

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

GIOVEDÌ 3 MARZO 1955

(45^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegno di legge:

« Costruzione di autostrade e strade » (788-
Urgenza) (Seguito della discussione):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	Pag. 797, 798, 799, 801, 803, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812
AMIGONI	809, 812
BUIZZA	799, 808, 809, 810
BUSONI	805, 806
CERABONA	809, 810, 812
CROLLALANZA	798, 800, 801, 802, 805, 807, 809, 810
MASSINI	812
PORCELLINI	801, 804, 807, 809, 810
RIZZATTI	799
ROMANO	801
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	798, 802, 803, 805, 807, 809, 810, 811
SANMARTINO	800
TARTUFOLI	799, 801
TERRAGNI	807, 811
TRABUCCHI	803, 806, 808, 809, 810, 811, 812
TREMELLONI, <i>Ministro delle finanze</i>	804, 809, 810
VACCARO	800, 802, 803

La seduta è aperta alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Buzza, Canevari, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Massini, Molinari, Pasquali, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, intervengono i senatori Tartufoli e Busoni.

Interviene, inoltre, a norma del terzo comma dell'articolo 31 del Regolamento, il senatore Trabucchi.

Intervengono infine il Ministro delle finanze Tremelloni, il Ministro dei lavori pubblici Romita e il Sottosegretario di Stato per le finanze Castelli.

CANEVARI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Costruzione di autostrade e strade » (788-Urgenza).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Costruzione di autostrade e strade ».

Desidero innanzi tutto sottoporre all'esame della Commissione un articolo aggiuntivo che è stato presentato dal Ministro del bilancio, e che potrà essere inserito, in sede di coordinamento, dove sembrerà più opportuno per l'armonia della legge. Il testo dell'articolo è il seguente:

« Il piano poliennale di cui all'articolo 2, secondo comma, sarà parzialmente attuato nel decennio entro i limiti delle autorizzazioni previste dal precedente articolo 1 ».

Il ministro Vanoni, infatti, ritiene non molto chiara la dizione dell'articolo 1 con la quale si stabilisce un finanziamento che, tenuto conto della percentuale del contributo potrà portare ad un massimo di lavori per 250-260 miliardi, mentre il piano allegato comporta un complesso di lavori che è valutato approssimativamente nell'ordine di tremila miliardi: qualche cosa come dieci volte di più.

Potrebbe allora sorgere il dubbio che la legge stabilisse un programma non solo di massima, ma esecutivo, di tremila miliardi. Noi ci siamo limitati invece a dire che quel programma è il limite finale al quale si tende.

Questo è il motivo per cui il ministro Vanoni ha proposto l'aggiunta dell'articolo di cui ho dato lettura.

Personalmente sarei favorevole a sopprimere in questo testo, la parola: « parzialmente ».

CROLLALANZA. A me sembra che il comma aggiuntivo all'articolo 2, che fu approvato dalla Commissione, su mia proposta, sia molto chiaro: il programma costruttivo delle autostrade che si realizza con i 100 miliardi si inserisce come stralcio nel quadro generale del grafico allegato alla legge che prevede, nelle grandi linee, quello che deve essere il piano regolatore delle autostrade italiane.

La proposta del Governo mi sembra dunque superflua. Comunque, se proprio si volesse insistere nell'emendamento del Governo, proporrei di sopprimere le parole: « nel decennio » perchè questa precisazione potrebbe significare che l'ulteriore programma potrà essere svolto soltanto dopo il decennio; viceversa, noi ci auguriamo che ulteriori finanziamenti subentrino nel decennio stesso e quindi consentano di poter passare alla seconda fase di programmazione e di realizzazione.

ROMITA, Ministro dei lavori pubblici. Io sono d'accordo con quanto espresso dal collega Crollalanza, ma gli uffici responsabili temono che nasca un contrasto tra il grafico e il testo della legge; è meglio pertanto, per essere tranquilli, approvare l'articolo aggiuntivo in esame.

Tuttavia, per togliere al senatore Crollalanza la preoccupazione da lui manifestata, sarei favorevole alla soppressione delle parole « nel decennio », perchè è certo che, a meno che non

sopravvenga una crisi economica internazionale imprevedibile, fra qualche anno i fondi saranno integrati. Lasciamo quindi la precisazione: « entro i limiti delle autorizzazioni previste dal precedente articolo 1 », per non creare imbarazzi al potere esecutivo, ma non specifichiamo: « entro il decennio », perchè io sono certo che fra qualche anno il mio successore avrà la fortuna di poter disporre di altri stanziamenti per questi lavori.

PRESIDENTE, relatore. A mio parere sarebbe opportuno inserire l'emendamento governativo come comma aggiuntivo all'articolo 2, modificandolo nel senso di sostituire alle parole: « di cui all'articolo 2, secondo comma », le altre: « di cui sopra ».

Non facendosi altre osservazioni, do lettura del comma aggiuntivo proposto dal Governo, nel testo modificato: « Il piano poliennale di cui sopra sarà attuato entro i limiti delle autorizzazioni previste dal precedente articolo 1 ».

Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Riprendiamo ora l'esame degli articoli non ancora approvati. Ricordo alla Commissione che era stato approvato l'articolo 8. Passiamo ora agli articoli successivi.

Art. 9.

È assegnata all'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, per lo studio e la progettazione dell'autostrada Napoli-Bari, la somma di lire 100 milioni ripartita in ragione di lire 30 milioni per l'esercizio 1954-55 e lire 70 milioni per l'esercizio 1955-56.

CROLLALANZA. Tenuto conto della richiesta, che è stata fatta in questa sede anche da altri colleghi, di procedere fin da ora allo studio, nelle grandi linee, di ulteriori tracciati riguardanti le regioni meridionali, e ricordando gli affidamenti dati dall'onorevole ministro Romita, il quale, in una precedente seduta, ebbe a dichiarare che non avrebbe avuto niente in contrario ad aggiungere ai 100 milioni per il progetto della Napoli-Bari, anche un altro stan-

ziamento di 100 o 200 milioni (non ricordo con precisione la cifra) per tale studio, vorrei che l'articolo in esame fosse modificato in conseguenza.

PRESIDENTE, *relatore*. Su questo articolo sono stati presentati vari emendamenti.

Vi è anzitutto un emendamento presentato dai senatori Domenico Romano, Vaccaro e altri, di cui do lettura: « Sostituire il testo dell'articolo 9 con il seguente: " È assegnata all'Azienda nazionale autonoma delle strade statali per lo studio e la progettazione delle autostrade Napoli-Bari e Napoli-Reggio Calabria la somma di lire 200 milioni, ripartita in ragione di lire 100 milioni per l'esercizio finanziario 1954-55 e lire 100 milioni per l'esercizio 1955-56 " ».

Vi è poi un emendamento presentato dai senatori Cerabona, Voccoli ed altri, tendente ad aggiungere un secondo comma che è del seguente tenore: « È assegnato un contributo dello Stato di altri 100 milioni, da ripartirsi in ragione di 50 milioni per l'esercizio finanziario 1955-56 e di 50 milioni per l'esercizio finanziario 1956-57, per lo studio e la progettazione delle altre autostrade da costruire nell'Italia centro-meridionale entro il piano di massima di cui al secondo comma dell'articolo 2 ».

Il primo emendamento è un emendamento sostitutivo in quanto comprende anche lo stanziamento previsto dall'articolo 9, così come ci è stato presentato dal Governo. Il secondo è, invece, un semplice emendamento aggiuntivo.

Io sarei del parere, nell'emendare l'articolo, di evitare il più possibile l'indicazione di particolari autostrade, per non vincolare la possibilità di eseguire degli studi più vasti e più organici.

