SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 9 APRILE 1959

(10ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Modifiche all'articolo 45 del regio decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105, convertito in legge 25 aprile 1938, n. 710, relativo alle costruzioni in zone sismiche » (309) (*D'iniziativa dei senatori Crollalanza ed altri*) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 120, 122, 124, 125
BUIZZA, *relatore* 120, 124
CERVELLATI 124, 125
CROLLALANZA 121, 122
DE LUCA 121, 123, 125
DE UNTERRICHTER 124
FLORENA 123
FOCACCIA 125
GENCO 123, 124
RESTAGNO 122
ROMANO 123
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 122, 123

« Interpretazione dell'articolo 11, lettera *b*), della legge 1º marzo 1952, n. 113, per l'assegnazione agli impiegati dello Stato di alloggi di cooperative edilizie a contributo statale » (397) (*D'iniziativa del senatore Jervolino*) (Rinvio della discussione):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 125
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 125

« Istituzione di un diritto fisso per gli autoveicoli e i rimorchi adibiti al trasporto di cose, importati temporaneamente in Italia » (404) (Discussione e approvazione) (1):

PRESIDENTE 125, 128
CERVELLATI 126, 127
COLASANTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 127
DE LUCA 126
DE UNTERRICHTER 126, 127, 128
GENCO 126, 127, 128
OTTOLENGHI 127, 128
RESTAGNO, *relatore* 125, 127
SOLARI 128

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Istituzione di un diritto fisso per gli autoveicoli e i rimorchi adibiti al trasporto di cose, importati temporaneamente in Italia ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero ».

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Bardellini, Buizza, Caron, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Genco, Gombi, Ottolenghi, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti e Solari.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari, per i trasporti Colasanti e per la marina mercantile Turnaturi.

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

Discussione e rinvio del disegno di legge di iniziativa dei senatori Crollalanza ed altri: « Modifiche all'articolo 45 del regio decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105, convertito in legge 25 aprile 1938, n. 710, relativo alle costruzioni in zone sismiche » (309)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Crollalanza ed altri: « Modifiche all'articolo 45 del regio decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105, convertito in legge 25 aprile 1938, n. 710, relativo alle costruzioni in zone sismiche ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

All'articolo 45 del regio decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105, convertito in legge 25 aprile 1938, n. 710, è aggiunto il seguente ultimo comma:

« Non si fa luogo alla applicazione del disposto di cui alla lettera *b*) allorquando le opere siano state eseguite, anche parzialmente, con strutture di cemento armato. Non pertanto il Ministro dei lavori pubblici può, con provvedimento motivato, disporre le demolizioni che ritenga necessarie al fine di evitare situazioni di pericolo per la pubblica incolumità ».

BUIZZA, *relatore.* Vi è noto che, da tempo, sono state adottate, nel nostro Paese, norme tecniche ed igieniche di edilizia, con speciali prescrizioni per le località sismiche. Tali norme si riferiscono, in generale, a tutti i comuni dello Stato. Per le località sismiche vigono delle prescrizioni particolari relative alle strutture murarie, all'impiego del ferro, del legno, alla formazione dei solai e delle coperture, alle altezze dei piani, eccetera.

Per tutti i Comuni le altezze degli edifici, misurate dal piano stradale alla linea di gronda, sono state fissate in funzione della larghezza della strada sulla quale gli edifici prospettano, ma per le località sismiche l'altezza non dovrebbe mai superare quella stabilita a seconda della sismicità del luogo ed a seconda delle strutture impiegate nella costruzione degli edifici.

I Comuni per i quali si è fatto obbligo di osservare le norme per l'edilizia in località colpite dal terremoto, sono suddivisi in due categorie, formate in relazione al grado di sismicità della zona ed alla costituzione geologica del terreno.

Per ogni categoria le norme di costruzione sono naturalmente differenti.

Le norme tuttora vigenti sono quelle contenute nella legge 25 aprile 1938, n. 710, che riproduce — aggiornandole e sostituendole ai fini autarchici — le precedenti norme tecniche di edilizia, con speciali prescrizioni per le località colpite dai terremoti, contenute nel regio decreto-legge 25 marzo 1935, n. 640, convertito nella legge 23 dicembre 1935, n. 2471.

