

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 17 MARZO 1955

(46^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Costruzione di autostrade e strade » (788-
Urgenza) (Seguito della discussione e rimes-
sione all'Assemblea):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	Pag. 820, 821, 823, 824, 826, 827
CAPELLINI	820, 823, 824, 825, 826, 827
CROLLALANZA	821, 822
DE LUCA	821, 826
PORCELLINI	822, 823
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	823, 824, 825, 826
TREMELLONI, <i>Ministro delle finanze</i>	821, 827

« Concessione di un contributo di lire due miliardi al comune di Trieste per edifici scolastici, opere igieniche, sistemazioni stradali ed altre opere pubbliche » (925) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	819
ALBERTI	819
CANEVARI, <i>relatore</i>	819

« Costruzione di alloggi, di edifici di culto e di opere portuali, stradali e ferroviarie nel territorio di Trieste » (926) (Approvato dalla

Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 813, 816, 818
BUIZZA	815
CANEVARI, <i>relatore</i>	814
CAPELLINI	814, 815, 817
CROLLALANZA	814
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	815

La seduta è aperta alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Barbaro, Buizza, Canevari, Cappellini, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Massini, Porcellini, Romano Domenico e Sanmartino.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Amigoni, Caporali, Pasquali, Rizzatti, Terragni, Vaccaro e Voccoli, sono sostituiti rispettivamente dai senatori Gerini, De Luca Carlo, Alberti, Elia, Rogadeo, Cingolani e Pucci.

Intervengono i Ministri delle finanze Tremelloni, dei lavori pubblici Romita e i Sottosegretari di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Scalfaro e per il tesoro Arcaini.

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

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Costruzione di alloggi, di edifici di culto e di opere portuali, stradali e ferroviarie nel territorio di Trieste » (926) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Costruzione di alloggi, di edifici di culto e di opere portuali,

stradali e ferroviarie nel territorio di Trieste » già approvato dalla Camera dei deputati.

La Commissione finanze e tesoro ci ha comunicato che non ha nulla da opporre all'approvazione del disegno di legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CANEVARI, *relatore*. Il ritorno all'Amministrazione italiana del territorio di Trieste impone allo Stato un pronto intervento in materia di realizzazioni soprattutto nel campo dei lavori pubblici e per venire incontro alle necessità degli alloggi, di opere portuali e delle comunicazioni, e per alleviare la disoccupazione.

A tale fine, questo disegno di legge provvede allo stanziamento di 2 miliardi di lire per la costruzione di un nuovo magazzino nel porto, per opere edilizie e di miglioramento agli impianti del porto, per opere di miglioramento agli impianti ferroviari e stradali del porto, per attrezzature elettro-meccaniche portuali, per opere al settimo molo e per opere foranee. Altri 2 miliardi di lire sono concessi all'A.N.A.S. per la sistemazione della strada statale n. 14, nel tratto da Miramare a Sistiana, per il prolungamento della camionabile Sistiana-Trieste da Sistiana a Monfalcone, per il miglioramento della stessa strada nel tratto Sistiana-Padriciano e la costruzione del raccordo col piazzale Baiamonti a Trieste. Cinquecento milioni vengono corrisposti agli Eni obbligati per la esecuzione dei lavori di sistemazione della strada provinciale Romea nel tratto Latisana-Iesolo-Mestre. Milleseicento milioni vengono erogati per la costruzione a totale carico dello Stato di case popolari a Trieste; altri 400 milioni sono erogati sempre a carico dello Stato per la costruzione di case popolari nel Comune di Monfalcone ed in altri della provincia di Gorizia. Il Ministero dei lavori pubblici e il Commissariato generale del Governo si gioveranno per la costruzione e la esecuzione di tali lavori edilizi del Genio civile e degli Istituti autonomi per le case popolari di Gorizia, di Monfalcone e di Trieste. Gli alloggi così costruiti saranno trasferiti agli Istituti autonomi per le case popolari che terranno una contabilità separata e saranno assegnati in locazione, ovvero anche, e per un'aliquota non superiore al 50 per cento, con patto di futura vendita; in tale ultima ipotesi il prezzo

è versato in 35 annualità corrispondenti al costo di costruzione da ammortizzarsi al tasso dello 0,50 per cento.

Altri 1000 milioni sono assegnati all'Opera per l'assistenza ai profughi giuliani e dalmati per la costruzione di alloggi popolari a favore di quei profughi, i quali alloggi verranno a loro volta assegnati o in locazione o con patto di futura vendita. La costruzione di tali alloggi può essere affidata anche alla prima Giunta della organizzazione U.N.R.R.A.-Casas.

Cinquecento milioni saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per la concessione di contributi nelle spese di costruzione e completamento di edifici di culto ed opere annesse, ai sensi della legge 18 dicembre 1952, n. 2522.

Altri 2.800 milioni sono stanziati per la ricostruzione della stazione di Trieste centrale, per la unificazione delle stazioni di Poggioreale Campagna e Poggioreale al Carso, con l'ampliamento del relativo fascio binari; tremila milioni infine saranno erogati per l'elettrificazione ed il raddoppio dei binari della linea ferroviaria Trieste-Venezia.

Come è facile comprendere da questa breve elencazione delle opere al cui finanziamento provvede il disegno di legge in esame, è inutile che io sottolinei con quanta impazienza esso è atteso dalle popolazioni interessate. Raccomando quindi ai colleghi l'approvazione del provvedimento.

CAPPELLINI. Desidero fare due osservazioni: una all'articolo 7 ed una all'articolo 9 di questo disegno di legge, sul quale siamo, in linea generale, d'accordo.

La competenza che il terzo comma dell'articolo 7 vuole affidare all'U.N.R.R.A.-Casas mi sembra fuori di luogo. Non è più opportuno rimetterci agli Uffici del Genio civile?

L'altra osservazione riguarda da una parte i mille milioni stanziati per la costruzione di alloggi a favore dei profughi giuliani e dall'altra la concessione di 500 milioni per la costruzione di edifici del culto. Mi sembra sproporzionato il rapporto tra i due stanziamenti, e pertanto proporrò, in sede di esame degli articoli, un emendamento al riguardo.