TARTUFOLI. A me sembra che questo smiuzzamento di indicazioni finisca per nuocere al sistema generale. L'onorevole Ministro, al principio della discussione di questo disegno di legge, ci ha portato una sua programmazione.

Orbene, o noi qui stabiliamo di finanziare un'ampia possibilità di progettazione nell'ambito del programma di massima, oppure ciascuno tenderà a tirare l'acqua al suo mulino; ed allora io dovrei, per esempio, rivendicare uno stanziamento per la Pescara-Tirreno, per l'Ancona-Aquila e via di questo passo. O noi

questo problema lo affrontiamo nel senso di destinare determinate somme per la progettazione generale, oppure non mi sento di poter approvare emendamenti del genere se non si approvano anche quelli che immediatamente presenterò io, riguardanti le strade che possono interessare la mia Regione.

Dobbiamo abbandonare ogni riferimento ad interessi particolari quando si esamina una legge generale come questa, perchè altrimenti tutti noi siamo nel dovere di pensare agli interessi particolari dei nostri territori.

PRESIDENTE, *relatore*. L'origine di questo articolo, purtroppo, è di carattere squisitamente tecnico. Infatti nell'Italia meridionale — lasciatelo dire a me che mi sono occupato spesso di tali lavori nella ricostruzione ferroviaria di quella zona — non esistono nemmeno le carte al cinquemila, sulle quali poter fare i progetti.

Perchè si stanziano cento milioni per la Bari-Napoli? Per la semplice ragione che bisogna fare i rilievi topografici sul terreno, dai quali partire per gli studi relativi. È facile infatti, su una carta di Stato al 100 mila, o al 50 mila o al 25 mila, tracciare una strada; ma poi bisogna conoscere il terreno: occorrono quindi i rilievi topografici e i rilievi geodetici, che per l'Italia meridionale non esistono.

Ecco il motivo per cui convengo sulla proposta del senatore Tartufoli: c'è una esigenza di prim'ordine che entra nel piano del disegno di legge, ed è la Bari-Napoli, per la quale bisogna eseguire i rilievi, le carte e gli studi relativi; cento milioni a questo scopo non sono troppi.

Io lascerei, dunque indefinito il problema delle altre autostrade, fissando lo stanziamento di altri 100 milioni per altre strade, comprese nel piano.

RIZZATTI. Era mia intenzione associarmi a quanto ha detto il collega Tartufoli, ma, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Presidente, mi sembra che non occorra aggiungere altro.

BUIZZA. Vorrei portare degli elementi concreti per quanto riguarda le spese relative a questi progetti.

La spesa per lo studio del progetto può variare dalle 50-60 mila lire al chilometro fino alle

100 mila al chilometro per il progetto completo. Bisogna però partire dal presupposto che ci siano almeno dei catasti geodetici, che credo esistano ormai anche per le Puglie e la penisola salentina. Credo comunque che voi dobbiate tener conto di queste cifre.

Ora, dato che lo studio di questi progetti è affidato all'A.N.A.S., vorrei far osservare che questa Azienda ha tutti gli elementi che noi non abbiamo anche relativi all'intensità di traffico nelle strade in questione; l'A.N.A.S. può sapere, in base alla maggiore o minore intensità di circolazione, quale può essere la linea da scegliere per l'autostrada da sostituire a quella strada statale o provinciale che oggi è sovraccarica di traffico.

Voler stabilire noi un'indicazione precisa nel senso di imporre lo studio di una autostrada tra Napoli-Bari, tra Bari-Lecce e così di seguito, significa fare riferimento a dati che a noi sfuggono e sui quali non siamo affatto al corrente. Mi sembra quindi che sarebbe il caso di lasciare la formula più ampia, anche aumentando lo stanziamento, portandolo da 100 milioni a 200 milioni, se è possibile, lasciando però sempre impregiudicata la determinazione delle autostrade da studiare, in quanto, ripeto, anche ad un semplice esame della cartina risultano tratti di andata e ritorno, prolungamenti del percorso, collegamenti, che all'A.N.A.S. possono suggerire quale sia la linea che può assorbire maggiore traffico e quale sia il percorso da scegliere, anche in rapporto alla facilità di esecuzione e alla minore spesa. Speriamo infatti che si continui la tradizione in base alla quale i progetti venivano studiati in modo da richiedere la minore spesa possibile per allacciare i due estremi che si intende collegare.

Vorrei quindi che la dizione dell'articolo fosse formulata nel senso più ampio, per lasciare all'A.N.A.S. la possibilità di seguire questi criteri, che mi sembra siano quelli che debbano ispirare lo studio delle autostrade di cui ci occupiamo.

SANMARTINO. Insieme ad altri colleghi abbiamo presentato un ordine del giorno concernente l'autostrada Palermo-Catania, per la quale è stato costituito un consorzio, ed è stato fatto un progetto di massima già inviato alla Dire-

zione generale dell'A.N.A.S. Vorrei si tenesse presente questa nostra esigenza.

CROLLALANZA. Mi rendo conto delle preoccupazioni avanzate da alcuni colleghi, particolarmente dal collega Tartufoli. Bisogna però considerare che i 100 milioni stanziati nell'articolo 9 per la Napoli-Bari, rappresentano la ratifica legislativa di una situazione già in atto, dato che il Ministro dei lavori pubblici ha già disposto la progettazione di tale autostrada.

Inoltre è da considerare che il Ministro ha compreso tale tronco nell'elenco delle opere che fanno parte del primo programma costruttivo, già sottoposto alla Commissione. È ancora da aggiungere che l'onorevole Romita, in diverse circostanze, ha annunciato ufficialmente la progettazione della predetta autostrada e la sua realizzazione, fra le opere più urgenti nei limiti delle possibilità finanziarie. Se non ci fossero state tali dichiarazioni, non avrei avuto nulla in contrario ad aderire ad una formulazione dell'articolo 9 di carattere generale, ma poichè ormai si è fatta grande pubblicità a tale articolo, con il preciso riferimento alla Napoli-Bari, l'opinione pubblica riceverebbe una impressione sfavorevole se si togliesse l'esplicito richiamo al tronco di autostrada, destinato a collegare le due grandi città del Mezzogiorno. Pertanto propongo che il richiamo alla Napoli-Bari non venga eliminato. Mi associo, in sostanza, con ciò, alla proposta fatta dal Presidente, di un comma aggiuntivo.

VACCARO. Anche io mi rendo conto delle ragioni esposte dal collega Tartufoli. Mi trovo però nelle stesse condizioni del senatore Crollalanza. Infatti l'onorevole Ministro, in sede di discussione generale, ebbe a dire che noi meridionali non crediamo alle sue promesse, non crediamo cioè alla realizzazione della Napoli-Reggio Calabria. Egli, nella sua grande bontà e comprensione, disse che altri 100 milioni sarebbero stati assegnati per la progettazione della Napoli-Reggio, e questa notizia è stata appresa dalle popolazioni calabresi con vera soddisfazione, e credo che molti telegrammi di ringraziamento siano giunti all'onorevole Ministro per questa sua generosa assicurazione. Se oggi si venisse a sapere il con-

trario, non so dirvi quale delusione si avrebbe tra quelle popolazioni. Prego pertanto l'onorevole Ministro di mantenere l'assicurazione data in sede di discussione generale.

Insisto pertanto affinché nel disegno di legge venga stabilito un esplicito finanziamento anche per questa autostrada che è di carattere nazionale e non regionale, in quanto fa parte della dorsale che da Milano porterà a Palermo.

TARTUFOLI. In quello che dirò prescinderei evidentemente dalla rinnovata specifica richiesta del collega Vaccaro. Se non lo facessi, dovrei ripetere quello che ho già detto.