Le norme vigenti, come tutte quelle che le precedettero, prevedono naturalmente delle sanzioni insieme alle prescrizioni riguardanti i procedimenti per gli accertamenti.

Il decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105, convertito nella legge 25 aprile 1938, n. 710, prescrive, all'articolo 40: denuncia dei lavori e presentazione del progetto, che deve essere approvato; all'articolo 41: autorizzazione scritta del Genio Civile per l'inizio dei lavori; all'articolo 42: registro delle de-

nuncie dei lavori, tenuto in ciascun Comune; all'articolo 43: ammende in caso di contravvenzione (da lire 50 a lire 300); all'articolo 44: accertamento della contravvenzione; all'articolo 45: emissione del decreto penale.

In base al verbale di accertamento, il pretore emette immediatamente decreto motivato, con il quale: *a*) pronuncia condanna alla pena stabilita dall'articolo 43, nonchè alle spese del procedimento; *b*) ordina le necessarie modificazioni e demolizioni, assegnando all'uopo un breve termine, con la comminatoria. Trascorso inutilmente questo termine, decide la demolizione d'ufficio, anche per le opere non tempestivamente modificate; *c*) pronuncia, altresì, condanna, nel caso in cui le modificazioni o demolizioni non siano state eseguite nel termine anzidetto, al pagamento in favore dello Stato di una somma, in misura variabile da un decimo alla quarta parte dell'ammontare dei lavori eseguiti in contravvenzione alla legge, risultante dal verbale di contravvenzione. Il procedimento per decreto non è ammesso nei casi previsti dall'articolo 506, comma terzo, del Codice di procedura penale.

Premesso ciò, bisognerà stabilire quando non si dovrà dare corso alla applicazione del disposto di cui alla lettera *b*), allorquando, cioè, le opere siano state eseguite, anche parzialmente, con strutture di cemento armato.

Cadute, subito dopo la conclusione della guerra, le limitazioni relative all'obbligo dell'impiego della muratura ordinaria, vennero consentite, ed anzi incoraggiate, le costruzioni con l'impiego del ferro, tenuto conto del pericolo che le costruzioni in muratura ordinaria rappresentavano particolarmente nelle zone sismiche, per cui erano state poste limitazioni sia relativamente all'altezza degli edifici rispetto alla larghezza delle strade, sia alla apertura dei vani. È evidente che le costruzioni in calcestruzzo possono rispondere meglio ad eventuali sollecitazioni che non le costruzioni in muratura ordinaria, mentre ancor più rispondenti risultano le costruzioni in cemento armato che non le semplici ingabbiature.

Il disegno di legge che oggi discutiamo stabilisce, appunto, quando non si deve far luogo all'intervento da parte degli organi preposti alla vigilanza, e ciò perchè, pur non sussistendo i motivi, tali organi intervengono applicando, alla lettera, le vecchie disposizioni.

D E L U C A . Il disegno di legge allo ordine del giorno, per essere stato presentato dal senatore Crollalanza fornisce già sufficienti elementi di garanzia e sicurezza, per la profonda esperienza in materia del proponente.

Non posso, quindi, che dichiararmi favorevole alla sua approvazione, perchè, in sostanza, le limitazioni poste in passato nell'uso dei materiali ferrosi erano state dettate dagli eventi bellici e dal periodo dell'autarchia; e tale assunto ritengo debba essere considerato come il punto di partenza per l'esame del disegno di legge in discussione.

È chiaro che, venute a cadere tali limitazioni, gli organi di vigilanza potranno intervenire solo quando saranno riscontrate violazioni delle specifiche norme che regolano la materia. Piuttosto ritengo che dovrebbe migliorarsi la dizione dell'ultimo comma dell'articolo unico in discussione, perchè dicendosi « anche parzialmente, con strutture di cemento armato » si lascia la porta aperta a non poche discussioni.

