occupare?

G E N C O , relatore. Quando si costruisce nell'ambito di un certo territorio comunale sottoposto o non al piano regolatore, anche lo Stato deve essere munito di licenza di costruzione.

B O N A Z Z I . Accade spesso che le amministrazioni dello Stato costruiscano senza licenza!

M A D E R C H I . Non è possibile — mi chiedo — che l'area dell'ex aeroporto di Centocelle sia destinata ad uno scopo diverso?

P I C C O L O . Non credo!

M A D E R C H I . « Non credo » non è un argomento!

D ' A N D R E A . Ero assessore all'urbanistica quando è stato fatto il piano regolatore di Roma. Mi sembra che la zona di Centocelle con quella di Pietralata sia destinata ad accogliere un centro direzionale; infatti vi sarà trasferita la Facoltà di ingegneria, e credo che non vi dovrebbero essere difficoltà per la costruzione della nuova sede degli Istituti archivistici di Roma.

G E N C O , *relatore*. A pagina 2 della relazione che accompagna il disegno di legge si dice espressamente che « per quanto concerne la scelta dell'area è emersa la opportunità, dopo approfondito esame da parte degli Uffici competenti, di utilizzare la zona demaniale dell'ex aeroporto di Centocelle che, tuttora in uso alla Aeronautica militare, è destinata ad essere dismessa per accogliere un centro direzionale adiacente al costruendo asse attrezzato ».

M A D E R C H I . Chiedo allora scusa per l'osservazione che ho fatto.

A L E S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il problema fondamentale che interessa il Ministero dei lavori pubblici è quello di realizzare un complesso edilizio che raccolga i quattro settori archivistici che attualmente sono ubicati in vecchi fabbricati. È giusto mettere in rilievo che questa sistemazione è la conseguenza di una situazione storica che risale all'unità d'Italia. Praticamente sono stati utilizzati dei vecchi fabbricati monumentali per collocarvi l'Archivio centrale dello Stato, l'Archivio di Stato in Roma, la Soprintendenza archivistica per il Lazio e il Centro di fotoreproduzione, legatoria e restauro. Siccome gli edifici in cui questi istituti sono attualmente sistemati non sono più adatti a raccogliere e contenere anche per il suo peso il materiale archivistico che si va accumulando, l'Amministrazione si è posta da tempo il problema di una nuova e adeguata sistemazione degli Archivi. Nel contempo vi è la necessità di dare spazio al Senato per soddi-

sfare le più urgenti indilazionabili esigenze dei suoi servizi, utilizzando parte degli edifici che si renderebbero liberi, e gli onorevoli colleghi ricorderanno che in occasione della presentazione del Governo, di cui mi onoro di far parte, si parlò da parte del Presidente del Consiglio di tale argomento.

Si è creduto di trovare la soluzione dell'uno e dell'altro problema mediante l'acquisizione da parte dell'area dell'ex aeroporto di Centocelle, che ha cessato di avere la tradizionale destinazione. Si prevede che sull'area dell'ex aeroporto rimarrà un eliporto, di circa 66 ettari, mentre la rimanente parte della superficie aeroportuale, di circa 64 ettari, è destinata ad accogliere la nuova sede della Facoltà di ingegneria nonché la sede del Consiglio nazionale delle ricerche.

Gli Archivi verrebbero, pertanto, a trovarsi in un ambiente destinato ad ospitare qualificati centri di studi, e praticamente in una situazione particolarmente favorevole per degli istituti archivistici.

Il Governo ha ritenuto opportuno presentare il disegno di legge in esame con la precisa volontà di risolvere una serie di problemi: innanzitutto quello fondamentale di dare una sede decorosa, sicura e moderna ai vari Archivi, primo fra tutti a quello centrale dello Stato. Per le ragioni illustrate, ringraziando il relatore per la sua esposizione e il senatore Maderchi per il suo intervento, chiedo alla Commissione di voler dare la sua approvazione al disegno di legge.

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

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

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a provvedere alla costruzione ed all'arredamento del complesso di edifici da adibire a sede dell'Archivio centrale dello Stato, dell'Archivio di Stato in Roma, della Soprintendenza archivistica per il Lazio e del Centro di fotoreproduzione, legatoria e restauro, nonché alla esecuzione delle oc-

correnti opere di urbanizzazione ed agli eventuali scavi archeologici.

Il complesso edilizio sarà realizzato nell'ex aeroporto militare di Centocelle di Roma.

La relativa area di sedime sarà delimitata con decreto del Ministro dei lavori pubblici, d'intesa con i Ministri delle finanze, della difesa, dell'interno e della pubblica istruzione, sentito il Comune di Roma.

(È approvato).

Art. 2.