Venendo invece al problema generale come è stato posto dai colleghi Crollalanza, Buizza e dallo stesso relatore e Presidente della Commissione, che mi pare abbiano concordato *grasso modo* col mio punto di vista, mi permetto di fare una proposta: dovremmo cioè formulare l'articolo 9 nel senso di stanziare 200 milioni per la progettazione di autostrade con precedenza di progettazione per la Napoli-Bari. In questo modo accetteremo il concetto di un più largo finanziamento per le progettazioni e nello stesso tempo assicureremo la priorità alla Napoli-Bari.

Il comma potrebbe essere così formulato: « È assegnata all'A.N.A.S., per lo studio e la progettazione di autostrade, da realizzare in vari tempi, la somma di lire 200 milioni, con precedenza di progettazione per la Napoli-Bari ». Seguirebbe poi la ripartizione di tali somme nei vari esercizi.

ROMANO. E il riferimento alla Napoli-Reggio Calabria?

TARTUFOLI. Onorevole collega, se rimaniamo ciascuno nel nostro punto di vista, allora ognuno di noi presenterà un emendamento. Io non escludo nessuna Regione, nè il Centro, nè il Meridione, nè la Sicilia, e le progettazioni avverranno secondo gli affidamenti che ha dato il signor Ministro. Diversamente io per primo potrei presentare un emendamento per inserire la Pescara-Roma o l'Ancona-Aquila.

PORCELLINI. Io sono del parere che nell'articolo 9 si dovrebbe stanziare la somma ne-

cessaria per la progettazione di tutte le autostrade necessarie. Per la Napoli-Bari si potrebbe fare un ordine del giorno che raccomandi al Ministro di tenere questa autostrada in particolare considerazione. In caso contrario, come giustamente ha già detto il collega Tartufoli, ognuno metterà avanti la sua autostrada. Propongo quindi che sia tolto dal disegno di legge anche la menzione specifica della Napoli-Bari. Del resto l'importante è che i fondi ci siano: l'onorevole Ministro accetterà l'ordine del giorno che eventualmente sarà presentato, e in tal modo si verrebbe anche incontro ai desideri del senatore Crollalanza.

PRESIDENTE, *relatore*. La discussione è stata animata, e mi sembra indispensabile trovare un punto di intesa.

La mia proposta è la seguente: lasciare il primo comma così come è formulato e approvare un comma aggiuntivo che potrebbe essere quello presentato dai senatori Cerabona e Voccoli, con una modificazione che io mi sarei permesso di apportare: « È assegnato altresì un contributo dello Stato di altri 100 milioni, da ripartirsi in ragione di 50 milioni per l'esercizio 1955-56 e 50 milioni per l'esercizio 1956-57, per lo studio e la progettazione delle autostrade da costruire nell'Italia meridionale ed insulare entro il piano di massima di cui al secondo comma dell'articolo 2 ».

Non bisogna inoltre dimenticare che la A.N.A.S., nel suo bilancio, ha già stanziamenti per la progettazione di autostrade e quindi si potranno utilizzare anche quei fondi per i vari progetti desiderati dai colleghi.

CROLLALANZA. Non ho difficoltà ad accettare la proposta dell'onorevole Presidente. Non dobbiamo però dimenticare che è stata riconosciuta la necessità di rapidi collegamenti tra il Nord e il Sud, in relazione anche all'azione che il Governo va svolgendo, nel campo delle opere pubbliche e della trasformazione fondiaria, per promuovere la rinascita delle regioni meridionali, nelle cosiddette aree depresse. Nel quadro di tale azione si inserisce la costruzione della autostrada Napoli-Bari.

Ma tale arteria, anche se riveste carattere di maggiore urgenza, non è che un aspetto del problema delle rapide comunicazioni a favore

del Mezzogiorno, perchè particolare importanza ha anche la Reggio Calabria-Napoli. Questa autostrada non è in funzione locale, o di agevole congiungimento della Calabria all'Italia centrale e settentrionale, ma risponde anche ad esigenze economiche e turistiche di collegamento della Sicilia con l'Italia del nord. Pertanto il comma aggiuntivo, proposto dall'onorevole Presidente, potrebbe essere, nella seconda parte, così formulato: «...per lo studio e la progettazione dell'autostrada Napoli-Reggio Calabria, e delle altre autostrade ecc...».

Sostanzialmente di fronte agli eventuali legittimi interessi di altre Regioni, vorrei che si stabilisse una specie di graduatoria che desse una chiara preminenza alla Napoli-Bari e alla Napoli-Reggio Calabria.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero richiamare l'attenzione della Commissione, alla quale mi rimetto, su alcune considerazioni. La progettazione e la rapida attuazione della Napoli-Bari, io l'annunciai sia alla Camera che al Senato, quando si discusse il mio bilancio, ed entrambi i rami del Parlamento approvarono quel bilancio. Mi pare quindi che adesso non si possa tornare indietro.

Io ho pensato anzitutto alla Napoli-Bari, per ragioni molto elementari, ma importanti. Prevedo che tra qualche anno avremo un formidabile commercio tra l'Oriente e l'Occidente e mi sono preoccupato, non tanto della Napoli-Bari in sè, quanto della necessità di collegare le due porti di Napoli e di Bari. A tale scopo, nella Commissione di professionisti incaricata di progettare l'autostrada, ho inserito un professionista di Bari ed uno di Napoli.

Vi pregherei però di non specificare oltre. Ho preso l'impegno, senatore Vaccaro, di cercare altri fondi per la progettazione di altre autostrade. Dirò di più: poichè il bilancio normale dell'A.N.A.S. lo consente, è mio intendimento di far fare tutti gli studi per evitare che un giorno una strada o una autostrada necessaria non si possa eseguire perchè manca il progetto, e chi è pratico in materia sa che se il progetto di una casa si può fare in una notte, quello di un'autostrada è cosa molto difficile, in via di massima e in via esecutiva, perchè occorrono rilievi geologici e topogra-

fici assai delicati senza i quali si costruirebbero delle strade che darebbero poi grossi dispiaceri.

Insomma sui progetti non farò economia. Ma se mi specificate quello che debbo fare, mi mettete in difficoltà. Posso dirvi che l'A.N.A.S. sta orientandosi nell'attuazione di un programma decennale, meglio, poliennale.

Accontentatevi per ora dei 100 milioni in più e delle mie dichiarazioni. Ho detto che occorre unire il Nord con il Sud ed è evidente che, a tal fine, ho ben davanti agli occhi la Napoli-Reggio Calabria. Ma lasciamo solo la indicazione della Napoli-Bari, per la quale ho già preso impegno davanti alla Camera e al Senato, impegno meditato e credo non errato. Fin dal 1946 io avevo posto allo studio questo problema!

CROLLALANZA. C'è un progetto di massima fin dal 1933!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma lei sa che i progetti di massima debbono diventare esecutivi.

Accontentatevi quindi delle dichiarazioni che faccio in questo momento, che cioè l'A.N.A.S. destinerà una parte dei suoi fondi allo studio di tutti i progetti. L'A.N.A.S. ha il personale tecnicamente idoneo per fare questo, e lo farà. Pertanto la Commissione può approvare con tutta tranquillità, il comma aggiuntivo proposto dal senatore Cerabona e modificato dal vostro Presidente.

VACCARO. Chiedo scusa all'onorevole Ministro se debbo insistere affinché nell'articolo 9 venga inserito uno specifico finanziamento per la progettazione dell'autostrada Napoli-Reggio Calabria, per le ragioni da me dette e per quelle dette poi dal senatore Crollalanza che non sto qui a ripetere. Lei stesso ha dichiarato di avere davanti agli occhi questa autostrada, lei stesso solennemente affermò che avrebbe accettato il mio emendamento...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dissi che avrei accettato un aumento generico dello stanziamento previsto dall'articolo 9.