CROLLALANZA. Sarebbe stato mio desiderio proporre l'approvazione per acclamazione

di questo disegno di legge, tenuto conto che le opere di cui si tratta vanno a suffragare una delicata situazione che si è creata nelle zone della Venezia Giulia ritornate all'Amministrazione italiana. Tutti conoscono come sia preoccupante la disoccupazione in quella regione e quanto pressante sia l'appello a che questo disegno di legge, come quello n. 925, vengano finalmente approvati dal Senato. Anche per dimostrare alla città italianissima ricongiunta alla Madre Patria, la sensibilità del Governo e del Parlamento io avrei visto assai opportuna questa approvazione per acclamazione, ancorchè essa possa non essere del tutto regolamentare. Ma il senatore Cappellini ha in animo di proporre emendamenti; pertanto ritengo che all'approvazione per acclamazione non si possa più giungere. Voglio augurarmi, però, per le considerazioni esposte, che il disegno di legge non subisca modificazioni e sia approvato nel testo della Camera dei deputati, perchè la sua sollecita approvazione è quanto mai attesa dai triestini.

BUIZZA. Desidero replicare alla prima osservazione del senatore Cappellini che i mille milioni di lire sono accordati all'Opera per l'assistenza ai profughi giuliani e che solo per incidenza viene considerata la possibilità che l'Opera stessa possa affidare la costruzione degli alloggi, fra l'altro, anche alla prima Giunta dell'U.N.R.R.A.-Casas.

Peraltro, mi associo alle parole del senatore Crollanza e invito la Commissione ad approvare il disegno di legge nel testo che ci è stato sottoposto.

CANEVARI, *relatore*. Desidero aggiungere alle parole del senatore Buizza che il Genio civile ha prevalentemente compiti di controllo e di direzione nell'esecuzione delle opere pubbliche, e solo in via eccezionale vi provvede direttamente. Bene ha fatto invece il Ministero dei lavori pubblici, d'altronde, tenendo presente una sollecitazione in questo senso della nostra stessa Commissione e del Senato, ad affidare in questo caso l'esecuzione di tali opere anche all'U.N.R.R.A.-Casas, la cui attrezzatura è particolarmente dotata proprio per la costruzione di case popolari, come ha felicemente dimostrato in diverse parti d'Italia.

CAPPELLINI. Anche volendo accettare la sua tesi, senatore Canevari, oltre al Genio civile, vi sono altre istituzioni qualificate per queste opere, senza bisogno di ricorrere all'U.N.R.R.A.-Casas. Voglio alludere, per esempio, al Comune, all'Istituto delle case popolari ecc. (*Interruzione del senatore Buizza*).

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se si vuole fare cosa utile a Trieste, è necessario approvare questo disegno di legge nel testo della Camera. È noto infatti il disagio dei triestini e dei giuliani ricongiunti alla Madre Patria, i quali sanno che da diversi mesi i trenta miliardi del prestito lanciato dal Governo appositamente per quei territori rimangono inutilizzati nelle casse dello Stato proprio perchè questi disegni di legge non entrano in applicazione.

Per quanto riguarda i rilievi del senatore Cappellini anzitutto non è detto che la costruzione degli alloggi di cui all'articolo 7 debba essere senz'altro affidata all'U.N.R.R.A.-Casas. D'altra parte il comune di Trieste e gli Istituti delle case popolari hanno già notevoli compiti, proprio in questa materia, in virtù dei precedenti articoli di questo stesso disegno di legge. Infine la prima Giunta dell'U.N.R.R.A.-Casas ha dimostrato di essere l'Ente più qualificato per l'attività edilizia popolare nelle zone periferiche e nelle piccole borgate rurali, senza che ciò voglia intaccare alcunchè delle competenze dell'Istituto delle case popolari e del Genio civile. Il Genio civile, peraltro, come bene ha osservato il relatore, ha essenzialmente funzioni di controllo, salvo ad intervenire direttamente in casi eccezionali.

Riguardo poi alla sproporzione fra i due stanziamenti dell'articolo 7 e dell'articolo 9, bisogna essere stati sul posto, come ci sono stato io, per rendersi conto che quelle cifre non sono improvvisate. I territori vicini alla Jugoslavia hanno visto la distruzione quasi totale degli edifici del culto. Quella cifra di cinquecento milioni, che in altre zone potrebbe essere effettivamente elevata, è solamente adeguata per queste località. (*Interruzione del senatore Cappellini*).

Non dimentichiamo poi che, accanto alle cifre stanziare ora per l'attività edilizia, sono sempre valide quelle leggi che voi avete appro-

vato per l'incremento di questa attività, e in caso di bisogno, è sempre pronto il bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Per queste ragioni potete approvare il disegno di legge in esame con piena fiducia di compiere un'opera utile.

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

Passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di 2 miliardi di lire per l'esecuzione delle seguenti opere pubbliche nel porto di Trieste:

- 1) costruzione di un nuovo magazzino nel porto;
- 2) opere edilizie e di miglioramento agli impianti del porto;
- 3) opere di miglioramento degli impianti ferroviari e stradali del porto;
- 4) attrezzature elettromeccaniche portuali;
- 5) opere al molo VII;
- 6) opere foranee.

(*E approvato*).

Art. 2.

È autorizzata la concessione di un contributo straordinario di 2 miliardi di lire all'Azienda autonoma nazionale delle strade statali, che provvederà alla esecuzione delle opere appresso indicate:

- 1) sistemazione della strada statale n. 14 nel tratto da Miramare a Sistiana;
- 2) prolungamento da Sistiana a Monfalcone della strada camionabile Sistiana-Trieste, miglioramento della strada stessa nel tratto Sistiana-Padriciano e costruzione del raccordo col piazzale Baiamonti a Trieste.

È inserita nell'elenco delle strade statali, con classifica del relativo percorso nella rete delle strade stesse, la strada di cui al precedente n. 2 che assumerà il numero 202 nella

classificazione numerica delle strade statali e la denominazione « Triestina ».

(*E approvato*).

Art. 3.

È autorizzata la spesa di lire 500 milioni da corrispondersi dal Ministero dei lavori pubblici agli enti obbligati per la esecuzione dei lavori di sistemazione straordinaria della strada provinciale Romea nel tratto Latisana-Iesolo-Mestre.

(*E approvato*).

Art. 4.

È autorizzata la spesa di 1.600 milioni di lire per la costruzione a totale carico dello Stato di case popolari nel territorio di Trieste.

È autorizzata la spesa di 400 milioni di lire per la costruzione a totale carico dello Stato di case popolari nel comune di Monfalcone ed in altri della provincia di Gorizia.

(*E approvato*).

Art. 5.