Il Ministero delle finanze è autorizzato a provvedere all'acquisto ed all'eventuale riattamento di un immobile, sito in Roma, da destinare ai servizi del Senato della Repubblica.

SAMMARTINO. Come vedono gli onorevoli colleghi, si parla di un immobile imprecisato, mentre nella relazione si specifica chiaramente di quale immobile si tratta.

Ora io vorrei proporre il seguente emendamento: « Il Ministero delle finanze è autorizzato a provvedere all'acquisto ed all'eventuale riattamento di un immobile, adiacente al Senato della Repubblica, da destinare ai servizi del Senato stesso ».

PRESIDENTE. Onorevole Sammartino, non le sembra che ciò sia vincolante? In questo modo se il proprietario dello stabile chiede 850 milioni, il Senato è obbligato a sborsarli.

GENCO, *relatore*. Sono dello stesso parere del Presidente. Io ritengo che poichè della cosa si è occupato il Consiglio di presidenza del Senato, nel quale sono rappresentate tutte le parti politiche e che ha la massima responsabilità dell'amministrazione del Senato stesso, sarebbe da parte nostra non dico inopportuno, ma quanto meno superfluo, l'emendamento proposto.

ALESSANDRINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È chiaro che questa materia formerà oggetto di trattati-

ve da parte della Presidenza del Senato, affidata all'autorità e al prestigio dell'onorevole Fanfani, e che quindi non vi saranno difficoltà. Questo anche per rispondere ad una obiezione sollevata dal senatore D'Andrea, dato che di palazzi nelle adiacenze del Senato non è che ve ne siano moltissimi.

D'ANDREA. Il palazzo Altieri è un palazzo abbandonato.

GENCO, *relatore*. Attualmente le trattative sono per quel determinato palazzo; probabilmente domani si potrà trattare anche l'acquisto del palazzo Altieri.

PERIO. Credo sia giusta l'osservazione del senatore Genco, in quanto un elemento vincolante influirebbe sul prezzo di mercato e, in secondo luogo, non permetterebbe a noi stessi, come Senato, di intervenire nelle trattative come, quando e dove vogliamo. E credo che ciò non sia giusto dal punto di vista della correttezza parlamentare e della correttezza giuridica.

SAMMARTINO. Non insisto sull'emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 2.

(È approvato).

Art. 3.

La somma occorrente per gli scopi indicati nei precedenti articoli, prevista in lire 15 miliardi, sarà ripartita in cinque esercizi finanziari, in ragione di lire tre miliardi per ciascun esercizio, a decorrere dall'esercizio 1970 e sarà iscritta negli stati di previsione della spesa dei Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze.

All'onere di lire 3 miliardi, previsto per l'anno finanziario 1970, si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno

finanziario concernente il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

IN SEDE REDIGENTE

Seguito della discussione e approvazione con modificazione degli articoli del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni all'attuale legislazione autostradale » (670)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione, in sede redigente, del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni all'attuale legislazione autostradale ».

A L E S S A N D R I N I , sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Di questo disegno di legge se ne è occupato in precedenza il collega senatore Lo Giudice, al quale rivolgo il mio saluto e il mio augurio di pronto ristabilimento. Mi risulta che il senatore Lo Giudice avrebbe dovuto partecipare a un comitato ristretto per mettere a punto il provvedimento. Però sono stato informato dal relatore Andò che al Comitato non ha partecipato un rappresentante del Governo. Io non ho obiezioni da muovere, naturalmente, alla discussione di questo disegno di legge, alla condizione che non ci siano emendamenti, altrimenti dovrebbe riaprirsi una discussione sulla materia.

A N D O' , relatore. Mi rimetto alla decisione che prenderà la Commissione. A dire la verità, la presenza del Sottosegretario non era stata indicata nella composizione della sottocommissione. Si trattava, in sostanza, della riunione di alcuni di noi per una migliore istruttoria sul disegno di legge, su richiesta di qualche collega che voleva ulteriori chiarimenti.

M A D E R C H I . Non fu un incontro di amici, si trattò proprio di una sottocommissione.

A N D O' , relatore. Non fu prevista la presenza del Sottosegretario. fra l'altro, non so che cosa avrebbe potuto dire, perchè la richiesta era specifica: si trattava di avere una certa relazione di una commissione che a suo tempo fu incaricata della predisposizione di questo disegno di legge. Quindi, ripeto, mi rimetto al giudizio della Commissione; ma, dal canto mio, penso si sia adempiuto a quanto si era stabilito di fare.

Per parte mia, quindi, non avrei altro da aggiungere a quanto ho detto nella mia relazione.