VACCARO. L'autostrada che noi chiediamo ha carattere nazionale, è indispensabile per il

congiungimento della Sicilia al Continente, per il congiungimento dell'Italia meridionale con il Nord. La sua importanza è grande sia dal punto di vista commerciale che da quello turistico. Io non chiedo certamente che si escluda dall'articolo 9 il finanziamento specifico per la Napoli-Bari: chiedo però che si inserisca anche quello per la Napoli-Reggio Calabria. Poi, con vari ordini del giorno, potremo raccomandare al Ministro altre autostrade che credo non abbiano l'importanza di queste due che ho citato.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Insi-
stendo su queste proposte, prevedo che man-
derete a monte la legge perchè, parliamoci chia-
ro, se qui si scende nei particolari, alla Camera
si insisterà su altre richieste. Ripeto che per
la Napoli-Bari c'è già un impegno da me preso
ed accettato dalle Camere. Do ancora assicu-
razione formale che da domani comincerà il
lavoro nei miei uffici: venite a vedere cosa si
sta facendo, ma accontentatevi di questo, non
compiccatevi la legge!

VACCARO Debbo insistere, non per sfiducia verso di lei, ma perchè altri Ministri potranno succederle e potranno non mantenere l'impegno che lei assume oggi.

PRESIDENTE, *relatore*. Passiamo alla votazione degli emendamenti.

Metto innanzitutto in votazione l'emendamento sostitutivo dell'articolo 9 proposto dai senatori Domenico Romano, Vaccaro ed altri, non accettato nè dal relatore, nè dal Governo, del quale do nuovamente lettura: « È assegnata all'Azienda nazionale autonoma delle strade statali per lo studio e la progettazione delle autostrade Napoli-Bari e Napoli-Reggio Calabria la somma di lire 200 milioni, ripartita in ragione di lire 100 milioni per l'esercizio finanziario 1954-55 e lire 100 milioni per l'esercizio finanziario 1955-56 ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti il testo dell'articolo 9, così come era stato presentato dal Governo:

« È assegnata all'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, per lo studio e la

progettazione dell'autostrada Napoli-Bari, la somma di lire 100 milioni ripartita in ragione di lire 30 milioni per l'esercizio 1954-55 e lire 70 milioni per l'esercizio 1955-56 ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora ai voti il comma aggiuntivo proposto dai senatori Cerabona, Voccoli ed altri, di cui do nuovamente lettura:

« È assegnato un contributo dello Stato di altri 100 milioni, da ripartirsi in ragione di 50 milioni per l'esercizio finanziario 1955-56 e di 50 milioni per l'esercizio finanziario 1956-1957, per lo studio e la progettazione delle altre autostrade da costruire nell'Italia centro-meridionale ed insulare, entro il piano di massima di cui al secondo comma dell'articolo 2 ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 9 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Riprendiamo ora la discussione sugli emendamenti aggiuntivi all'articolo 4, l'esame dei quali era stato iniziato nella seduta di ieri e successivamente rinviato.

Do nuovamente lettura dell'emendamento proposto dal senatore Cappellini:

« Gli enti mutuanti sono autorizzati ad accettare in garanzia dei mutui dai Comuni, Province od altri Enti locali, le delegazioni sulla addizionale comunale o provinciale alla imposta sulle industrie, commerci, arti e professioni, I.G.E. e contributi automobilistici ».

Su questo emendamento il senatore Trabucchi, intervenendo in rappresentanza del Presidente della Commissione finanze e tesoro, a norma del terzo comma dell'articolo 31 del nostro Regolamento, ci riferisce il parere della 5^a Commissione.

TRABUCCHI. La Commissione finanze e tesoro ricorda che sul punto della delegabilità della sovrainposta I.C.A.P. per obbligazioni dei Comuni e delle Province, c'è un vecchissimo disegno di legge, d'iniziativa del senatore Lon-

goni, tuttora pendente. Tale disegno di legge, specifico su questo argomento, non è stato mai neanche posto in discussione in seguito alla opposizione del Ministero delle finanze, mentre invece ne sarebbe opportuno l'esame d'accordo con detto Ministero.

Esattamente la situazione è questa: i Comuni dal 1948 in poi sono andati avanti con l'indebitamento ed ormai stanno esaurendo tutte le possibilità di delegazione, non solo per le sovraimposte terreni e fabbricati, ma anche per l'imposta di consumo. Se noi apriamo la strada alla delegabilità, a garanzia di mutui, anche della cosiddetta sovraimposta sulle industrie, commerci, arti e professioni, i Comuni si indebiteranno maggiormente e non rimarranno loro nemmeno quelle entrate che sono necessarie per l'andamento normale della gestione.

In via di massima il bilancio di un Comune comporta un terzo delle sue entrate ordinarie per il pagamento del personale (si va dal minimo di un terzo ad un massimo del 50 per cento, tranne casi eccezionali come Reggio Calabria e Messina in cui queste spese coprono al 100 per cento delle entrate); un altro terzo va a coprire le spese di ospitalità e di assistenza farmaceutica; con l'ultimo terzo il Comune deve provvedere a tutte le altre esigenze. Ora noi abbiamo praticamente tolto ai Comuni la possibilità di usufruire della sovraimposta sui terreni e fabbricati e dell'imposta di consumo, che sono andate a coprire i vari debiti dei Comuni. Ecco perchè la Commissione finanze e tesoro mentre, in teoria, non avrebbe tante preoccupazioni nell'accordare la possibilità di delegazione per garantire mutui anche sull'I.C.A.P., in pratica deve esprimere parere contrario perchè questo caso sarebbe certissimamente invocato molte altre volte, arrivando ad impegnare quella che è rimasta effettivamente l'unica entrata disponibile del Comune.

I Comuni e le Province stanno lottando per cercare di ottenere altri cespiti onde far quadrare i bilanci; se noi diamo la possibilità di impegnare ulteriormente i pochi cespiti che essi hanno noi facciamo veramente opera disgregatrice delle finanze comunali e provinciali. Per tutte queste ragioni e per molte

altre che tralascio per brevità, la Commissione finanze e tesoro è spiacente di dover dare parere negativo.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Mi sembra che il rappresentante della Commissione finanze e tesoro abbia esposto dettagliatamente e con chiarezza quello che è il pensiero non solo della 5^a Commissione, ma anche del Ministero delle finanze. Credo che in questa materia non possiamo continuare ad emettere provvedimenti frammentari che finiscono per deformare le disposizioni fondamentali della nostra legge in materia tributaria. Giudico assai utile il suggerimento del senatore Trabucchi di riprendere l'esame del progetto Longoni al fine di vedere quali cose è possibile fare, vista la situazione generale e tenendo presente il quadro completo delle condizioni degli enti locali. Oggi, come voi sapete, la situazione delle finanze locali è estremamente delicata e sarebbe da parte nostra avventato introdurre nuovi elementi che contribuiscano a rendere ancora più anemica e fragile questa situazione.

PORCELLINI. Il senatore Trabucchi ci ha detto che le Province e i Comuni non versano in condizioni floride. Ma è necessario distinguere, perchè non si può pensare che i Comuni e le Province siano tutti nelle identiche condizioni, e ci sono, in realtà, differenze enormi tra un Comune e l'altro, tra una Provincia e l'altra.