C R O L L A L A N Z A . Intendimento nostro, nel presentare il disegno di legge in discussione, era e rimane quello di ovviare ad una situazione contingente creata dagli eventi del momento. Già nel periodo delle « sanzioni » si prospettò la necessità di limitare l'impiego del ferro — limitazione che fu mantenuta per gli eventi bellici (mi riferisco al famoso « vallo alpino ») — in materia di costruzioni edilizie, in contrasto con quelle norme che impongono particolari accorgimenti strutturali nelle costruzioni in zone sismiche. In virtù di quelle disposizioni, allora, non si poteva, in detti terreni, superare nella costruzione il terzo piano,

compreso il piano terra, vale a dire si doveva limitare l'altezza dell'edificio al secondo piano.

Nel campo dell'edilizia nelle zone sismiche, oggetto di particolare studio da parte degli organi tecnici, si possono considerare superate le disposizioni del 1935, sia per i progressi compiuti dalla tecnica moderna, sia perchè, caduti i motivi contingenti, talune limitazioni dovevano necessariamente scomparire. Oggi come oggi, grazie ai migliori accorgimenti tecnici, è possibile costruire con piena sicurezza e tranquillità anche sui terreni sismici. Però è avvenuto che alcuni pretori, in zone sismiche, su denunzie da parte degli organi di vigilanza, hanno emesso sentenze di condanna per violazione della legge che regola la costruzione in dette zone, imponendo la demolizione di quanto edificato oltre il secondo piano, come stabilito dalla legge 25 aprile 1938, n. 710.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* In linea di massima, però, non si dà mai corso al provvedimento di demolizione.

CROLLALANZA. Meglio ancora che non si arrivi a tali estremi. È chiaro che, con il disegno di legge in discussione, non si vogliono lasciare in piedi costruzioni malfatte o che rappresentano motivo di pericolo, ma si tende, con una sanatoria, a stabilire nuove norme ad uso degli organi tecnici preposti alla vigilanza in quel delicato settore. E ciò in attesa che vengano impartite disposizioni definitive (tra un mese, tra sei mesi o tra dieci anni), onde evitare inutili provvedimenti, che il magistrato sarà costretto a prendere quando gli organi tecnici di vigilanza segnaleranno violazioni delle norme di legge.

Quanto poi all'obiezione sollevata dal relatore Buizza e dal senatore De Luca Luca sulla dizione: « non si fa luogo alla applicazione del disposto di cui alla lettera *b*) allorquando le opere siano state eseguite, anche parzialmente, con strutture in cemento armato », debbo dichiarare che, se non sussistono motivi di pericolo per la pubblica incolumità, non si può dar luogo alla demolizione. Analogamente, non si può procedere verso quei costruttori che, dopo il periodo delle sanzioni e della guerra, ricorrendo ai migliori accorgimenti tecnici offerti dall'edilizia più aggiornata, hanno provveduto con « medicature », ingabbiamenti o con altri sistemi a rafforzare gli stabili, fornendo quelle garanzie di sicurezza richieste dalle disposizioni che regolano la materia delle costruzioni in zone sismiche.

Tale è lo spirito del disegno di legge in discussione. Comunque, non si può non ignorare che la spada di Damocle del pericolo della demolizione esiste, anche se il Sottosegretario Spasari conferma che mai si è fatto ricorso a tale drastico provvedimento.

PRESIDENTE. Delle costruzioni nelle zone sismiche, mi sono occupato fin dal terremoto di Messina del 1908, dove mi recai come membro delle squadre di soccorso.

Successivamente, per ragioni di studio, effettuai dei sopraluoghi nelle zone colpite dal terremoto di Avezzano e da quello di Tokio del 1923.

La conclusione alla quale rapidamente intendo arrivare è la seguente: in materia di costruzione in zone sismiche c'è tutto da rifare, perchè oggi le materie plastiche offrono maggiori garanzie, in relazione ai movimenti tellurici, del ferro e dell'acciaio. La tecnica moderna è giunta ad un tale punto che si rende necessaria una profonda ed organica modifica di tutte le norme relative alle costruzioni in cemento armato nelle zone sismiche.

Non solo case a due piani, ma addirittura grattacieli si potranno costruire nelle zone sismiche con tali nuovi accorgimenti. È evidente, quindi, che disposizioni che potevano andare bene venti anni fa, necessitano oggi di una modifica, di un aggiornamento; e appunto in considerazione di ciò propongo che in luogo della dizione « anche parzialmente, con strutture di cemento armato » si usi la dizione « con norme di costruzione adeguate alle massime sollecitazioni ».