M A D E R C H I . Noi siamo dell'opinione che questo disegno di legge è la conseguenza inevitabile — come abbiamo accertato ieri in Sottocommissione — di una determinata scelta che è stata fatta da parte dei Governi precedenti in ordine agli investimenti che si sono voluti fare, e in ordine anche al sistema che si è voluto adottare in proposito.

Infatti si arriva al disegno di legge in discussione dopo che sono stati stabiliti, per legge e attraverso convenzioni con i concessionari, tutti gli elementi necessari per portare avanti una determinata gestione. Nel momento in cui stanno per scattare certi meccanismi e certi nodi stanno per arrivare al pettine, cioè nel momento in cui lo Stato dovrebbe cominciare ad incamerare delle somme, si propone di modificare il patto che è stato stabilito fra concedente e concessionario.

Adesso qui non è il caso di farla lunga; ma ci riserviamo di esprimere diffusamente in Aula, quando il disegno di legge sarà esaminato in quella sede, il nostro pensiero su questo modo di fare che chiama in causa tutta una serie di questioni: da come vengono fatti i progetti, a come vengono eseguite le grandi opere infrastrutturali nel nostro Paese, a come vengono date le concessioni, sulla base di quali piani finanziari sono fatte le previsioni e come poi, invece, si vanno

realizzando, eccetera. Fin dal principio noi non siamo stati favorevoli a questo tipo di investimenti, anche per il modo come sono concretamente realizzati. Esprimiamo il nostro dissenso e la nostra preoccupazione per questa operazione che va a correggere errori compiuti nel passato, tendendo a scaricarne il costo sulla massa degli utenti, giacchè lo sbocco inevitabile della revisione sarà l'aumento dei pedaggi. Ciò determinerà l'aumento del costo delle merci che vengono trasportate sulle autostrade e in definitiva porterà ad un aumento del costo della vita. Noi non possiamo perciò dare il nostro voto favorevole ad un provvedimento che si propone, come ultimo obiettivo di fatto, l'aumento del costo della vita. Per questo siamo contrari al disegno di legge in discussione, giacchè non ravvisiamo nel meccanismo che è stato proposto il modo più opportuno, più giusto e politicamente rispondente all'esigenza di correggere gli errori compiuti in passato.

B O N A Z Z I. Vorrei avanzare una richiesta. Io non ho fatto parte della Sottocommissione e pertanto non conosco gli elementi dei quali questa ha potuto disporre; d'altra parte nella seduta precedente la discussione sul provvedimento fu interrotta proprio perchè si decise di affidare ad una Sottocommissione l'esame del disegno di legge. Ho cercato di poter capire come stanno le cose del nostro Paese per quanto riguarda il problema delle autostrade nel suo complesso, ma devo dire che non ho trovato molto materiale. Io vorrei avere, se fosse possibile, una visione completa del problema. Di autostrade in Italia ne sono state fatte molte, abbiamo sentito parlare spesso di programmi autostradali, ma dopo tanti anni, che hanno visto tante opere stradali compiute, è difficile avere un quadro completo ed esatto. Almeno io non l'ho avuto; non so se i colleghi che hanno fatto parte della Sottocommissione abbiano potuto ottenerlo.

G E N C O. Non l'ha avuto nessuno.

B O N A Z Z I. Perciò (è questa la ragione del mio intervento) io domando: sareb-

be possibile avere dati che ci dimostrino quali e quante autostrade sono state costruite nel nostro Paese, in base alle tre note leggi n. 729, n. 385 e n. 463? Quali e quante di dette autostrade sono state date in concessione, per la gestione, agli enti pubblici e quali e quante invece sono state date in concessione agli enti privati? La Sottocommissione possiede tutti questi dati? Se li possiede, vorrei che fossero portati a conoscenza degli altri membri della Commissione. Vorrei inoltre conoscere quali sono le autostrade per le quali ancora si paga il pedaggio e per quali di esse invece non c'è pedaggio; come pure vorrei sapere se vi sono progetti o propositi futuri per l'eliminazione dei pedaggi attualmente esistenti. È, a mio avviso, opportuno che dati di questo genere siano forniti, oltre che ai colleghi facenti parte della Sottocommissione, pure ai restanti componenti della 7^a Commissione.

Giorni fa, per esempio, abbiamo approvato, in maniera molto affrettata, un disegno di legge che stanziava una cifra notevole per i lavori di un'autostrada senza pagamento di pedaggio.

A L E S S A N D R I N I, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. È l'unica.

B O N A Z Z I. Non è che io intenda protestare contro tale tipo di autostrada; dico semplicemente che bisognerebbe fare un discorso completo su tutte le questioni riguardanti il problema delle autostrade italiane (tanto per quelle costruite quanto per quelle che lo saranno in futuro).