Per la progettazione e per la esecuzione delle costruzioni di cui al precedente articolo il Ministero dei lavori pubblici ed il Commissariato generale del Governo per il territorio di Trieste possono valersi, oltre che degli Uffici del Genio civile, rispettivamente, degli Istituti autonomi per le case popolari di Gorizia e di Monfalcone e di quello di Trieste.

Il rimborso delle spese generali per la progettazione, la direzione, sorveglianza e assistenza al collaudo nonchè per le espropriazioni effettuate dagli Istituti per le case popolari, è commisurato a non più del 3 per cento dell'importo netto degli acconti e delle rate di saldo a favore degli appaltatori. Tale misura può essere variata con decreti del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

L'approvazione dei progetti equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed i relativi lavori sono considerati urgenti e indifferibili a tutti gli effetti di legge.

Il collaudo dei lavori è disposto dal Ministero dei lavori pubblici, per le costruzioni eseguite in provincia di Gorizia, e dal Commissario generale del Governo per quelle eseguite nel territorio di Trieste.

(*E approvato*).

Art. 6.

Gli alloggi costruiti ai sensi della presente legge sono trasferiti, dopo il collaudo, in gestione agli Istituti autonomi per le case popolari, che terranno una contabilità separata.

Ove particolari ragioni lo consiglino il Ministero dei lavori pubblici ed il Commissariato generale del Governo per il territorio di Trieste, nella rispettiva competenza, hanno facoltà di disporre tale trasferimento dopo l'emissione del certificato di ultimazione, previa compilazione dello stato di consistenza degli immobili.

Gli alloggi sono assegnati in locazione, ovvero, per una aliquota non superiore al 50 per cento e da determinarsi con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto col Ministro del tesoro, con patto di futura vendita.

I locatari pagano un corrispettivo annuo determinato dal Ministero dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 21 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165.

In caso di assegnazione con patto di futura vendita il prezzo è versato in 35 annualità corrispondenti al costo di costruzione da ammortizzarsi al tasso dello 0,50 per cento oltre alle spese di cui all'ultimo comma dell'articolo 21 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165.

Gli Istituti gestori trattengono, dai canoni come sopra determinati, le quote afferenti alle spese e versano la rimanenza allo Stato in conto entrate eventuali del Tesoro.

Il pagamento dei canoni e le eventuali morosità sono disciplinate dalle norme del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165.

Qualora già i tre quarti degli alloggi di un edificio siano stati trasferiti in proprietà degli assegnatari, la gestione sarà disciplinata dalle vigenti disposizioni di legge in materia di condominio.

(*E approvato*).

Art. 7.

È accordata all'Opera per l'assistenza ai profughi giuliani e dalmati la sovvenzione di 1.000 milioni di lire per la costruzione di alloggi di tipo popolare a favore dei profughi anzidetti.

Le abitazioni costruite con la sovvenzione prevista nel precedente comma sono assegnate in locazione ovvero con patto di futura vendita, secondo le modalità stabilite dagli articoli 7 e 9 della legge 9 agosto 1954, n. 640. Sono preferiti nell'assegnazione i profughi meno abbienti e con maggior numero di conviventi a carico.

La costruzione degli alloggi finanziata ai sensi del presente articolo può essere affidata dall'Opera anche alla Organizzazione U.N.R.R.A.-Casas (1^a Giunta).

La sovvenzione sarà erogata in relazione allo stato di avanzamento dei lavori, da accertarsi dai competenti Uffici del Genio civile.

Le quote d'ammortamento sono acquisite all'Opera, per la prosecuzione dei suoi compiti istituzionali.

CAPPELLINI. Propongo di elevare di trecento milioni la sovvenzione all'Opera per l'assistenza ai profughi giuliani, e di ridurre di una corrispondente somma lo stanziamento previsto dall'articolo 9. Se l'affermazione del Ministro, circa la distruzione degli edifici del culto è esatta, deve esserlo a maggior ragione la mia per quanto riguarda la distruzione degli edifici di abitazione. Allo stato attuale delle cose, credo sia più saggio, più prudente e più umano andare incontro a questa esigenza che è veramente sentita, la esigenza della casa popolare, senza peraltro trascurare gli edifici del culto, per i quali può sempre valere l'argomento che l'onorevole Ministro ha usato, per le case, e cioè che in caso di necessità il suo bilancio potrà intervenire. Non dobbiamo esitare poi, nel timore di dover rinviare il disegno di legge all'altro ramo del Parlamento (la fretta si invoca sempre quando fa comodo al Governo, ma si dimentica quando è sentita dall'opinione pubblica o dalla minoranza): la Camera in questi giorni è aperta, e quindi credo che anche da questo punto di vista possiamo stare tranquilli.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, metto ai voti l'emendamento del senatore Cappellini non accettato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ora ai voti l'articolo 7 nel testo approvato dalla Camera dei deputati. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 8.

Gli atti occorrenti per l'attuazione delle costruzioni di cui al precedente articolo 4 sono esenti dalla tassa di concessione governativa e scontano, ove vi siano soggetti, le sole imposte fisse di registro ed ipotecarie, salvi gli emolumenti dovuti ai conservatori dei registri immobiliari.

Sono concessi il beneficio dell'imposta fissa di registro e quello della riduzione al quarto dell'imposta ipotecaria agli atti occorrenti per la esecuzione delle opere previste dal precedente articolo 7.

Il godimento delle agevolazioni accordate dal presente articolo è subordinato alla condizione che ogni singolo atto contenga la contestuale dichiarazione che esso è stipulato ai sensi della presente legge.

(È approvato).

Art. 9.

Per la concessione di contributi statali nelle spese di costruzione e completamento di edifici di culto ed opere annesse, ai sensi della legge 18 dicembre 1952, n. 2522, da effettuarsi nel territorio di Trieste, è autorizzata la spesa di lire 500.000.000 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

(È approvato).

Art. 10.

Per la esecuzione delle opere di cui agli articoli 1 e 4 (primo comma) della presente legge, per la gestione amministrativa e tecnico-economica delle medesime il Commissario generale del Governo per il territorio di Trieste si vale

della Direzione dei lavori pubblici già esistente a Trieste; i relativi progetti, se di importo non superiore alle lire 500 milioni sono approvati con decreto del Commissario generale del Governo per il territorio di Trieste previo parere degli organi tecnici locali o del Comitato tecnico amministrativo esistente presso la Direzione predetta, secondo la rispettiva competenza.

I progetti di importo superiore a lire 500 milioni sono approvati con decreto del Ministro per i lavori pubblici sentito il Consiglio superiore per i lavori pubblici.