RESTAGNO. Ritengo che il disegno di legge meriti di essere approvato.

Non si può, però, non osservare che il problema delle costruzioni nelle zone sismiche deve essere osservato, oltre che sotto il profilo economico, anche sotto quello della sicurezza collettiva.

A distanza di 22 anni dalla emanazione del regio decreto-legge n. 2105, del 1937, si continua a regolare le costruzioni nelle zone sismiche con criteri prudenziali fissati molto tempo fa, senza tener conto dei progressi tecnici frattanto verificatisi. Tutto ciò comporta un aggravio economico di una certa entità.

Mi associo pertanto alla richiesta espressa dagli altri colleghi e dallo stesso Presidente, perchè il Ministro dei lavori pubblici, attraverso la formula che riterrà più opportuna, provveda ad eliminare le gravissime conseguenze determinate dalla osservanza della legge 25 aprile 1938, n. 710.

G E N C O . Mi dichiaro favorevole alla approvazione del disegno di legge in discussione, e mi permetto di interpretare, con il consenso del proponente, anche la parola « parzialmente » che ha allarmato il collega De Luca.

È noto che alcune delle costruzioni sismiche furono eseguite in un periodo in cui non solo vi era carenza di ferro, ma anche di cemento.

Pertanto era invalso, a quell'epoca, l'uso di fare gli architravi di cemento armato, così da dare una certa garanzia di sicurezza alle costruzioni.

La parola « parzialmente » si riferisce appunto alla presenza di tali architravi di cemento armato.

Se il presente provvedimento non venisse approvato è evidente che molte costruzioni eseguite negli ultimi anni dovrebbero essere demolite perchè non rispondenti ai requisiti richiesti dalla legge.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Posso assicurare che il Governo ha presente le esigenze ampiamente illustrate dagli onorevoli componenti la Commissione. Comunico, anzi, che presso il Ministero dei lavori pubblici un Comitato ristretto di tecnici sta approntando un provvedimento che disciplini e rielabori l'intera materia regolata dal regio decreto-legge 22 novembre 1937, tenendo presente le più recenti esperienze tecniche ed amministrative.

Prego pertanto i proponenti del provvedimento in esame di consentire ad un rinvio della discussione, in attesa del disegno di legge che il Governo sta predisponendo.

Se tale provvedimento presentato dal Governo non sarà di piena soddisfazione, si potrà sempre riesaminare e discutere il presente disegno di legge.

F L O R E N A . Il disegno di legge in discussione si riferisce ad edifici già costruiti, mentre il disegno di legge d'iniziativa governativa inquadrerà la disciplina delle nuove costruzioni.

Pertanto è necessario provvedere affinchè gli ufficiali preposti al controllo della osservanza delle norme sismiche non procedano alla contestazione delle contravvenzioni, nè i magistrati procedano alla comminatoria dell'obbligo di demolire anche quando gli edifici siano stati costruiti con i nuovi criteri tecnici.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Questi casi non esistono, in quanto anche per il passato si è sempre chiesto il parere, per le demolizioni, al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha dato prova di grande larghezza di vedute.

R O M A N O . Il disegno di legge che verrà proposto dal Governo riguarderà norme di carattere generale, mentre ora si tratta di provvedere a porre un limite alle contravvenzioni, di sanare alcune posizioni amministrativamente irregolari, ma non sostanzialmente, quando il tecnico abbia constatato che le modifiche apportate alle costruzioni già esistenti non sono pericolose per l'incolumità pubblica.

D E L U C A . Non comprendo le perplessità espresse dal rappresentante del Governo. Infatti se il Ministro dei lavori pubblici è già nell'ordine di idee di rivedere

tutto il problema in linea generale, a maggior ragione si dovrà approvare il disegno di legge in discussione, che provvede a sanare una situazione che già esiste.