A N D O', relatore. Vorrei anzitutto rispondere al senatore Bonazzi circa la sua richiesta d'istruttoria. Non c'è dubbio che una richiesta d'istruttoria ha sempre una sua validità; in ipotesi, qualcuno di noi può sentire all'infinito il bisogno di avere notizie. Mi si consenta però di ricordare come questa materia abbia già formato oggetto di una cordiale discussione, con scambio di idee tra noi, allorquando da parte di alcuni colleghi si è sentita proprio la necessità di avere ulteriori notizie. Allora si chiese un prospetto relativo alle autostrade, con tutte le tabelle

possibili, anche perchè nella mia relazione avevo fatto cenno ad alcuni dati. Di una relazione redatta da una commissione di studio predisposta dal Ministero dei lavori pubblici fu mandato in un primo tempo ai componenti della Sottocommissione un estratto; poi fu mandata la copia integrale, la quale contiene, a mio avviso, tutti i dati possibili e immaginabili.

Dicevo all'inizio che infinita è la possibilità di richiesta di dati relativi a qualsiasi problema; si può anche non essere mai soddisfatti, fondatamente e, naturalmente, secondo il proprio punto di vista.

Tuttavia, per la questione in esame mi pare che i dati istruttori essenziali siano stati forniti e siano contenuti anche nella relazione che accompagna il disegno di legge.

In sostanza, il Ministero dei lavori pubblici ha predisposto un disegno di legge che mette ordine nella legislazione relativa alle autostrade servendosi di una Commissione composta....

M A D E R C H I . Mi pare che queste norme non intendano «mettere ordine» quanto, piuttosto, adeguare le vecchie convenzioni al livello delle nuove.

A N D O' , relatore. La frase «mettere ordine» va intesa nel senso di «unificare» le varie disposizioni esistenti.

Come dicevo, il Ministero si è servito dei lavori di una Commissione composta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, da un consigliere di Stato, da un rappresentante del Ministero del bilancio, da un ispettore capo della Ragioneria dello Stato, da uno dell'ANAS, da un docente universitario e da un avvocato per i problemi giuridici, ed infine da un ingegnere principale del Genio civile.

Ebbene, devo riconoscere, poichè ho avuto occasione di studiare queste carte, che la relazione conclusiva è stata elaborata con molto senso di responsabilità; l'esame è stato approfondito sotto tutti i vari aspetti possibili, soprattutto con obiettività. Non vi sono stati nè vi sono interessi particolari da tutelare tranne quello di rendere possibile la efficienza completa della nostra rete autostradale.

Il problema, senatore Maderchi, è questo e non l'altro, come sostiene lei, di colmare, di rimediare agli errori del passato. Si tratta di aggiornare piani finanziari che non sono più rispondenti alle condizioni reali non perchè siano stati commessi errori ma perchè, nel corso del tempo e soprattutto per le strade in costruzione, durante la realizzazione si sono presentate situazioni nuove sia in generale che per quanto riguarda i costi di costruzione e quelli di finanziamento.

Per esempio, l'aumento degli interessi non era assolutamente prevedibile, non si poteva cioè immaginare che gli interessi che i concessionari sono costretti a pagare per le operazioni bancarie aumentassero nella misura in cui sono aumentati; non era prevedibile, ad esempio, che l'ANAS imponesse un nuovo sistema di *guard rail* certamente più sicuro ma anche più costoso, e così via.

Si è verificata dunque una differenza nei costi delle autostrade già costruite e di quelle in costruzione e si tratta ora di intervenire per gli adeguamenti necessari al fine di fare funzionare efficacemente queste autostrade.

Del resto, come ha autorevolmente detto il senatore Perri il quale conosce profondamente il problema, tutte le autostrade stanno per diventare passive, non riescono a quadrare più i propri bilanci per ragioni del tutto imprevedibili e non per errori.

Pertanto, nella unificazione della legislazione relativa alle autostrade il concetto principale che si deve seguire dovrà essere quello di consentire la revisione dei piani finanziari. Il collega Maderchi ha detto che tale revisione potrà interessare anche gli aumenti dei pedaggi e certamente non possiamo escludere a priori questa possibilità. Nelle convenzioni in atto esistenti non è prevista una simile revisione ma non è escluso che un aumento possa verificarsi laddove si renderà più necessario. Del resto, non mi preoccuperei molto se per portare a pareggio qualche bilancio — per i motivi su indicati — occorresse ritoccare solo di qualche lira i pedaggi esistenti.