Qui però si trattava di venire incontro ad un'iniziativa nuova che hanno preso le Province e i Comuni. Quando sento la parola « Stato », io penso allo Stato formato da Province e da Comuni, e le Province e i Comuni, nel loro insieme, formano lo Stato. Ora si decide di fare delle strade di carattere nazionale e le Province e i Comuni interessati vogliono anch'essi essere partecipi di questo lavoro, che comporterà delle spese evidentemente non indifferenti. Dal momento che lo Stato interviene con il 40 per cento, sorge il problema di trovare il rimanente 60 per cento. Non si può pensare che le Province e i Comuni possano risolvere il problema con i loro mezzi ordinari oppure con il vecchio sistema

di dare la garanzia con delle delegazioni. Io avevo detto anche ieri, parlando con il Ministro Gava, che il Governo dovrebbe rendersi lui garante di queste operazioni. Non dobbiamo aver paura delle cose nuove. Quando noi abbiamo sostenuto che i Comuni e le Province dovessero aver la preferenza nelle concessioni, noi parlavamo convinti di sostenere una tesi buona; ma chi allora ci diceva di sì aveva una riserva mentale, pensava cioè che tali enti non avrebbero potuto sostenere le spese di queste opere. Certo, questo è un modo elegante per eliminare quei consorzi di Comuni e di Province che abbiamo tanto sostenuto e che per me sono indispensabili. Facciamo in modo che i consorzi, dove sono già formati e dove dimostrano di lavorare con serietà, vengano messi in condizione di poterlo fare garantiti dallo Stato. Essi potranno anche avere degli eventuali utili dal pedaggio; perchè questo pedaggio non dovrebbe ritornare, per via indiretta, allo Stato?

Ecco perchè non concordiamo con il parere della 5^a Commissione e desidereremmo che essa, d'accordo coi Ministri delle finanze, del tesoro e dei lavori pubblici, trovasse il modo di non escludere i consorzi delle Province e dei Comuni che, nelle intenzioni di tutti, sembrava dovessero avere la preferenza.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non li vogliamo escludere.

BUSONI. Vorrei trattare la questione da un punto di vista diverso da quello del senatore Porcellini. Nella discussione di questo disegno di legge siamo stati tutti d'accordo nel cercare di fare il possibile per non ritardarne l'approvazione e cioè: discuterlo ampiamente, redigerlo nel modo migliore e cercare di non mandarlo in Assemblea; e ancora adesso noi siamo di questo parere. Ma il punto principale per noi in questo disegno di legge era quello di dare la possibilità agli enti locali di concorrere e non solo con l'inclusione formale ma con delle possibilità sostanziali. Proporrei quindi di sospendere la discussione di questo punto per trovare, tra la nostra Commissione, i Ministri interessati e la Commissione finanze e tesoro una soluzione accettabile; altrimenti non potremmo non pensare

a portare in Assemblea una questione di tanta importanza.

CROLLALANZA. Per la questione delle garanzie nella emissione delle obbligazioni da parte dei consorzi o per il rilascio delle delegazioni da parte degli Enti locali è stata prospettata dal collega Cappellini la convenienza di portare il disegno di legge in Aula. L'onorevole Busoni, invece, ha suggerito una sospensiva, nella speranza che, nel frattempo, si trovi una formula di accordo. In relazione alla proposta del collega Busoni, credo opportuno esprimere qualche considerazione.

Mancando la garanzia dello Stato alle obbligazioni emesse dai Consorzi, certo sarebbe desiderabile trovare una formula che dia la possibilità agli Enti locali consorziati di contrarre i mutui, ma ove non si riuscisse nell'intento, bisogna considerare la situazione realisticamente. Ora delle due l'una: o i consorzi, se avranno la preferenza, a parità di condizione, come tutti desideriamo, ritengono che le autostrade costituiscano un'operazione redditizia e trovano in ciò concordi gli Istituti di credito, ed allora può essere superflua la garanzia dello Stato o il rilascio delle delegazioni a copertura delle obbligazioni o dei mutui, o i consorzi non hanno certezza o fiducia di rendere redditizia la gestione, ed allora la legge, così come è formulata, consente altre due possibilità: la prima, che sia affidata la costruzione e gestione all'Azienda della strada; la seconda che l'A.N.A.S. affidi la concessione a qualche altro Ente di diritto pubblico, che potrebbe essere anche l'I.R.I.

Ieri infatti abbiamo considerato che c'è anche questa possibilità. Siamo un po' tutti orientati verso la preferenza ai Consorzi degli Enti locali, ma se ciò non sarà possibile, e se non si riterrà di accedere alla soluzione dell'A.N.A.S. o alla concessione all'I.R.I., sarà giuocoforza ricorrere alla iniziativa privata.

Quindi, può essere opportuno accogliere la proposta di sospensiva del collega Busoni, mirante alla ricerca di una formula di accordo, ma ove non la si raggiungesse, non è il caso di considerare la legge inoperante, ai fini che ci ripromettiamo, perchè la legge offre comunque la possibilità di realizzare la costruzione delle autostrade. Non vedo perciò la necessità

di trasferire la discussione in Aula, se siamo tutti d'accordo, come credo che lo siamo, nel riconoscere la urgenza che il problema riveste.

Gli egregi colleghi che come noi riconoscono l'urgenza di realizzare la costruzione delle autostrade non credo che siano convinti che andando in Aula riusciranno a risolvere il problema che è stato oggi dibattuto.

Probabilmente in Aula riprenderemo su più vasta scala la discussione che da qualche mese si prolunga in questa Commissione e non è escluso che essa finisca con l'irritarsi nelle istanze campanilistiche o addirittura con l'insabbiarsi, il che non è certo nelle intenzioni dei proponenti.

Per concludere, pur ritenendo, per le considerazioni che ho avuto l'onore di esporre, che comunque la possibilità di costruzione delle autostrade è garantita, allo scopo di non lasciare nulla di intentato nella ricerca di una formula che realizzi quelle finalità che sono state prospettate da alcuni colleghi, cioè la concessione di garanzie a copertura delle obbligazioni emesse o dei mutui contratti da parte degli Enti locali, non ho niente in contrario alla proposta del collega Busoni di rinviare alla prossima settimana l'ulteriore discussione del disegno di legge. Nel frattempo il Presidente della nostra Commissione ed i Ministri dei lavori pubblici, del tesoro e delle finanze, di concerto col Presidente della V Commissione, potranno ulteriormente approfondire il problema.

TRABUCCHI. Mi pare opportuno mettere in chiaro che in questa discussione le cose sono andate più in là di quello che appariva dall'emendamento in esame.

Metto insieme quello che ha detto l'estrema destra con quello che ha detto l'estrema sinistra. Possiamo cioè partire dal dato del senatore Crollanza: o queste operazioni sono buone o si prevedono buone, oppure si prevedono, diciamo così, almeno pericolose. Nel primo caso, non c'è bisogno di autorizzare il rilascio delle delegazioni, perchè le obbligazioni saranno obbligazioni connesse con un affare buono, con una garanzia nominale, anche se non reale dei Comuni e delle Provincie, ed io per primo le accetterei. Quelle di Milano provincia e di Milano comune le accetterei

subito, indipendentemente dalla necessità di una garanzia reale, perchè la garanzia principale è data dalla bontà dell'operazione, dal piano finanziario che si propone l'ente stesso che costruisce l'autostrada. Se invece ci sono dei pericoli, se il piano finanziario si presenta come un piano finanziario di un'operazione in cui l'elemento speranza debba essere valutato di più dell'elemento certezza, o l'elemento sociale debba essere valutato più dell'elemento economico, allora bisogna fare quello che diceva il senatore Porcellini, cioè chiedere che lo Stato garantisca.

Perchè quando mi si dice: i Comuni e le Provincie non sono che una frazione dello Stato ed è quindi lo Stato che deve garantire...

BUSONI. Anche perchè lo Stato diverrà proprietario, un giorno, delle autostrade!