DE UNTERRICHTER. Sono molto perplesso di fronte al disegno di legge in esame. Supponete che si verifichi un terremoto di intensità tale da far crollare decine di questi edifici costruiti parzialmente in cemento armato. Cosa faremmo in questo caso noi legislatori, che abbiamo permesso che gli edifici parzialmente costruiti in cemento armato non venissero demoliti?

La dizione « parzialmente in cemento armato » è paurosamente vaga.

È necessario che l'elemento che eviti al cittadino l'onere di una demolizione sia un accertamento tecnico con il quale si sia constatato che l'edificio non presenta alcun pericolo per l'incolumità pubblica.

BUIZZA, *relatore*. La parola « parzialmente » si può riferire anche a quelle costruzioni a due piani che hanno strutture sovrapposte indipendenti l'una dall'altra. E questo non è ammissibile perchè le due strutture non possono assolutamente avere carattere di stabilità, specialmente nelle zone soggette a perturbazioni sismiche.

PRESIDENTE. Ritengo sia opportuno, per evitare errate interpretazioni, sostituire la parola « parzialmente » con le altre « secondo norme di costruzione adeguate alle sollecitazioni prevedibili ».

CERVELLATI. Ritengo che questa preoccupazione sia facilmente superabile dicendo: « con strutture considerate dagli Uffici tecnici idonee... ».

Così demandiamo agli Uffici tecnici la responsabilità di stabilire se gli edifici siano demolibili o meno.

GENCO. La proposizione aggiuntiva del collega è inutile, perchè è previsto nel disegno di legge in discussione che il Ministero dei lavori pubblici ha facoltà, con provvedimento motivato, di disporre le demolizioni che ritenga necessarie al fine di evitare situazioni di pericolo per la pubblica incolumità.

Ma veramente non vogliamo approvare il disegno di legge in esame e vogliamo lasciare tutta questa povera gente alla mercè di un sindaco che, anche per ragioni di parte, può ordinare la demolizione di taluni edifici?

DE UNTERRICHTER. E se poi li demolisce il terremoto?

GENCO. Avrei preferito che il rappresentante del Governo avesse precisato la ragione più profonda, direi di carattere tecnico-giuridico, per la quale il Governo è contrario all'approvazione del presente provvedimento.

Questa è una norma di carattere transitorio che intende provvedere alle opere eseguite entro un certo limite di tempo.

Non sarei tuttavia alieno dall'inserire un emendamento che deferisca al Consiglio superiore dei lavori pubblici l'eventuale esame di tutti i casi che possono essere dubbi.

BUIZZA, *relatore*. Giunti a questo punto, si impongono due domande: il provvedimento può avere effetto retroattivo? Come ci si regola con le sentenze passate, ormai, in giudicato? E ancora: il disegno di legge oggi al nostro esame si riferisce solo al passato oppure è in funzione di situazioni a venire? È evidente che ove si dia corso ad un provvedimento di sanatoria generale, sia pure per motivi giustificabilissimi, si cadrebbe in un provvedimento di vera e propria amnistia e ciò ritengo non sia utile. D'altra parte non si può ignorare che si è incorsi in infrazioni più nei centri abitati — dove l'avere a disposizione nella propria area qualche piano in più può costituire una notevole fonte di guadagno — che non negli immobili isolati, nelle case sparpagliate in vaste zone o nei piccoli agglomerati dove gli effetti di un eventuale terremoto sarebbero certamente meno dannosi che in un grande centro urbano.

Più procediamo nella discussione e più mi rendo conto che necessita tutta una nuova

regolamentazione in materia di costruzioni nelle zone sismiche.

D E L U C A . Ho l'impressione che si stia uscendo dal seminato. Il disegno di legge su cui discutiamo mira a sanare una situazione di fatto esistente ed in virtù della quale alcuni pretori, nelle zone sismiche, continuano a colpire i contravventori o almeno coloro che sono ritenuti tali in base alla legge del 1937, oppure con lo stesso provvedimento si vogliono gettare le basi per una regolamentazione avvenire?

Il problema, secondo il mio punto di vista, è il seguente: esistono ancora case a tre piani, costruite e mantenute secondo le vecchie disposizioni, senza che da parte dei proprietari si sia provveduto, superato il momento critico, al loro rafforzamento, ingabbiamento o altro particolare accorgimento atto a scongiurare ogni e qualsiasi pericolo?