Inoltre, dato il sistema dei controlli per tale revisione, non credo che debbano esservi dubbi o preoccupazioni al riguardo. Le pratiche relative devono passare attra-

verso la trafila del Consiglio di amministrazione dei lavori pubblici e poi il Ministro emetterà il relativo decreto. L'articolo 7 del provvedimento indica, per l'appunto, tutto l'*iter* che le nuove convenzioni devono seguire e che deve ripetersi anche per la determinazione delle nuove tariffe, prima che siano approvate. Credo che, al riguardo, siano date tutte le garanzie e ritengo pertanto che, con tutta tranquillità, possiamo approvare il provvedimento in esame, con l'emendamento proposto all'articolo 2, sul quale mi intratterò al momento opportuno.

ALESSANDRINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Con legge 24 luglio 1961, n. 729, si è data una prima razionale disciplina alla realizzazione delle autostrade che, in precedenza, erano state regolate dalla legge 21 maggio 1955, n. 463.

In occasione dell'approvazione della legge n. 729 le autostrade di proprietà dell'ANAS passarono tutte, ad eccezione delle costruite nuove autostrade aventi particolare valore sociale e preminente interesse per lo sviluppo del Meridione, ad una società del gruppo IRI, la Società Autostrade concessioni e costruzione autostrade il cui capitale è prevalentemente pubblico.

La riserva dello Stato riguarda la costruzione della Salerno-Reggio Calabria, autostrada senza pedaggio realizzata e gestita dall'ANAS, per il completamento della quale, ultimamente, la Commissione ha approvato un finanziamento integrativo che ci auguriamo sia l'ultimo.

Due autostrade rimasero all'iniziativa privata, la Milano-Torino e la Napoli-Pompei, mentre molte altre furono realizzate e gestite da società con capitale messo a disposizione prevalentemente da enti locali.

Nel tempo si è venuta manifestando una situazione di disagio per il diverso trattamento riservato dalla legge n. 463 rispetto alla legge n. 729 ai concessionari e ai gestori delle autostrade. In questi anni si è molto discusso sulla priorità della spesa per la costruzione delle autostrade rispetto ad altre opere realmente più urgenti. Ma il senatore Maderchi deve convenire che, in un primo momento, anche la sua parte politica

è stata favorevole alla realizzazione di determinate autostrade.

POERIO. Sì, ma la stampa vanta il primato di 5.000 chilometri di autostrade per l'Italia e poi riporta la notizia dello sprofondamento delle strade di Napoli.

ALESSANDRINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo è un altro problema che non è oggi in discussione.

POERIO. È all'attenzione del Paese.

ALESSANDRINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ne hanno parlato per ben tre giorni alla Camera, però bisogna riconoscere che sarebbe un bel guaio se Napoli non fosse raggiungibile per mezzo dell'autostrada.

POERIO. È un'ipotesi di terzo grado che l'italiano non prende in considerazione.

ALESSANDRINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il disegno di legge presentato alla nostra attenzione e oggi in discussione vuole costituire un piccolo testo unico, ossia una disciplina globale della materia che riguarda la costruzione e la gestione delle autostrade a pedaggio in concessione a imprese private e a prevalente capitale pubblico.

Infatti tra le norme che regolano attualmente la costruzione delle autostrade, secondo la legge n. 463, troviamo che il contributo dello Stato consiste in una quota del capitale proporzionata al costo dell'opera, mentre la legge n. 729 prevede un contributo in annualità nella misura massima del 4 per cento aumentabile per talune situazioni al 4,50 per cento per la durata di 30 anni.

Il discorso di quali autostrade avrebbero dovuto passare alla gestione pubblica è fuori tempo perchè le prime autostrade in concessione, a norma delle lagge n. 463, risalgono al 1955. Sono quindi passati solo 14 anni e i tempi di concessione non sono ancora trascorsi. Anche l'osservazione che il disegno di legge in discussione prolunga nel tempo le conces-

sioni può essere giusta solo in alcuni casi; evidentemente la nuova legge rende possibile tale prolungamento, però non è un rinvio da scadenza *sic et simpliciter*, si tratta della contropartita di lavori essenziali da attuare per l'ammodernamento delle arterie quale deviazione, raccordo, adattamento alle esigenze del traffico moderno, raddoppio delle carreggiate, aumento delle corsie da due a tre in modo da renderle atte a sopportare il traffico intenso dei nostri giorni e del prossimo futuro, perchè è chiaro che il traffico veicolare tende ad aumentare sempre più. Per quanto ho detto, onorevoli colleghi, ritengo che il provvedimento all'esame sia meritevole di attenzione e approvazione anche se ogni parte politica potrà al riguardo esprimere e mantenere una propria valutazione...

M A D E R C H I . La nostra si basa su quanto ha detto il Ministro dei trasporti e cioè che tutto è sbagliato nel campo delle autostrade in concessione.