Con i decreti di approvazione dei progetti vengono impegnate le spese relative ed è autorizzata l'esecuzione dei lavori o delle forniture.

L'erogazione delle somme occorrenti per i pagamenti da effettuare in dipendenza delle autorizzazioni di spesa di cui agli articoli 1 e 4 (primo comma) della presente legge è disposta dal Commissario generale del Governo per il territorio di Trieste in base ad aperture di credito da disporsi in suo favore dal Ministero dei lavori pubblici fino al limite massimo di lire 250 milioni per ciascuna di esse.

(È approvato).

Art. 11.

La esecuzione delle opere di cui all'articolo 4 (secondo comma) e la gestione amministrativa e tecnico-economica delle medesime restano attribuite alla competenza dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici.

Per la concessione dei contributi statali di cui al precedente articolo 9 nulla è innovato alle vigenti disposizioni in materia.

(È approvato).

Art. 12.

È autorizzata la spesa:

di lire 2.800 milioni per la ricostruzione della stazione di Trieste centrale, e per la unificazione delle stazioni di Poggioreale Campagna e Poggioreale del Carso, compreso l'ampliamento del relativo fascio binari;

di lire 3.000 milioni per l'elettrificazione ed il raddoppio dei binari della linea ferroviaria Trieste-Venezia.

(È approvato).

Art. 13.

Le spese occorrenti per l'esecuzione delle opere e per i finanziamenti previsti nella presente legge sono iscritte negli stati di previsione della spesa dei Ministeri competenti per l'esercizio 1954-55.

(È approvato).

Art. 14.

Alle spese autorizzate con la presente legge si fa fronte con una corrispondente aliquota delle entrate derivanti dal prestito nazionale emesso con legge 22 ottobre 1954, n. 974.

(È approvato).

Art. 15.

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

(È approvato).

Art. 16.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(È approvato).

Metto infine ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Concessione di un contributo di lire 2 miliardi al comune di Trieste per edifici scolastici, opere igieniche, sistemazioni stradali ed altre opere pubbliche » (925) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Concessione di un contributo di lire 2 miliardi al comune di Trieste per edifici scolastici, opere igieniche, sistemazioni stradali ed altre opere pubbliche », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CANEVARI, *relatore*. Il titolo stesso chiarisce il contenuto del disegno di legge, e pertanto credo che non ci sia bisogno di spendere parole per raccomandarlo alla vostra approvazione.

ALBERTI. Nel proporre che questo disegno di legge sia approvato per acclamazione, e cioè senza discussione, desidero dichiarare che l'italianità di Trieste fu sempre difesa in primo luogo dalla scuola italiana e dalla cultura italiana!

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

Passiamo all'esame e all'approvazione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di 2 miliardi di lire per la concessione al comune di Trieste di un contributo straordinario da impiegarsi per la costruzione di edifici scolastici e di opere igieniche, di sistemazioni stradali e di altre opere pubbliche nell'ambito del Comune anzidetto.

Il programma delle costruzioni di cui al precedente comma è predisposto dal comune di Trieste. Per gli adempimenti di sua competenza il Commissario generale del Governo per il territorio di Trieste si vale della Direzione dei lavori pubblici già esistente a Trieste; i relativi progetti, se di importo non superiore alle lire 500 milioni sono approvati con decreto del Commissario generale del Governo per il territorio di Trieste previo parere degli organi tecnici locali o del Comitato tecnico amministrativo esistente presso la Direzione predetta, secondo la rispettiva competenza.

I progetti di importo superiore a lire 500 milioni sono approvati con decreto del Ministro per i lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore per i lavori pubblici.

L'impegno della spesa e l'autorizzazione alla esecuzione dei lavori sono disposti dal Commissario generale del Governo per il territorio di Trieste.

(È approvato).

Art. 2.

L'erogazione del contributo previsto nel precedente articolo è effettuata, su richiesta del Comune, dal Commissario generale per il territorio di Trieste, sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, vistati dall'Ufficio del Genio civile.

In deroga alle limitazioni stabilite dall'articolo 56, penultimo comma, del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e successive modificazioni, le occorrenti aperture di credito a favore del Commissario anzidetto possono essere disposte fino al limite massimo di 250 milioni di lire.

(È approvato).

Art. 3.

Alla copertura della spesa autorizzata con l'articolo 1 si provvede con una corrispondente aliquota dell'entrata derivante dal Prestito nazionale redimibile 5 per cento, denominato « Trieste », emesso con legge 22 ottobre 1954, n. 974.

La relativa somma è stanziata in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio 1954-1955.

(È approvato).

Art. 4.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Art. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea 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 ».

Come gli onorevoli senatori ricordano, noi siamo arrivati, nell'approvazione degli articoli del disegno di legge, fino all'articolo 9. Rimangono da esaminare gli articoli relativi alla copertura finanziaria, cioè l'articolo 10 e quelli, da introdurre nel disegno di legge, riguardanti le tasse automobilistiche.

Era stata inoltre accantonata la discussione di un comma aggiuntivo all'articolo 4 proposto dal senatore Cappellini.

Propongo di proseguire ora nell'esame degli articoli e di ultimare poi l'esame dell'emendamento aggiuntivo all'articolo 4, relativo alle delegazioni dei Comuni e delle Provincie.

CAPPELLINI. L'osservazione che voglio subito fare è questa: noi, per quanto concerne l'aumento delle tasse automobilistiche, non siamo d'accordo neanche sul testo proposto dalla Commissione della Camera dei deputati. Ora potrebbe il nostro stesso orientamento modificarsi a seconda della accettazione o meno di quell'emendamento all'articolo 4, che per noi è del massimo interesse. Siccome l'esperienza della discussione, avvenuta qui a proposito di questo disegno di legge, non testimonia troppo a favore della maggioranza della Commissione nell'accettare emendamenti che a noi sembrano ragionevoli e giusti, vorrei conoscere il pensiero del Governo a proposito di questo emendamento. E mi pare che si debba discutere prima di questo, anche perchè ci sarà molto da discutere sull'aumento delle tasse automobilistiche. Noi, per la parte che ci riguarda, avremmo serie proposte da avanzare; il nostro stesso orientamento può essere suscettibile o meno di modificazioni a seconda che questo emendamento venga, oppure no, accettato.

Quindi insisto perchè sia discusso prima l'emendamento da me presentato, seguendo in tal modo anche l'ordine normale della discussione.