TRABUCCHI. È inutile che i Comuni debbano vincolare le sovrainposte, perchè quel giorno che i Comuni hanno fatto questo perchè si ritiene che sia un affare cattivo, non possiamo mettere i Comuni nelle condizioni di non pagare il personale, perchè lo Stato non è ancora intervenuto. È bene che ci parliamo chiaro e che diciamo che, per le autostrade la cui costruzione presenta dei pericoli deve intervenire lo Stato ed allora non c'è più bisogno di parlare di questo emendamento, ma bisogna parlare di un'altra cosa che non ha nulla a che vedere con questo emendamento. Bisogna vedere se lo Stato, nel suo piano generale e nelle sue possibilità, può garantire un'operazione di questo genere e su questo punto mi pare che abbiamo già espresso parere contrario.

PRESIDENTE, relatore. Noi ieri abbiamo approvato un articolo in cui si dice che allo scopo di integrare il fabbisogno finanziario per la costruzione a propria cura e spese di autostrade ai sensi dell'articolo 1, l'Azienda nazionale autonoma delle strade statali è autorizzata a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o con altri istituti di credito ed enti di diritto pubblico autorizzati dal Ministero del tesoro. Ora io mi permetterei di chiedere all'onorevole Ministro dei lavori pubblici una spiegazione: se si dà

un'ipotesi di questo genere, e c'è però uno studio serio fatto dai Comuni che hanno curato un buon progetto, non può l'azienda dare l'appalto dell'autostrada a quei determinato consorzio?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Naturalmente!

PRESIDENTE, *relatore*. Allora in questo caso l'emissione di obbligazioni viene fatta dall'Azienda autonoma e c'è quindi una possibilità di una garanzia dello Stato anche quando l'elemento sociale predomina.

PORCELLINI. Desidero dichiarare, in modo che risulti ben chiaro, che noi non vogliamo ostacolare in alcun modo l'approvazione di questo disegno di legge. Se ritardi finora ci sono stati, sono stati provocati da altri e non da noi. Questo deve essere detto perchè ognuno deve assumersi le sue responsabilità.

Il collega Crollalanza diceva ieri: abbiamo deciso di dare all'I.R.I. . . .

CROLLALANZA. Non ho detto esattamente così!

PORCELLINI. La parola ha forse tradito il pensiero!

CROLLALANZA. Ma io ho chiarito subito le mie parole!

PORCELLINI. Certo il collega Crollalanza è stato il primo che parlando di questo disegno di legge sulle autostrade ha detto: sia ben chiaro che la preferenza assoluta deve essere data agli enti locali . . .

CROLLALANZA. Non assoluta, ma a parità di condizioni!

PORCELLINI. Lei ha difeso, come io non potevo difendere meglio, il nostro punto di vista. Ora questo atteggiamento credo che si sia un pochino affievolito, ci saranno forse altre considerazioni che non voglio discutere. Per noi però non ci sono. Mentre desideriamo che le autostrade siano fatte, abbiamo però come principio quello di sostenere le inizia-

tive sorte per opera dei Comuni e delle Provincie. Ora io ho l'impressione, e lo ripeto e desidero che i fatti non mi diano ragione, ho l'impressione che gradualmente questi consorzi vengano a poco a poco abbandonati, messi in un angolo per cui non avranno alcuna influenza e non potranno neanche sperare di avere le concessioni.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è vero!

PORCELLINI. Onorevole Ministro, sono contento di sbagliare, ma ho sempre paura del contrario!

Il nostro Presidente avrebbe ragione se nella legge fosse realmente stabilito che, trascurando l'I.R.I. e i consorzi, la costruzione di autostrade fosse fatta esclusivamente dall'organismo diretto creato per le strade e per le autostrade, quale è l'A.N.A.S. Allora sarei d'accordo.

Invece, al di là di tutte le norme poste a favore degli enti locali, il mio timore è che, in effetti, Provincie e Comuni non possano concorrere a questi appalti. Se questo dovesse avvenire, a nome del mio Gruppo io vi preavviso che, nonostante il nostro desiderio di far presto, non ci assumeremo la responsabilità di decidere in seno alla Commissione e domanderemo la discussione del disegno di legge in Assemblea.

TERRAGNI. Desidero chiarire il mio pensiero. Mi pare che qui tra noi una cosa è chiara e precisa, ed è che tutti vogliamo che si faccia presto e che si inizino i lavori il più presto possibile. Ora, per arrivare a questo scopo, mi pare che dobbiamo evitare nel modo più assoluto il pericolo di portare il provvedimento in Assemblea perchè, come ha detto il senatore Crollalanza, questo significa insabbiare il disegno di legge.

In conseguenza di questa preoccupazione, io accolgo molto volentieri la proposta del collega Busoni di vedere se è possibile trovare una soluzione che dia la possibilità di presentarci qui in Commissione con un accordo, vale a dire la garanzia dello Stato per le obbligazioni. Però se questo non è possibile, evidentemente, dovremo anche assumerci la re-

sponsabilità di decidere in maniera diversa, perchè in fondo questa garanzia non mi pare che sia assolutamente necessaria, perchè, come è stato accennato prima, in molte di queste autostrade il piano finanziario è tale che non comporta la necessità di avere una garanzia suppletiva dello Stato per le obbligazioni.

In una pubblicazione che mi è pervenuta è detto che di solito le obbligazioni emesse per le autostrade non hanno la garanzia dello Stato perchè presentano caratteristiche diverse da quelle delle altre obbligazioni. Evidentemente quindi non avremo bisogno di chiedere questa garanzia che, nella maggior parte dei casi, si è rivelata superflua.

PRESIDENTE, relatore. Poichè non vi sono altre osservazioni, mi sembra che la proposta del collega Busoni possa considerarsi accolta.

Do ora nuovamente lettura dell'articolo 5, la cui discussione venne accantonata nella precedente seduta:

Art. 5.

Gli atti ed i contratti riguardanti i finanziamenti previsti dal precedente articolo, gli atti ed i contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, gli atti di fidejussione nonchè gli atti di acquisto e di espropriazione dei terreni ed altri stabili strettamente connessi con la costruzione delle autostrade, sue dipendenze ed accessori, sono esenti dalle tasse di bollo e di concessione governativa. Essi sono assoggettati all'imposta fissa di registro ed ipotecaria. Restano ferme le eventuali maggiori agevolazioni previste dalle vigenti disposizioni a favore dei singoli Istituti ed Enti finanziari.

TRABUCCHI. Con l'onorevole Ministro delle finanze avremmo concordato, per l'articolo in discussione, la seguente formulazione:

« Gli atti e contratti riguardanti finanziamenti previsti dal precedente articolo, gli atti e i contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese le fidejussioni prestate dagli Enti pubblici, non-

chè gli atti di acquisto e di espropriazione dei terreni ed altri stabili strettamente necessari per la costruzione delle autostrade e degli impianti indispensabili per il loro esercizio, sono assoggettati all'imposta fissa di registro e ipotecaria.

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

BUIZZA. Mi pare che non si sia tenuto conto del mio emendamento!

Io ho proposto di sostituire al primo comma dell'articolo 5, il seguente testo:

« Le convenzioni tra lo Stato e i concessionari, gli atti ed i contratti, comprese le fidejussioni riguardanti i finanziamenti previsti dal precedente articolo e gli atti ed i contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi sono esenti da qualsiasi tassa, imposta e tributo spettante all'Erario, fatta eccezione soltanto per le tasse di bollo sulle cambiali, le quali saranno assoggettate al bollo nella misura di dieci centesimi di lira ogni mille lire, qualunque sia la scadenza.

« Le convenzioni e gli atti e i contratti di cui sopra sono assoggettati all'imposta fissa di registro ed ipotecaria ».