A L E S S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Soltanto se prevedessimo i viaggi coatti sui treni le autostrade non avrebbero più ragion d'essere, ma anche i Paesi che si ispirano alle dottrine più avanzate favoriscono oggi lo sviluppo delle strade e delle autostrade.

A B E N A N T E . E anche delle case.

A L E S S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il fatto è che noi vogliamo ottenere tutto contemporaneamente. Ho visto recentemente degli interessanti documentari polacchi; la Polonia ha evidentemente una concezione politica ed amministrativa diversa dalla nostra: eppure il problema delle case esiste anche in quel Paese.

A B E N A N T E . Ma non hanno rovinato Varsavia come noi abbiamo rovinato Napoli.

A L E S S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo è un problema di urbanistica non più di case. Le polemiche si possono fare in tutti i campi,

un giorno posso venire qui e fare tutte le polemiche che i colleghi desiderano e con documenti alla mano. Se avete letto le quattro conferenze fatte alla televisione cecoslovacca da quel Ministro che oggi non è più considerato un personaggio ortodosso, vi sarete accorti che vengono rivolte le stesse accuse che continuamente la vostra parte fa alla classe dirigente italiana.

P O E R I O . Non è giusto ricevere da parte sua lezioni di economia e di politica economica, non ne abbiamo bisogno! Quando abbiamo visitato l'Inghilterra abbiamo ascoltato un discorso diverso da quello che lei ora sta facendo.

A L E S S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi pare, onorevole Poerio, che il suo discorso non si svolga a filo di logica, dico che vi sono contraddizioni in ogni campo e in ogni paese e non è il caso di negarlo.

Anche il problema dei pedaggi non è così grave e nocivo come lo si vuol fare apparire. Per quanto riguarda le autostrade del gruppo IRI abbiamo assistito ad un fenomeno estremamente interessante: ad un trasferimento di reddito dal Nord al Sud, dal Nord ove i redditi sono più alti al Sud dove i redditi purtroppo sono molto più ridotti e magri. La recente variazione dei pedaggi sulle autostrade dell'IRI ha permesso in sostanza di fare un prelevamento di reddito al Nord e di spostarlo al Sud; problema che può essere discusso ma che serve a valorizzare le regioni meridionali. Non so se questo disegno di legge avrà gli stessi effetti, comunque ritengo che sia opportuno venga approvato non fosse altro che per dare una legislazione uniforme a tutti i concessionari di autostrade che hanno tronchi autostradali susseguenti l'uno all'altro e che sono soggetti ad una disciplina giuridica ed economica diversa anche per quanto riguarda i rapporti con lo Stato.

Concludo, onorevoli colleghi, richiamando la loro attenzione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1970; nella parte che riguarda la gestione dell'ANAS, troveranno all'attivo l'iscrizione, l'unica, è ve-

ro, di una previsione di introito per lire 200 milioni riguardante i proventi della autostrada Milano-Torino. Poca cosa ma significativa!

Per le ragioni che ho esposto, ma in modo particolare riferendomi alla diligente, puntuale e documentata relazione del senatore Andò, rivolgo un caldo invito alla Commissione affinché voglia approvare gli articoli di questo disegno di legge in modo che possa formare oggetto di discussione conclusiva da parte dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.

Art. 1.

L'articolo 7 della legge 24 luglio 1961, numero 729, è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal compimento del terzo anno di apertura al traffico dell'intera autostrada e successivamente ad ogni scadenza di quinquennio fino al termine del periodo di concessione, saranno devoluti allo Stato, quale canone di concessione, i diritti di pedaggio effettivamente e complessivamente introitati, dedotte, nei limiti di cui ai successivi commi, tutte le spese di esercizio, comprese le spese di gestione e di amministrazione, quelle di manutenzione ordinarie e gli oneri finanziari e tributari, nonchè gli ammortamenti finanziario ed industriale, l'accantonamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti, nonchè, infine, l'assegnazione di un dividendo al capitale dell'Ente concessionario.

Le spese e gli oneri, di cui al precedente comma, saranno deducibili, solo in quanto effettivamente sostenuti e regolarmente giustificati, entro il limite percentuale di essi previsto nel piano finanziario e sue eventuali modificazioni; l'ammontare dell'accantonamento annuo per innovazioni, ammodernamenti e completamenti non potrà superare il 10 per cento dell'effettivo e complessivo introito lordo annuale per diritti di pedaggio.

Il dividendo, di cui al precedente primo comma, non potrà essere comunque superiore all'8 per cento del capitale dell'Ente concessionario, dopo le assegnazioni a riserva legale.

Al termine della concessione, anche per dichiarata decadenza, dovranno essere devolute allo Stato, oltre a tutte le attività reversibili, le quote non utilizzate sia dell'accantonamento, che dell'ammortamento industriale, di cui ai precedenti commi ».