PRESIDENTE, *relatore*. È necessario, comunque, sentire il parere del Ministro delle finanze.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Io ho già espresso nella precedente seduta il mio parere su questo emendamento, parere che, debbo dire, è stato suffragato anche dalle dichiarazioni espresse qui dal senatore Trabucchi, a nome della Commissione finanze e tesoro. Ora è evidente che se la questione può essere anche riconsiderata, può esserlo soltanto quando con la Commissione finanze e tesoro si possa di nuovo discutere quel giudizio che essa ha già dato e che anche essa potrebbe riconsiderare ulteriormente.

Non mi è quindi possibile, in assenza di un giudizio specifico, nuovo della Commissione finanze e tesoro, ritornare sull'argomento in senso difforme da quello che ho manifestato nella precedente seduta.

PRESIDENTE, *relatore*. La mia proposta consentiva a noi di andare avanti nel nostro lavoro, lasciando la questione completamente impregiudicata.

DE LUCA CARLO. Questo emendamento oltre ad interessare la Commissione finanze e tesoro, oltre ad interessare il Ministero delle finanze, interessa anche il Ministero dell'interno perchè si parla di Comuni, di Province, di enti che sono sotto la sua competenza.

Ma mi permetto di fare anche una osservazione di merito. Le delegazioni che si propongono sono sulla addizionale comunale e provinciale alla imposta sulle industrie, commerci, arti e professioni, I.G.E. e contributi automobilistici. Ma queste entrate, se sono certe come entrate, sono incerte come ammontare. Ora la delegazione è come una cambiale, per cui deve avere una cifra precisa, non può cioè essere stabilita per una cifra fluttuante. Non mi sembra quindi una cosa giuridicamente esatta parlare in questo caso di delegazioni.

La sovrimposta, infatti, è certa, ma parlare di delegazione in materia, facendo riferimento ad un gettito oscillante, mi parrebbe — ripeto — per l'ordine giuridico generale una cosa poco esatta.

Comunque la pregiudiziale che sollevo è che la Commissione dell'interno, e quindi anche il Ministero dell'interno, hanno diritto di interferire in questa questione per dire il loro parere.

CROLLALANZA. Signor Presidente, io mi rendo conto dei motivi che hanno indotto il collega Cappellini a mantenere l'emendamento, inteso a consentire determinate garanzie a quei Consorzi di Enti locali che, ottenendo la concessione di determinati tronchi di autostrade, fossero costretti a finanziarsi mediante obbligazioni o a contrarre mutui con gli istituti di credito.

Il problema l'abbiamo discusso lungamente in Commissione, e non è esatto quello che egli ha affermato che, cioè, la maggioranza sia stata di parere contrario. Io che non faccio parte della maggioranza, per la verità, devo ricordare che siamo stati un po' tutti consenzienti in quest'ordine di idee. Non sono sorte dunque da parte della maggioranza delle opposizioni. Sta di fatto che il Ministro del tesoro ebbe a dichiarare esplicitamente che non accettava l'emendamento.

Anche quando, in via subordinata, fu richiesto che fosse consentito agli Enti locali consorziati il rilascio delle delegazioni, a copertura dei mutui da contrarsi, i componenti della Commissione si dichiararono favorevoli; senonchè, nell'ultima seduta, ci siamo trovati dinanzi alle dichiarazioni contrarie, motivate, del senatore Trabucchi, per conto della Commissione finanze e tesoro, ed all'opposizione, anche per questa richiesta, del Ministro delle finanze.

Stando così le cose, non so se il mantenimento del proposto emendamento, al quale un po' tutti avevamo aderito, possa approdare ai risultati che il collega Cappellini si ripromette.

Indipendentemente dalla questione della competenza del Ministero dell'interno e della 1^a Commissione, sollevata dal collega De Luca, non possiamo ignorare che il Governo si oppone al rilascio delle delegazioni, in considerazione delle difficili condizioni finanziarie degli Enti locali.

E se è così, senatore Cappellini, non perdiamo tempo. La Commissione si è battuta fino a quando non si è trovata di fronte alla decisa

resistenza del Governo. Se il suo emendamento non riesce ad essere accolto, perchè mantenerlo? Certamente messo in votazione sarà respinto.

Entriamo allora in un campo pratico. Ella si preoccupa che i Consorzi, non ottenendo il rilascio delle delegazioni, siano messi in difficoltà nella contrattazione dei mutui; il che starebbe ad indicare che si vuole escluderli nella concessione delle autostrade. Non è così. Qui si è svolta una discussione ampia di interpretazione sugli Enti di diritto pubblico, si è anche parlato dell'I.R.I., ma alla fine si sono avute delle dichiarazioni quanto mai precise da parte del Ministero dei lavori pubblici e, cioè, che egli non pensa di escludere i Consorzi dalle concessioni. Ebbene, nel caso che alcuni Consorzi ottenessero, per alcuni tronchi, delle concessioni, e che gli Istituti di credito insistessero nella richiesta delle garanzie dello Stato o degli Enti locali, rendendo praticamente inoperanti le concessioni, per il dubbio di esercizi non remunerativi, il ministro Romita, se non ho mal compreso, non ha scartato l'idea di ricorrere al ripiego che l'A.N.A.S. emetta direttamente le obbligazioni e dia in subconcessione alcune autostrade ai Consorzi. L'A.N.A.S., come è noto, è facultata dalla legge a simili finanziamenti, e se può far ciò, si raggiungono praticamente gli stessi risultati cui mira il collega Cappellini.

Se il Ministro ci conferma questa possibilità e se, per maggior garanzia, lo si impegna, attraverso l'accettazione di un ordine del giorno, ad adottare un ripiego del genere, il problema potrebbe considerarsi risolto nel modo migliore, e la Commissione non sarebbe costretta a doversi riconvocare e a dover ridiscutere, probabilmente per non approdare ad alcun altro risultato concreto.

Abbiamo già discusso esaurientemente; siamo tutti interessati che si inizi sollecitamente la costruzione delle autostrade e il Paese è in uno stato di viva aspettativa. Se alcuni Consorzi sono pronti ad operare; se diversi progetti sono già allestiti; se il Ministro, come ci ha dichiarato, può mettere rapidamente in movimento la macchina che ha predisposto; ebbene, onorevole Cappellini, da uomini pratici imbocchiamo la strada che ci si presenta, an-

che se è una scorciatoia e non è una via maestra.