PRESIDENTE, relatore. Dal momento che nel piano finanziario vengono posti gli oneri fiscali, in definitiva tutto si traduce in una pratica di giro.

BUIZZA. Deboo ricordare che, nel programma che ci ha proposto il Ministro dei lavori pubblici, l'autostrada che interessa me (dato che qui tutti abbiamo parlato in favore di questa o di quella autostrada), figura per una spesa di 18 miliardi e mezzo, invece, dovendola fare di 24 metri, si arriva ad una spesa di 24 miliardi, ragione per cui bisognerebbe aggiungere ancora delle somme per coprire la differenza.

PRESIDENTE, relatore. Il giorno in cui il Ministro, in base ad un progetto di 24 metri, rivedrà i suoi piani finanziari, dirà: il mio contributo è del 35 per cento, se si aggiungono

gli oneri fiscali sarà il 36 per cento; se invece la legge li elimina, resta il 35 per cento. C'è una verità in questo, ed è che concedendo gli esoneri fiscali c'è la possibilità di fare un po' più di strade che non concedendoli, perchè si passano i soldi del Ministro delle finanze al Ministro dei lavori pubblici. Questa è la verità! (ilarità).

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Io posso accettare di arrivare ad una formulazione dell'articolo nei termini che ha letto il senatore Trabucchi; più in là non potrei andare proprio, sia perchè c'è un problema di carattere generale, che abbiamo esaminato parecchie volte e non soltanto in Commissione finanze e tesoro, ma anche in Assemblea, di evitare cioè che le leggi fiscali si mutino in una specie di colabrodo attraverso cui possa passare tutto, sia perchè effettivamente qui ho l'impressione che noi siamo arrivati ad un punto limite in fatto di concessioni da parte del Ministro delle finanze.

Io credo che non si possa continuare nel sistema che purtroppo abbiamo dovuto adottare per parecchi anni in ogni legge, di creare delle speciali formule e degli speciali parametri in relazione ai singoli tributi. Questa, per esempio, che è stata proposta per le tasse di bollo sulle cambiali che siano assoggettate al bollo nella misura di 10 centesimi per ogni lira, qualunque sia la scadenza, introduce una formula che domani potrebbe tornare ad essere introdotta per altre disposizioni di legge e che in realtà finisce per modificare sostanzialmente quello che è il criterio della generalità dei tributi e particolarmente dei tributi indiretti.

Io pregherei quindi la Commissione di consentire a che l'articolo 5 venga formulato nel senso che ha detto il senatore Trabucchi, formulazione alla quale io aderisco.

In questa formulazione io ho proposto di sostituire le parole: « strettamente connessi » con le altre: « strettamente necessari », ma se noi cancellassimo le parole: « sue dipendenze ed accessori », allora potrei anche accettare le parole: « strettamente connessi ».

PRESIDENTE, *relatore*. È strettamente connesso con una autostrada il raccordo? Ma

questo raccordo può essere lungo un chilometro o 20 chilometri!

CERABONA. Relativamente alla espressione: « strettamente necessari » chi è che potrebbe giudicare di questa necessità? Forse bisognerebbe trovare una espressione diversa.

CROLLALANZA. Si potrebbe dire « strettamente attinenti ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io lascerei « strettamente connessi ».

CERABONA. Ma bisognerebbe allora spiegare: connessi in che modo?

TRABUCCHI. Forse potremmo dire « necessariamente connessi ».

BUIZZA. Al mio emendamento, che si riferisce alle tasse sulle cambiali e a qualsiasi tassa, imposta e tributo, dopo le spiegazioni dell'onorevole ministro Tremelloni, dichiaro di rinunciare. Insisterei invece sull'altro tendente ad aggiungere all'inizio le parole: « Le convenzioni tra lo Stato e i concessionari ».

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Se la Commissione ritiene che sia bene chiarire questo punto lo possiamo senz'altro aggiungere.

AMIGONI. Quanto alla espressione di cui discutevamo prima, sono del parere che anche le parole « strettamente connessi » darebbero la possibilità di costruire un albergo. Io pertanto sarei favorevole all'espressione « strettamente necessari ».

Mi sembra, infatti, che non si possa negare la connessione nei riguardi di una casa cantoniera, di un albergo, di una sala da ballo o di altro, ma si può negarne la necessità.

PORCELLINI. Si potrebbe dire « necessariamente connessi ».

TRABUCCHI. Io lascerei « strettamente necessari » perchè necessario e connesso è anche l'allacciamento della autostrada con la strada nazionale. Necessariamente connessi sono an-

che i pedaggi di sopra e di sotto a favore di privati, mentre strettamente necessarie sono quelle cose veramente pertinenti alla costruzione dell'autostrada.

PORCELLINI. Certo sono parole che si prestano a diverse interpretazioni!

CROLLALANZA. Anche con la espressione « strettamente necessari » si può fare un albergo!

PRESIDENTE, *relatore*. Potremmo dire soltanto « necessari » senza la parola « strettamente ».

TRABUCCHI. Va bene!

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il testo dell'articolo sarebbe quindi, nel suo primo comma, così formulato: « Le convenzioni tra lo Stato e i concessionari, gli atti e i contratti riguardanti finanziamenti previsti dal precedente articolo, gli atti e i contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese le fidejussioni prestate dagli Enti pubblici, nonchè gli atti di acquisto e di espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione delle autostrade, sono assoggettati alla imposta fissa di registro e ipotecaria ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Preferirei si dicesse: « per la costruzione e l'esercizio delle autostrade ». Io vi parlo con competenza: riferendoci alla semplice « costruzione » delle autostrade, le biglietterie, ad esempio, sarebbero escluse perchè non necessarie alla costruzione.

TRABUCCHI. Io vorrei che ci si limitasse agli « atti necessari per l'esercizio ».

BUIZZA. Mi sembra che tanto le case cantoniere, per il ricovero di coloro che sono addetti alla sorveglianza e alla manutenzione delle autostrade, tanto i fabbricati delle biglietterie, per il controllo degli accessi e dei recessi dalle autostrade, siano necessari e debbano essere già previsti nella costruzione delle autostrade stesse.

L'« esercizio », quindi, è previsto, a mio parere, nel progetto delle costruzioni. Mi sembra pertanto che sia sufficiente la formula: « necessari per la costruzione delle autostrade », senza bisogno di stabilire che ci si intende riferire anche alle costruzioni necessarie per la gestione della autostrade costruite.

CERABONA. A mio parere bisogna invece specificare. Costruzione di un'autostrada è il fatto materiale di costruire l'autostrada; esercizio dell'autostrada è la possibilità, dopo che la strada è stata costruita, di servirsene, con tutti gli accessori che occorrono. Se vi limitate alla formula « costruzione delle autostrade », non è affatto detto che si debbano costruire le biglietterie o le case cantoniere: questo fa parte dell'esercizio. Domani vi può essere un esercizio di una autostrada per cui occorran tre case cantoniere, un altro per cui ne basti una. Quindi non limitiamo la dizione dell'articolo alla semplice « costruzione ».

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Si potrebbe dire: « e loro indispensabili accessori ».

CERABONA. Non ci si perderebbe nulla specificando: « e per l'esercizio ».

CROLLALANZA. Si potrebbe adottare la formula: « e degli impianti necessari », perchè la biglietteria e la casa cantoniera sono necessarie; quando si costruisce un nodo ferroviario, ad esempio, si fabbrica senz'altro la cantoniera.

BUIZZA. Si potrebbe convenire che negli accessori fosse compreso un distributore di benzina, per esempio, che sarebbe molto utile agli interessi dell'autostrada.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Si potrebbe dire così: « necessari per la costruzione delle autostrade e degli impianti indispensabili per il loro esercizio ».

PRESIDENTE, *relatore*. È stato frattanto presentato un emendamento aggiuntivo all'articolo 5 da parte del senatore Terragni. Ne do lettura: « Anche gli atti di appalto ed i con-

tratti relativi ai lavori di cui trattasi, godranno di identico beneficio ».

TRABUCCHI. Sono contrario a tale emendamento per un motivo molto chiaro: il contratto d'appalto è un contratto che si stipula con un privato, e nel quale quindi è già stabilito che la tassa è a carico del privato. È vero che si dice che si potrà ottenere l'appalto a condizioni migliori, se non c'è la tassa di registro proporzionale, ma le direttive che la Commissione si è proposta sono proprio quelle di non concedere delle facilitazioni indirette, che può darsi abbiano il loro riflesso totale in tema di riduzioni, bensì di concedere, per quanto è possibile, delle facilitazioni per un determinato lavoro.

Quindi, dato che voi avete deliberato entro quali limiti lo Stato concorre per la costruzione delle autostrade, non riterrei — e la Commissione di finanza non ritiene — si possa aggiungere una concessione che in questo caso non sarebbe, secondo noi, giustificata. L'eccesso di larghezza usato nel finanziamento è stato giudicato con parere favorevole in relazione al fatto che questi finanziamenti avvengano attraverso gli enti locali, e quindi attraverso organizzazioni semi-pubbliche.

Ma, quando si tratta di appalto, riteniamo che esso debba seguire le regole generali degli appalti.

TERRAGNI. Una parola di spiegazione: lo spirito di questo emendamento tende ad ottenere delle facilitazioni che permettano di costruire dei chilometri di autostrade in più. Bisogna tener conto infatti anche della psicologia di questi appalti: il pagamento della tassa di registro precede l'esecuzione del lavoro; quindi l'impresa, per un determinato appalto, deve versare un certo numero di milioni prima di cominciare il lavoro. Ora, questo influisce notevolmente sulla psicologia dell'impresa nella determinazione della percentuale di ribasso, perchè evidentemente le imprese non sono molto fornite di fondi, e pertanto devono ricorrere anch'esse al credito per ottenere le somme da versare anticipatamente e poi si rivalgono in sede di appalto, diminuendo il ribasso. Già in altri casi, praticamente, specie nella esecuzione dei

piani regolatori, sono state concesse queste facilitazioni.

Quindi, dal momento che in tal modo è possibile ottenere l'esecuzione di un maggiore importo di lavoro, penso che l'emendamento possa essere approvato.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dovrei essere naturalmente d'accordo col senatore Terragni, ma devo dire invece che sono in disaccordo. Io sarei favorevolissimo ad approvare una disposizione del genere, ma in tal caso, su ogni legge riguardante gli appalti, dovrei chiedere che si facesse altrettanto. Quindi, pur comprendendo le considerazioni del collega Terragni, lo prego di non insistere; altrimenti ci troveremmo in imbarazzo per tutti gli altri casi di appalto, e dovremmo sempre bussare alla porta del Ministero delle finanze e fermare l'approvazione delle leggi.

PRESIDENTE, *relatore*. Pregherei anch'io il senatore Terragni di non insistere nel suo emendamento.

TERRAGNI. Prendo atto delle spiegazioni date dall'onorevole Ministro e dal senatore Trabucchi, e non insisto.

PRESIDENTE, *relatore*. Non facendosi altre osservazioni, do lettura dell'articolo 5 nel nuovo testo concordato:

« Le convenzioni tra lo Stato ed i concessionari, gli atti e contratti riguardanti finanziamenti previsti dal precedente articolo, gli atti e i contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese le fidejussioni prestate dagli Enti pubblici, nonché atti di acquisto e di espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione delle autostrade e degli impianti indispensabili per il loro esercizio, sono assoggettati alla imposta fissa di registro e ipotecaria.

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

Lo metto ai voti. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Dovremmo ora passare alla discussione degli articoli riguardanti la copertura. Secondo quanto ebbe a suggerire il Ministro del tesoro in una precedente seduta, dovremmo inserire il testo del disegno di legge sulle tasse automobilistiche. Questo disegno di legge è stato già approvato dalla 5^a Commissione del Senato, e pertanto, se i colleghi sono d'accordo, potremmo approvarne l'inserimento senza discutere le singole norme.

CERABONA. Propongo che questa discussione abbia luogo nella prossima riunione, perchè l'ora è tarda e l'argomento non è così semplice.

Io penso infatti che, se dobbiamo approvare quelle norme, dobbiamo anche discuterle.

AMIGONI. Dubito che noi possiamo discutere questa serie di articoli aggiuntivi, se non è prima ritirato il disegno di legge analogo pendente dinanzi alla Camera dei deputati.

TRABUCCHI. La Commissione finanze e tesoro del Senato, in una lunga discussione alla quale ha partecipato anche il senatore Terragni, aveva approvato le tasse automobilistiche secondo una determinata tariffa. Successivamente, l'Associazione presieduta dall'onorevole Foderaro ha fatto apportare, dalla Commissione finanze e tesoro della Camera in sede referente, alcune modificazioni a favore, naturalmente, degli automobilisti; ed il ministro Tremelloni ha, in quella sede, accettato queste modificazioni. In seguito, portato in Aula il disegno di legge, l'onorevole Del Fante ha sostenuto che, siccome in fondo questi nuovi oneri si imponevano agli automobilisti in relazione al fatto della costruzione di autostrade, era giusto che prima si deliberasse la costruzione delle autostrade e poi la tassa per gli automobilisti.

Ma qui viene a galla la vecchia questione dell'uovo e della gallina; in quanto l'articolo 81 della Costituzione stabilisce che per ogni nuova spesa approvata vi deve essere la copertura. Ed allora si è trovato il sistema di mettere insieme le due cose, introducendo le tasse automobilistiche nel presente disegno di legge, che passerà successivamente all'esame della Camera nelle sue due parti: prima parte, co-

struzione delle autostrade; seconda parte, aumento delle tasse automobilistiche. Ora, questo non sarebbe forse giusto da un punto di vista di buona tecnica legislativa, perchè non si tratta di tasse particolari nate per una determinata circostanza: la costruzione delle autostrade è l'occasione attraverso la quale si aumentano le tasse automobilistiche, al fine di poter avere la copertura, ma quando le autostrade saranno tutte costruite, le tasse automobilistiche si continueranno a pagare, come ancora si paga l'addizionale sulla tassa di bollo istituita per la guerra di Crimea! Questo è però un espediente con il quale si supera un impaccio procedurale che era sorto e che altrimenti sarebbe stato assolutamente insuperabile.

CERABONA. Non sono contrario ad approvare tutto ciò, se siamo d'accordo; ma per avere l'accordo bisogna sapere che cosa votiamo. Noi inseriamo, in una legge che tratta di autostrade, delle norme riguardanti una tassa che viene aumentata senza sapere il perchè. Ora, questi accordi procedurali possono essere ottimi e possono anche non esserlo: noi abbiamo il dovere di discutere ciò che intendiamo approvare, perchè la nostra responsabilità è grave.

MASSINI. Sono del parere del collega Cerabona: se dobbiamo approvare quelle norme bisognerà pure discuterle!

PRESIDENTE, *relatore*. Il problema è diverso: la discussione di quelle norme è di competenza della Commissione finanze e tesoro, il loro inserimento in questa legge può essere invece di competenza nostra.

MASSINI. Non si può votare l'inserimento senza votare il contenuto degli articoli!

PRESIDENTE, *relatore*. In considerazione dell'ora tarda e dell'importanza dell'argomento, rinvio il seguito della discussione di questo disegno di legge alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 12,35.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.