(È approvato).

Art. 2.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, sarà stipulata una nuova convenzione con ciascuno degli Enti concessionari di autostrade (ad esclusione di quelle indicate dall'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e dall'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 385 e loro successive modificazioni ed integrazioni) che ne faccia richiesta, quale che sia la norma di legge in base alla quale la concessione è stata assentita.

Con la stipula della nuova convenzione, di cui al precedente comma, troveranno applicazione gli articoli 6, 7, 8, 9 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni, qualora detti articoli non fossero già applicati.

Ricordo alla Commissione che a questo articolo è stato presentato dal relatore, senatore Andò, un emendamento tendente a sostituire il primo comma con il seguente:

« Sarà stipulata una nuova convenzione con ciascuno degli enti concessionari di autostrade — quale che sia la norma di legge in base alla quale la concessione è stata assentita, ad esclusione di quelle indicate dall'articolo 16 della legge 24 luglio 1961 numero 729, e successive modificazioni ed integrazioni — che ne faccia richiesta entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 3.

Alla convenzione di cui al precedente articolo 2 dovrà essere allegato, oltre che un nuovo progetto di massima aggiornato, anche un nuovo piano finanziario, che ne fa parte integrante, e che sarà redatto prendendo a base di esso gli elementi ed i dati sia dell'investimento complessivo (tanto per il costo delle opere, che per gli oneri finanziari), sia degli oneri e spese di esercizio, sia del volume dei traffici e dei relativi introiti. Detti elementi e dati saranno desunti, per la parte a consuntivo, dai bilanci regolarmente approvati, e, per il futuro, saranno determinati sulla base di progetti, stime e previsioni aggiornati e, per gli introiti, sulla base delle tariffe di cui al successivo articolo 7.

In detta convenzione saranno indicati i casi in cui potranno essere apportati adeguamenti tariffari durante il periodo di concessione ed i criteri per la loro determinazione.

In essa dovrà, altresì, prevedersi:

1) che gli Enti concessionari debbano avere come scopo esclusivamente la costruzione e l'esercizio delle autostrade assentite in concessione, salva la facoltà di partecipazioni in Enti aventi fini analoghi;

2) che facciano parte del Collegio sindacale o dei Revisori dei conti degli Enti concessionari un funzionario del Ministero del tesoro, che ne assume la presidenza, ed uno dell'ANAS.

Qualora debba provvedersi a raddoppi, innovazioni, ammodernamenti e completamenti, la nuova convenzione ed il relativo piano finanziario allegato dovranno indicarli specificamente e fissarne i termini e le modalità di realizzazione.

Per gli Enti concessionari di cui all'articolo 2 della legge 24 luglio 1961, n. 729, la nuova convenzione dovrà altresì regolare tanto la trasformazione del contributo percentuale in un importo capitale annuo, per

trenta anni, corrispondente alla percentuale determinata nella originaria convenzione sul costo complessivo delle opere in essa previsto, quanto le modalità di corresponsione del contributo come sopra trasformato.

(È approvato).

Art. 4

Nel caso che all'atto della stipulazione della nuova convenzione di cui all'articolo 2 sia già scaduto il termine previsto nella convenzione originaria per l'inizio della devoluzione allo Stato del supero del gettito dei diritti di pedaggio, la disciplina di cui all'articolo 7 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni, troverà applicazione in base al nuovo piano finanziario, ferma restando la data originariamente prevista per l'inizio della devoluzione.

(È approvato).

Art. 5.

Le convenzioni di cui al precedente articolo 2, ed i relativi allegati, potranno essere, a richiesta tanto dell'Ente concedente quanto di quello concessionario e con le forme di cui al successivo articolo 7, successivamente modificate, per adeguarle ed eventuali mutate e sopravvenute situazioni ed esigenze. In tal caso, fermo restando l'ammontare del contributo dello Stato, potrà essere accordata una congrua proroga della concessione.

Le disposizioni di cui al precedente comma saranno applicate anche a nuove concessioni relative alla costruzione ed esercizio di autostrade che verranno assentite ai sensi della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni.

(È approvato).

Art. 6.

Nel caso che uno stesso Ente concessionario sia o divenga titolare di più concessioni riferite a tratti autostradali contigui,

complementari, o comunque tra loro connessi, queste saranno unificate in una nuova concessione avente una unica scadenza, non eccedente la durata dell'ultima concessione assentita e determinata dall'equilibrio di un nuovo ed unico piano finanziario, facente parte integrante della nuova stipulanda convenzione.

(È approvato).

Art. 7.

Le nuove convenzioni di cui ai precedenti articoli nonché i relativi allegati, ivi compresi i nuovi progetti di massima aggiornati ed i nuovi piani finanziari, saranno approvate, anche in deroga a precedenti disposizioni legislative, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'ANAS, di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica e con il Ministro del tesoro, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ed il Consiglio di Stato.

Con lo stesso provvedimento, e nella misura che risulterà necessaria, saranno determinate le tariffe di pedaggio, in relazione agli elementi e dati del nuovo piano finanziario, per conseguire l'equilibrio del medesimo.

(È approvato).

Art. 8.

Gli Enti concessionari dovranno sottoporre all'ANAS, per l'approvazione, i progetti esecutivi redatti sulla base dei progetti di massima approvati con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

L'ANAS potrà richiedere esclusivamente varianti tecniche che non modificano gli elementi essenziali dei progetti presentati e dovrà tener conto, nel prescrivere le varianti, che le stesse non superino, globalmente, del 10 per cento l'importo di stima previsto dai progetti iniziali per ciascun tronco autostradale.

L'ANAS dovrà pronunciarsi sull'approvazione dei progetti esecutivi e delle perizie entro sei mesi dalla loro presentazione.

Le varianti in corso d'opera, di esclusiva natura tecnica, inerenti la costruzione, potranno essere prescritte dall'ANAS o proposte dagli enti concessionari.

(È approvato).

Art. 9.

L'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, numero 729, quale risulta modificato dall'articolo 1 della legge 4 novembre 1963, n. 1464, dall'articolo 11 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124 — convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 — e dagli articoli 1 e 2 della legge 28 marzo 1968, n. 382, è sostituito dal seguente:

« Gli enti che abbiano ottenuto la concessione di costruzione ed esercizio di autostrade ai sensi della presente legge possono contrarre mutui della durata massima di trenta anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di 1^a categoria ed i loro Istituti finanziari, con le Sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti e gli Istituti di assicurazione e di previdenza i quali sono tutti autorizzati a concedere detti mutui anche in deroga alle loro disposizioni statutarie ed alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

I concessionari suddetti, anche in deroga all'articolo 2410 del codice civile, sono autorizzati ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione. L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse. Gli istituti di credito e le banche di cui alle lettere a), b), d) ed e) dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni stesse.

I mutui contratti e le obbligazioni emesse ai sensi dei precedenti commi da consorzi o da società per azioni, a prevalente capitale pubblico, concessionari per la costruzione e l'esercizio di autostrade, nonché da enti locali o da consorzi di enti locali per la costruzione di raccordi con la rete autostradale, sono garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi fino all'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere risultante dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale calcolato al tasso previsto dal piano finanziario medesimo. In relazione alla garanzia prestata dallo Stato, si applicano le norme dell'articolo 2 della legge 8 aprile 1954, n. 144.

I titoli dei prestiti obbligazionari come sopra garantiti sono equiparati ai titoli di Stato per gli effetti di cui all'articolo 18, n. 5, del regio decreto 5 febbraio 1931, n. 225.

La garanzia dello Stato, di cui innanzi, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, diventa automaticamente operante dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali, risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il debitore non abbia soddisfatto gli impegni assunti.

A seguito dei pagamenti effettuati al creditore o agli obbligazionisti, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti che questi avevano nei confronti del debitore.

Gli enti concessionari di cui al precedente terzo comma, potranno altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, contrarre mutui con la Banca europea per gli investimenti, anche per il tramite degli Istituti di cui al primo comma del presente articolo. Nei limiti del 50 per cento dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario, i conseguenti impegni assunti dagli enti concessionari potranno essere garantiti dallo Stato per quanto riguarda il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi mediante decreto del Ministro del tesoro, sen-

tito il Consiglio di amministrazione dell'ANAS. Alle anzidette operazioni di finanziamento estero si applicano le disposizioni previste dal primo comma del successivo articolo 8, anche per quanto concerne gli interessi derivanti dai finanziamenti stessi. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al quinto e sesto comma del presente articolo ».

Gli eventuali oneri derivanti dall'operatività della garanzia statale di cui al presente articolo, alla legge 4 novembre 1963, numero 1464, e agli articoli 4, per la parte relativa ai mutui accordati agli enti concessionari di autostrade, e 11 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, saranno imputati al fondo centrale di garanzia, istituito con l'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con le modalità previste dall'articolo medesimo.

(È approvato).

Art. 10.

Per l'attuazione della presente legge è confermato il regime fiscale di cui all'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

(È approvato).

Art. 11.

Sono abrogate le norme incompatibili con le disposizioni della presente legge.

(È approvato).

Resta inteso che al senatore Andò è conferito mandato di presentare la relazione all'Assemblea.

La seduta termine alle ore 19,30.