Non deludiamo il Paese, in questo momento, con il prolungarsi di una discussione che non ha possibilità di diversa soluzione, ed evitiamo di trasferire in Aula il disegno di legge, perchè, con la massa notevole dei provvedimenti di carattere legislativo che sono dinanzi al Parlamento e gli avvenimenti politici che sono in calendario, corriamo il pericolo di far insabbiare la legge o di farne rinviare l'approvazione a tempo indeterminato.

Pregherei, pertanto, il senatore Cappellini di voler ritirare il suo emendamento e di consentire alla formulazione di un ordine del giorno, in conformità di quanto ho esposto in precedenza. Solo in tal modo avremo trovato l'adeguata soluzione del problema.

PORCELLINI. Noi abbiamo già approvato l'articolo 3, che all'ultimo comma dice: « Nelle concessioni di cui al presente articolo sono, a parità di condizioni, preferiti gli enti di diritto pubblico o i loro consorzi o le società da essi costituite o in cui essi abbiano la maggioranza azionaria ».

Ora che cosa avviene? Che con altri mezzi si cerca di togliere ogni valore pratico a questo comma.

CROLLALANZA. Non è esatto!

PORCELLINI. Dire sì o dire no è molto semplice! Di fatto diamo loro la possibilità di costruire autostrade, ma poi gliela togliamo, perchè non li mettiamo in condizioni di poter raggiungere quei fini che essi si propongono.

Quindi non giriamo intorno a delle parole; i risultati sono questi! Noi abbiamo sostenuto la necessità, in questo primo esperimento, dove si formano delle società di Comuni e di Province, di dar loro la possibilità di collaborare con lo Stato. Ora vedo che nonostante tutto quello che è stato detto, nonostante tutte le dichiarazioni fatte, si dà oggi per acquisita l'impossibilità di queste Province e di questi Comuni ad agire in merito. Si dice: daremo questa possibilità e la daremo attraverso l'A.N.A.S.; ed allora perchè non si è data l'esclusività all'A.N.A.S. quando

è stato detto che avevamo l'organismo adatto per fare queste autostrade? Perchè abbiamo cercato altri organismi? O l'A.N.A.S. fa tutto, e può tener conto di queste società, oppure l'A.N.A.S. la vogliamo far entrare oggi come un paravento, come una speranza, perchè noi possiamo illuderci che non sono escluse queste società e questi consorzi. Io dico che questo noi non l'accettiamo e nemmeno accettiamo l'ordine del giorno, perchè sappiamo come queste cose vanno a finire.

O si stabilisce, come è detto nell'ultimo comma dell'articolo 3 da noi già approvato, che tutti questi consorzi e queste società dove sono formate, dove hanno un'efficienza, debbono essere aiutate, essendo gli organismi preferiti, oppure insisto in quella che è la mia intenzione, la mia idea e l'idea del nostro Gruppo, che cioè noi stiamo discutendo un progetto di autostrade che coinvolge interessi nazionali e non possiamo pertanto assumerci, nella breve cerchia sia pure di una Commissione valida ed importante come la nostra, questa responsabilità.

Sono del parere che in questo caso noi dobbiamo portare la discussione davanti all'Assemblea.

PRESIDENTE, relatore. Vorrei puntualizzare la situazione, se me lo permette.

Il problema sta in questi termini: i consorzi costituiti dalle Provincie e dai Comuni possono emettere delle delegazioni secondo le modalità normali...

PORCELLINI. Ma non possono, perchè sono già impegnati fin sopra la testa!

PRESIDENTE, relatore. Quali sono i Comuni e le Provincie che non possono emettere queste delegazioni? Sono precisamente quelli che sono impegnati fin sopra i capelli, come dice il collega Porcellini. Ora questi Comuni e queste Provincie chiedono di essere autorizzati a concedere le delegazioni su altre imposte perchè gli Enti mutuanti desiderano delle garanzie, dato che il bilancio economico di alcune autostrade non è di per se stesso una garanzia. Perchè le garanzie sono inutili nei casi in cui il bilancio è sicuro, dove, cioè, il traffico che si prevede è tale per cui con i pe-

daggi che vi sono vengono assicurate delle congrue entrate.

È chiaro, ad esempio che per l'autostrada Milano-Bologna-Firenze-Roma, per l'autostrada Milano-Venezia nessuno chiederà delle garanzie. Quando sorge la necessità di garanzie? Quando c'è un'autostrada con bilancio incerto; ma allora l'A.N.A.S. si occuperà di queste autostrade emettendo delle obbligazioni.

CAPPELLINI. Io insisto perchè sia posto in votazione il mio emendamento e sono rafforzato in questa richiesta dai precedenti della nostra discussione.

Riesaminavo adesso la relazione del nostro Presidente e relatore su questo disegno di legge. Proprio all'articolo 4 il relatore ha presentato un emendamento così concepito: « Ove il concessionario della costruzione di un'autostrada sia un ente pubblico o una società in cui abbiano la maggioranza degli enti pubblici e che non abbia fini di lucro, il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a concedere la garanzia sussidiaria dello Stato alle obbligazioni emesse dal concessionario, ecc. ecc. ».

Non è stato accettato questo emendamento. Se esso fosse stato accettato, sarebbe naturalmente caduto il mio.

PRESIDENTE, relatore. Di fronte alla eventualità di non fare la legge ci ho rinunciato!

CAPPELLINI. Da tutto l'andamento della discussione abbiamo ricevuto l'impressione molto netta del diverso fine cui si tendeva. Però io non voglio illustrare ora questo aspetto del problema; per il momento chiedo che sia posto in votazione il mio emendamento.

ROMITA, Ministro dei lavori pubblici. Io non so se in quest'Aula si ritenga che un Ministro parli a vanvera o se si ritiene invece che un Ministro sappia quello che dice. Il Ministro dei lavori pubblici ha detto che non solo non ha alcuna intenzione di avversare, ma anzi che desidera facilitare i consorzi dei Comuni e delle Provincie. Quindi la vostra preoccupazione cade nel vuoto.

In secondo luogo, per l'emendamento del collega Cappellini non ho che da rimettermi a quello che ha detto il Ministro delle finanze

e a quello che hanno detto molto bene il senatore Crollalanza ed il relatore. L'A.N.A.S. ha facoltà di far lei queste autostrade, di emettere lei delle obbligazioni e quindi di superare le difficoltà che voi vedete.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo all'articolo 4 proposto dal senatore Cappellini, che rileggo: « 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 ». Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

CAPPELLINI. In relazione alla richiesta avanzata dal collega Porcellini, e rifacendomi altresì alle dichiarazioni dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici sulla necessità di accelerare il più possibile i tempi, credo che sia nell'interesse di tutti di non perdere più tempo nel voler proseguire la discussione in Commissione, dal momento che ci troviamo dinanzi ad una richiesta avanzata dal collega Porcellini, che noi condividiamo, di rimettere all'Assemblea l'esame e la votazione del disegno di legge.