P R E S I D E N T E . Vedremo nel prosieguo della discussione quale sarà l'orientamento della Commissione. Personalmente affermo che, come ingegnere, non eseguirei mai il collaudo di una abitazione « anche parzialmente costruita in cemento armato ».

C E R V E L L A T I . Per quanto si riferisce alle costruzioni erette in periodo prebellico o bellico e colpite da sentenza di demolizione non si può fare più nulla essendo le sentenze passate ormai in giudicato. Potrebbero però esservi violazioni in atto o in corso di accertamento per le quali un nuovo esplicativo provvedimento potrebbe rappresentare una sanatoria.

F O C A C C I A . Propongo, se i colleghi commissari sono d'accordo, di rinviare il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta, onde consentirne un più approfondito studio.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno obiezioni, accogliendo la proposta avanzata dal senatore Focaccia, rinvio ad altra seduta il seguito della discussione del presente disegno di legge.

Rinvio della discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Jervolino: « Interpretazione dell'articolo 11, lettera *b*), della legge 1° marzo 1952, n. 113, per l'assegnazione agli impiegati dello Stato di alloggi di cooperative edilizie a contributo statale » (397)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Jervolino: « Interpretazione dell'articolo 11, lettera *b*), della legge 1° marzo 1952, n. 113, per l'assegnazione agli impiegati dello Stato di alloggi di cooperative edilizie a contributo statale ».

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Poichè non sono ancora in possesso di alcuni dati relativi al provvedimento in esame, prego l'onorevole Commissione di consentire che la discussione sia rinviata ad altra seduta.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno obiezioni, così rimane stabilito.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Istituzione di un diritto fisso per gli autoveicoli e i rimorchi adibiti al trasporto di cose, importati temporaneamente in Italia » (404)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione di un diritto fisso per gli autoveicoli e i rimorchi adibiti al trasporto di cose, importati temporaneamente in Italia ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

R E S T A G N O , *relatore.* A norma dell'articolo 8 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953 si stabilisce che la circolazione degli autocarri e rimorchi stranieri in Italia temporaneamente importati è consentita previo pagamento di una tassa, rapportata al frazionamento del trentaseiesimo dell'aliquota annuale. Ciò significa che per un autotreno con una portata complessiva di 10 tonnellate

nette si deve pagare una tassa di lire 3.910, mentre per un autotreno con una portata complessiva di 20 tonnellate vanno esatte per un soggiorno minimo di dieci giorni lire 7.416. Se si considera che ogni autotreno nel periodo citato può fare tre viaggi, ne consegue che la tassa graverà solo in ragione di lire 1.303 o lire 2.472 rispettivamente per un trasporto di 10 o 20 tonnellate nette. Si tratta, in sostanza, di un tributo molto modesto, specialmente se rapportato a quello che gli autotrasportatori italiani devono pagare all'estero. A noi particolarmente interessano i Paesi confinanti — Francia, Belgio, Austria, Germania e Jugoslavia — ma tali Paesi impongono oneri piuttosto alti, per cui necessita una revisione anche delle nostre tariffe, soprattutto in considerazione del concetto di reciprocità e di equilibrio che deve regolare i singoli rapporti.

Facendo una piccola analisi si nota come in Francia il veicolo di 20 tonnellate, che in Italia per dieci giorni paga 7.416 lire, paga circa 10.000 lire al giorno; in Belgio per quattro giorni si pagano 39.600 lire; in Austria 41.500; in Germania 15.000; in Jugoslavia, per dieci giorni, circa 40.000 lire. E credo sia inutile continuare: le cifre elencate sono molto eloquenti! Niente di più opportuno, quindi, dell'approvazione del provvedimento in discussione, per eliminare tale sperequazione.

Con il disegno di legge in esame si tende a precisare che gli autoveicoli ed i rimorchi temporaneamente importati in Italia sono soggetti ad un diritto fisso di lire 1.500 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di cose trasportate. Per le percorrenze non superiori a cento chilometri il diritto fisso è dovuto in ragione di lire 1.000 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di cose trasportate.