Io ho il dovere di motivare questa nostra richiesta. Noi siamo venuti in Commissione a discutere il disegno di legge con la ferma determinazione di approvare questo provvedimento in sede deliberante perchè eravamo e siamo preoccupati come voi, anzi molto più di voi, e ne abbiamo dato la prova, per la gravità e l'urgenza del problema. Ma ci siamo trovati di fronte ad un muro invalicabile, eretto dai Ministri, dalla maggioranza e dal relatore.

In che cosa consistono queste prese di posizione da parte del Governo? Consistono in una serie di emendamenti respinti, emendamenti che trovavano la loro ragione di essere nelle stesse dichiarazioni fatte dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici ed anche dagli altri Ministri. Ci sono state interviste, ci sono state dichiarazioni, ci sono state discussioni, c'è stata l'esposizione introduttiva dell'onorevole Ministro proprio qui in sede di Commis-

sione: tutte queste dichiarazioni confluivano verso un unico obiettivo, di considerare con carattere preferenziale la posizione degli enti locali, Comuni, Province, Camere di commercio, in relazione alla concessione di costruzione e gestione delle autostrade.

Concretate le nostre proposte in precisi emendamenti che avevano l'unico scopo di inserire nella legge quelle che sono state le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, ed avendole il Governo e la maggioranza respinte, è ferma in noi la convinzione che agli enti locali, ai Comuni, alle Province, alle Camere di commercio non si faranno eseguire queste opere e non si daranno concessioni. Questo è chiaro!

Il motivo della fretta indubbiamente c'è stato e c'è. Ma, finora, se c'è stato ritardo, questo non è stato voluto da noi, perchè non c'era nessuna necessità di abbinare le tasse automobilistiche a questo disegno di legge, poichè i due provvedimenti non seguivano lo stesso binario. L'ho già dimostrato nè voglio ripetere.

PRESIDENTE, *relatore*. Mi permetta l'interruzione, senatore Cappellini, perchè anche a noi dispiace che l'esame del disegno di legge sia deferito all'Assemblea.

Anzichè concedere la delegazione totale, si potrebbe concederla per un terzo delle aliquote, poichè fino a questo limite il Ministro delle finanze potrebbe arrivare. Le presento questa proposta conciliativa e ritengo che la vostra parte potrebbe accettarla.

CAPPELLINI. L'onorevole Ministro delle finanze non ha partecipato a tutte le nostre sedute. Forse quello che dirò servirà all'onorevole Ministro per aggiornarsi e conoscere meglio la situazione nel suo complesso.

Continuando dunque quello che dicevo, ripeterò ancora una volta che non c'era alcuna necessità di sospendere per un mese le sedute al fine di dare la possibilità ai Ministri competenti di inserire quel provvedimento finanziario in questo disegno di legge di competenza dei lavori pubblici.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Si trattava di un problema difficile che doveva essere risolto!

CAPPELLINI. Parlo soprattutto per coloro che non hanno partecipato alle nostre sedute, ma anche per quelli che vi hanno partecipato e che possono non ricordare...

Abbiamo quindi approvato l'articolo 2, che è così concepito: « Le autostrade da costruire in base alla presente legge e l'ordine di precedenza delle costruzioni sono stabiliti con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro dei trasporti ». Un articolo così concepito fa automaticamente cadere tutti gli ordini del giorno da noi presentati, tutti i voti da noi espressi; e che questo sia esatto, noi abbiamo conferma con il rigetto dell'emendamento da me presentato, che in sostanza diceva: « tenuto conto dei voti espressi dalle Commissioni parlamentari » (sì, parlo al plurale, parlo al plurale perchè ritenevo che anche il voto della Commissione parlamentare della Camera dovesse avere valore ai fini della interpretazione di questo articolo). Questo emendamento fu presentato soprattutto in relazione agli ordini del giorno accettati come invito, non come impegno, dall'onorevole Ministro; con un articolo così formulato, invece, il Ministro può fare quello che vuole, può non tener conto di tutte le dichiarazioni fatte fuori dell'Aula e in Commissione.

Onorevole Ministro, lei sa meglio di me, e dicendo questo rispondo anche al senatore Crollalanza, che i Ministri vanno e le leggi restano e per me sono vevoli le leggi non le dichiarazioni dei Ministri, perchè un altro Ministro che prendesse il posto dell'onorevole Romita potrebbe dire che non si ritiene impegnato per le dichiarazioni del precedente Ministro. Quindi, le dichiarazioni di un Ministro hanno il fine di un impegno governativo, non hanno valore assoluto, perchè tale valore lo hanno solo le leggi che si votano.

Per questo abbiamo con tanta diligenza studiato la legge ed abbiamo presentato degli emendamenti.

C'è stata poi una proposta di emendamento aggiuntivo all'articolo 3, quello cioè che diceva che la concessione era accordata esclusivamente alle Provincie, ai Comuni o ad altri enti pubblici; anche questo in relazione alle dichiarazioni fatte in tutte le sedi dai Ministri competenti.

Per brevità non starò ad illustrare il significato dell'emendamento stesso; dirò solo che esso è stato respinto.

Poi noi abbiamo ripiegato su un emendamento che andava ancora di più incontro, anzi, che era in linea esattamente con le dichiarazioni dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici; tale emendamento stabiliva che « la concessione è accordata con carattere di precedenza alle Amministrazioni provinciali associate con altre o con Comuni e Camere di commercio ». Anche questo emendamento, che riassumeva le idee espresse dagli onorevoli Ministri, è stato respinto dalla maggioranza con parere conforme del Governo e del relatore.

Poi, ad un certo momento, io che mi sono occupato e che mi occupo non esclusivamente ma in modo particolare, se volete, dell'autostrada adriatica, ho presentato un emendamento per questa autostrada. Ma, dicendo questo, ho bisogno di dire qualche altra cosa; questa legge, che è insufficiente per i suoi stanziamenti, soprattutto in relazione al continuo aumento del traffico, con tutte le conseguenze che questo aumento comporta, specie per quel che concerne il numero dei sinistri, spesse volte mortali...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ce ne saranno sempre di più, di sinistri, se non approveremo la legge!

CAPPELLINI. Calma, signor Ministro, voglio esporre con serenità tutta la questione.

Volevo dire che siamo dei legislatori e se ciascuno di noi può anche difendere con maggior calore determinati problemi locali, non può limitare il suo sguardo unicamente ai problemi locali, ma deve preoccuparsi anche delle esigenze nazionali.

Ed allora noi, nei limiti stessi di questa legge, abbiamo dimostrato, e nessuno ha potuto dimostrare il contrario, che, nel decennio, con gli stanziamenti che stiamo discutendo e che sono appunto indicati nel disegno di legge, noi possiamo agevolmente costruire le linee di più importante comunicazione nazionale, vale a dire il tratto Milano-Bologna-Ancona-Pescara, in attesa della Pescara-Bari-Lecce, e l'altra autostrada Bologna-

Firenze-Roma-Napoli, oltre la Serravalle-Milano e la Milano-Venezia.

Sono queste le linee che ci debbono soprattutto preoccupare! Con gli stanziamenti previsti possiamo eseguire nel corso di un decennio queste opere; ed allora, perchè, quando ho presentato un emendamento così concepito: « l'autostrada Milano-Bologna-Rimini-Pescara sarà costruita con i fondi di cui all'articolo 1 », questo emendamento è stato respinto?

Dicevo e ripeto che ero reduce da un Convegno che si tenne in Pesaro, la cui relazione più importante fu tenuta dall'ingegnere capo della provincia di Milano. Dopo che fu espresso il punto di vista di tutti quanti, ci fu la richiesta di costruire, con precedenza, l'autostrada Milano-Bologna-Rimini-Pescara perchè dà, allo stato attuale il maggior numero di sinistri. In quella occasione fu dato a me del « tiepido » e fu aggiunto che io ero un pessimista quando dicevo che, a mio parere, nelle intenzioni del Governo non vi era quella di considerare con carattere di precedenza questa autostrada.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma chi lo dice!

PRESIDENTE, *relatore*. Senatore Cappellini, non facciamo un'altra discussione generale!

CAPPELLINI. Debbo motivare la richiesta di rimessione all'Assemblea!

PRESIDENTE, *relatore*. Cerchi allora di sintetizzare la sua esposizione!

CAPPELLINI. Non mi si può togliere la parola! Io ho il diritto di esporre il motivo per cui appoggio la richiesta del senatore Porcellini.

Ho fatto questa mia proposta da marchigiano; dico questo perchè abbiamo la fortuna di avere con noi il collega Cingolani...

PRESIDENTE, *relatore*. Anch'io sono un marchigiano!

DE LUCA. Anch'io, di origine!

CAPPELLINI. Con tanti marchigiani onorari, non ne trovo uno disposto ad appoggiare la mia richiesta!

Senatore Cingolani e senatore De Luca, voi che non avete partecipato ai nostri lavori dovete sapere che io ho dimostrato che c'è un consorzio altamente qualificato, composto di sedici Provincie, di sedici Comuni capoluoghi, e di sedici Camere di commercio, che ha speso fior di milioni per elaborare un progetto concreto e da mesi e mesi ha presentato la richiesta, insieme con il relativo progetto, per poter eseguire l'autostrada Milano-Bologna-Ancona-Pescara. Se le dichiarazioni dell'onorevole Ministro hanno un valore, non si sarebbe dovuto bocciare il mio emendamento.

Successivamente, per dare la possibilità non dico di esercitare un certo controllo, perchè il Ministro non ha bisogno dei controlli parlamentari, ma di far conoscere, attraverso la presenza dei parlamentari, i nostri desideri, proposi di istituire una Commissione parlamentare composta di dodici membri, sei deputati e sei senatori, perchè suggerisse al Governo le opere da eseguire con carattere di precedenza. Anche questo emendamento è stato respinto.

E c'è infine quest'ultimo emendamento, riguardante le delegazioni. Le argomentazioni che sono state portate dall'onorevole Ministro non ci possono convincere perchè non si può venire a dirci, dopo tre mesi, che non si è potuta esaminare l'importanza degli emendamenti e l'impegno che gli enti locali vanno ad assumere!

La verità è una soltanto, che si vuol dare la concessione delle autostrade all'Italstrade, cioè alla società Puricelli, di cui parlerò di più, fuori del chiuso della Commissione.

Io sono stato sollecitato da parecchie amministrazioni provinciali, che hanno seguito più di quanto ciascuno di noi possa credere l'andamento delle nostre discussioni; ne hanno fatto oggetto di discussioni nei loro Consigli provinciali, e di dibattiti in Assemblee pubbliche; ebbene, anche queste amministrazioni provinciali hanno espresso all'incirca le stesse cose che io ho esposto ed hanno chiesto il rinvio del disegno di legge in Assem-

blea, perchè dietro queste decisioni, vedono l'ostilità del Governo per gli enti locali.

E, quando ci troviamo di fronte ad un Consorzio costituito da Amministrazioni locali così serie come quello che io ho ricordato, dove la maggioranza non è senz'altro costituita da elementi appartenenti ai Partiti di sinistra, allora che cosa ci si viene a dire, che si vuol favorire l'ente locale A o l'ente locale B? In realtà, non si vuole favorire nessun ente locale: tutto lo sta a confermare.

Ragione per cui solidarizzo con il senatore Porcellini ed ho dato la mia firma per la richiesta di remissione del disegno di legge all'Assemblea.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Si potrebbe chiedere il parere della Commissione dell'interno per vedere se è disposta ad accettare la proposta di una delegazione di un terzo delle addizionali comunali e provinciali, all'imposta sulle industrie, commerci, arti e professioni, I.G.E., e contributi automobilistici.

CAPPELLINI. Questa proposta non soddisfa le nostre esigenze. Se un minimo di buona volontà fosse stato dimostrato prima, forse

non saremmo giunti a richiedere ora la remissione all'Assemblea del disegno di legge ...
(Violente interruzioni dal centro e dalla destra. Interruzioni del Ministro Romita e del relatore. Repliche del senatore Cappellini).

PRESIDENTE, *relatore*. La seduta è sospesa.

(La seduta, sospesa alle ore 11,30, è ripresa alle ore 11,50).

PRESIDENTE, *relatore*. Ho ricevuto nelle forme prescritte la richiesta che il disegno di legge sia rimesso per la discussione alla Assemblea. La richiesta è corredata dal numero di firme richiesto dal Regolamento.

Concludiamo pertanto in sede referente l'esame del disegno di legge.

La seduta, in sede deliberante, termina alle ore 11,51.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.