Nell'articolo 2 si prevedono possibili accordi e concessioni speciali, stabilendo esenzioni o condizioni particolari, per quei Paesi con i quali sussista reciprocità di trattamento.

Nell'articolo 3 si stabilisce che, per quanto non previsto nella presente legge, valgono, ove applicabili, le norme del testo unico 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni ed aggiunte.

Il parere della Commissione finanze e tesoro del Senato è favorevole.

Concludendo, sono propenso all'approvazione del disegno di legge in discussione che elimina sperequazioni veramente inconcepibili, rammaricandomi soltanto che non vi si sia provveduto prima.

G E N C O . Dichiaro di essere perplesso per non dire contrario. Perchè attendere che gli altri si muovano? Perchè, invece, non muoverci noi? Ignoro quanto lo Stato possa ricavare da una tale nuova tassazione; comunque ritengo ingiusto che un autotreno che viene dalla Germania con un carico di macchine e deve fermarsi a Como debba pagare un soggiorno di 10 giorni. È evidente che con una tale nuova situazione gli autotreni stranieri si fermeranno alla frontiera.

P R E S I D E N T E . E avranno maggior lavoro i nostri autotrenisti!...

D E L U C A . Il senatore Restagno si è riferito nella sua relazione particolarmente agli autoveicoli e rimorchi esteri.

Ritengo, pertanto, opportuno modificare il titolo del provvedimento, chiarendo che gli autoveicoli e rimorchi adibiti al trasporto di cose, importati temporaneamente in Italia, devono appartenere a persone residenti stabilmente all'estero.

D E U N T E R R I C H T E R . Prima di approvare il presente disegno di legge, è necessario essere certi di non aggravare maggiormente la situazione attuale.

L'articolo 1 del disegno di legge in discussione prescrive che « il diritto fisso deve essere corrisposto per ogni viaggio effettuato in entrata o in uscita dal territorio italiano ».

Poichè, in genere, il viaggio di uscita viene fatto con merci di nostra produzione che abbiamo interesse ad esportare, propongo che il diritto fisso, di cui al provvedimento, sia applicato ai soli autoveicoli e rimorchi che vengono in Italia, escludendo così quelli che dall'Italia vanno all'estero.

C E R V E L L A T I . Sono contrario alla proposta del collega De Unterrichter, perchè

esentando dal tributo gli autoveicoli e rimorchi stranieri che dall'Italia trasportano cose all'estero otterremmo proprio l'effetto contrario a quello previsto nel provvedimento.

DE UNTERRICHTER. Gli stranieri non hanno alcun interesse a fare il viaggio a vuoto e ad andarsene carichi!

CERVELLATI. Nel disegno di legge in discussione ci riferiamo agli autoveicoli e rimorchi appartenenti a persone residenti all'estero. Per evitare il sorgere di una concorrenza ai danni dei nostri trasportatori, propongo di applicare la tassa ai soli autoveicoli che trasportano merci provenienti dall'estero.

COLASANTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il disegno di legge in discussione è stato formulato su richiesta del Ministro degli esteri al quale, nelle trattative con gli altri Stati, occorreva uno strumento per poter adeguare le nostre imposizioni a quelle degli Stati stranieri.

Il disegno di legge si riferisce precisamente ai veicoli di proprietà di persone residenti all'estero che varcano i confini del Paese, indipendentemente dal fatto che le merci che trasportano siano in entrata o in uscita.

DE UNTERRICHTER. Nel disegno di legge non si è tenuto affatto conto del fattore tempo. Per evitare che gli autoveicoli stranieri possano circolare e attendere quindi liberamente al trasporto delle merci nel nostro territorio per un tempo indeterminato, ritengo sia necessario applicare la tassa in rapporto anche alle giornate di permanenza in Italia.

GENCO. In sostanza, con il nuovo provvedimento, dato che le merci già pagano un diritto doganale, si vengono a tassare due volte i medesimi prodotti.

COLASANTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Si tratta, comunque, di diritti molto inferiori a quelli che le merci italiane pagano in altri Paesi.

OTTOLENGHI. Sono perfettamente d'accordo sull'indirizzo del Governo di mantenere una situazione di reciprocità per cui l'articolo 2 potrebbe anche essere annullato, ma, sino a quando non entreranno in vigore i nuovi accordi, varranno le norme contenute nell'articolo 1 e quindi: dogana e tassa a rapporto fisso. Nè vedo la ragione di modificare la situazione attuale: ogni automezzo che entra in Italia è soggetto alla corresponsione di una tassa rapportata alla portata in tonnellate di merci ed alla permanenza.

COLASANTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Le tasse che si pagano all'estero sono enormemente maggiori di quelle che gli stranieri pagano in Italia. Mettersi sul piano della reciprocità sarebbe conveniente ove si potesse giungere all'abolizione dei diritti fissi. La maggior parte delle merci che entrano in Italia si fermano all'arco prealpino e le distanze da percorrere in territorio italiano sono minime, mai superiori ai 100 chilometri. Rarissimi i casi in cui un autotreno straniero raggiunge Bari o Roma. Le merci importate in Italia l'anno scorso assommano a 590.000 tonnellate: relativamente poco. La maggior parte di questa merce è rappresentata dal legname: i maggiori centri di lavorazione di detta materia sorgono infatti presso i nostri confini.

Da un punto di vista strettamente economico, l'applicazione delle norme di cui al provvedimento in discussione potrebbe forse rappresentare un passivo. Si tratta invece di un disegno di legge tendente unicamente a ristabilire un equilibrio economico turbato dalla mancanza di reciprocità.

RESTAGNO, *relatore.* Sono d'accordo con il senatore De Luca sulla modifica da apportare al titolo del disegno di legge in discussione.

Ritengo che le nuove disposizioni possano portare ad una perequazione con i sistemi fiscali degli altri Paesi; per la questione del pagamento in entrata ed in uscita da parte dell'autoveicolo straniero ci siamo basati sui criteri adottati dagli altri Paesi nei nostri confronti...

OTTOLENGHI. ... da valere, quindi, sul piano internazionale.

DE UNTERRICHTER. È necessario che il presente disegno di legge sia uno strumento valido sul quale poter trattare e mercanteggiare.

Mi permetto di insistere sulla mia precedente osservazione, cioè di tener conto nel presente disegno di legge del fattore tempo

PRESIDENTE. Nel testo unico, che viene innovato solo per la parte contenuta nel disegno di legge in discussione, è già presa in considerazione tale esigenza.

GENCO. Sono contrario ad inserire nel provvedimento un termine fisso, tanto più che i termini sono fissati nel permesso di importazione.

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

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

Art. 1.

Gli autoveicoli e i rimorchi adibiti a trasporti internazionali di cose, importati temporaneamente dall'estero ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero, sono soggetti ad un diritto fisso di lire 1.500 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di cose trasportate.

Per le percorrenze non superiori a cento chilometri il diritto fisso dovuto è di lire 1.000 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di cose trasportate.

Il diritto fisso deve essere corrisposto per ogni viaggio effettuato in entrata o in uscita dal territorio italiano.

SOLARI. Mi sembrerebbe opportuno rendere possibile una maggiore circolazione per le merci trasportate nella fascia dei 100 chilometri.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 2.

In esecuzione di accordi intervenuti con altri Governi, o di convenzioni internazionali oppure quando sussista reciprocità di trattamento tributario o per esigenze dei traffici, possono essere concesse esenzioni o riduzioni dal pagamento del diritto fisso, di cui all'articolo 1, con decreto del Ministro delle finanze d'intesa con quello dei trasporti.

(*È approvato*).

Art. 3.

Per il pagamento del diritto fisso, per le infrazioni e per quant'altro non espressamente previsto nella presente legge, valgono, in quanto applicabili, le norme del testo unico 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni ed aggiunte.

Il Ministro delle finanze può, con proprio decreto, stabilire nuove modalità di pagamento del diritto fisso di cui all'articolo 1 del presente testo.

(*È approvato*).

Metto ora ai voti un emendamento aggiuntivo al titolo del provvedimento, presentato dal senatore De Luca, e tendente ad integrare la dizione del titolo stesso con le parole: « ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero ».

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 12.

Dott MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari