SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 8 LUGLIO 1959

(22ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegno di legge:

« Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale » **(537)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni):**

PRESIDENTE, *relatore* . . *Pag.* 372, 373, 374, 383, 384, 385, 386, 387, 388
AMIGONI 372, 381
ANGELILLI 388
BARDELLINI 376
BERTOLI 373, 374, 382
CROLLALANZA 373, 378, 381, 382, 386
DE LUCA 381, 382
DE UNTERRICHTER 376, 387
GENCO 375
GOMBI 381, 382
MERLIN 381, 385
RESTAGNO 386
SACCHETTI 373, 377, 378, 383, 386
SOLARI 380, 381, 387
TARTUFOLI 387
TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici* . 373, 374, 375. 376, 377, 378, 382, 384, 385, 386, 387

La seduta è aperta alle ore 9,30.

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

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Cervellati e Florena sono sostituiti rispettivamente dai senatori Bertoli e Merlin.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma. del Regolamento, è presente il senatore Angelilli.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Togni e il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Spasari.

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

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale » (537) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E , *relatore*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale », già approvato dalla Camera dei deputati.

Nel corso della seduta precedente avevamo approvato l'articolo 5 e si era iniziato l'esame dell'articolo 6.

Di tale articolo do nuovamente lettura:

Art. 6.

Sono esenti dalle imposte di consumo, oltre i materiali occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione delle strade e autostrade — compresi i relativi edifici ed opere accessorie — eseguite direttamente dall'A.N.A.S., anche quelli occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione delle strade ed autostrade date in concessione.

Tale esenzione non si estende ai materiali già posti in opera alla data di entrata in vigore della presente legge, ove siano dovute le imposte di consumo. Per quei lavori non eseguiti ma appaltati al momento della entrata in vigore della presente legge, le somme che si sarebbero dovute pagare ai Comuni per imposta consumo sui materiali, saranno versate all'A.N.A.S. e considerate come economie reimpiegabili da parte dell'A.N.A.S. stessa per l'applicazione della presente legge.

Nella precedente seduta il senatore Amigoni aveva esposto i principi secondo i quali l'articolo 6 avrebbe dovuto essere modificato. È appunto in relazione a tali principi che il senatore Amigoni presenta ora il seguente emendamento sostitutivo:

« Sono esenti dalle imposte di consumo i materiali occorrenti per la costruzione, la manutenzione e le riparazioni delle strade ed autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie, eseguite dall'A.N.A.S. a totale suo carico, ovvero che siano o diverranno, per legge o per convenzione, di proprietà dello Stato.

La disposizione del comma precedente non si applica alle autostrade date in concessione dall'A.N.A.S. e che, all'atto dell'entrata in vigore della presente legge, siano in costruzione ma non ancora definitivamente collaudate; i materiali occorrenti per la loro costruzione, la manutenzione e le riparazioni sono assoggettati ad imposta di consumo da corrispondere in unica soluzione all'atto della costruzione, nella misura di lire 1.000.000 per ogni chilometro, calcolato sull'asse del tracciato e comprensiva dei materiali per gli edifici e le opere accessorie. Per le autostrade a careggiata unica o per i raddoppi la misura è ridotta a lire 600.000 al chilometro ».

A M I G O N I . La mia prima preoccupazione nel formulare l'emendamento sostitutivo all'articolo 6 è stata quella di chiarire quanto detto nel primo comma, in quanto la attuale dizione potrebbe dar luogo a qualche dubbio. Ritengo che con la dizione da me suggerita: « Sono esenti dalle imposte di consumo i materiali occorrenti per la costruzione, la manutenzione e le riparazioni delle strade ed autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie, eseguite dall'A.N.A.S. a totale suo carico, ovvero che siano o diverranno, per legge o per convenzione, di proprietà dello Stato » risulti chiaro che i materiali occorrenti devono andare esenti dalle imposte di consumo.

Il secondo comma dell'emendamento sostitutivo da me presentato riguarda le autostrade date in concessione dall'A.N.A.S., oppure che all'atto dell'entrata in vigore del provvedimento siano state appaltate ma non ancora eseguite: esse dovrebbero essere assoggettate ad una imposta di consumo da corrispondersi in una unica soluzione all'atto della costruzione, nella misura di lire 1 milione per ogni chilometro calcolato sull'asse

del tracciato e comprensiva dei materiali per gli edifici e le opere accessorie. Per le autostrade a carreggiata unica o per i raddoppi, invece, la misura sarebbe ridotta a lire 600.000 per chilometro.

S A C C H E T T I . Pongo due punti fermi alla base del mio intervento. Anzitutto vorrei avere i dati relativi al costo medio della costruzione di una autostrada, onde poter esaminare se la soluzione escogitata dal senatore Amigoni differisce molto dalla attuale misura di pagamento della imposta di consumo. Comprendo benissimo che non tutte le strade possono essere eguali, ma l'avere una base di confronto può aiutare molto per una precisa comprensione del problema. Punto secondo: se ho ben capito, il pagamento della imposta di consumo deve essere effettuato per le strade date in concessione e non riguarda quei tronchi stradali che ancora devono essere appaltati. Ritengo anch'io che sia più opportuno pensare al presente; al futuro, se mai, provvederemo in un secondo tempo.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Premetto subito che, in futuro, lo Stato non ricorrerà più alla formula delle autostrade in concessione. Troveremo senz'altro una formula migliore che dichiari l'assoluta proprietà dello Stato.

B E R T O L I . Ed allora non c'è alcun bisogno di modificare l'articolo 6.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Occorre normalizzare la questione delle autostrade per le quali sono stati già preparati gli appalti, nel senso, cioè, che si dovrà provvedere a modificare le attuali convenzioni. L'emendamento sostitutivo presentato dal senatore Amigoni ritengo risponda a tale esigenza. È chiaro, altresì, che ove si dovesse ancora ricorrere alla formula della concessione, i termini dovrebbero essere modificati in base alle decisioni prese nell'ambito della nostra discussione.

B E R T O L I . Per un più completo, disciplinato e sereno studio dell'emendamento proposto dal senatore Amigoni sarebbe opportuno che il nuovo testo, da lui presentato, venisse ciclostilato e distribuito a tutti noi. Nell'attesa si potrebbe passare alla discussione degli articoli 7 e 8.

T O G N I . *Ministro dei lavori pubblici.* Per conto mio non ho nulla in contrario a che, per il momento, venga accantonato lo esame dell'articolo 6.

P R E S I D E N T E , *relatore.* In adesione alla richiesta formulata dal senatore Bertoli, ed accolta dal Governo, se non vi sono osservazioni, la discussione dell'articolo 6 viene accantonata, per il tempo necessario a ciclostilare l'emendamento sostitutivo all'articolo 6 presentato dal senatore Amigoni.

Passiamo, pertanto, all'esame degli articoli che seguono:

Art. 7.

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a destinare, quale concorso per la costruzione in regime di concessione di tronchi autostradali, l'ammontare della spesa calcolata occorrente alla sistemazione, al miglioramento e all'adeguamento, ai sensi dell'articolo 1, del corrispondente itinerario di strade statali compreso nel programma di cui all'articolo 4.

C R O L L A L A N Z A . Ho già avuto occasione di spiegare le ragioni per le quali ritengo si debba procedere alla soppressione di questo articolo, che, del resto, non faceva parte del testo presentato dal Governo al Parlamento e che fu aggiunto dalla Camera dei deputati. Penso che l'articolo stesso potrebbe ingenerare confusione ed inficiare anche il valore della relazione che accompagnava il disegno di legge, in quanto prevede l'attribuzione, al Ministro, della facoltà di modificare gli impegni precedentemente assunti.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai

voti la proposta del senatore Crollalanza, tendente alla soppressione dell'articolo 7.

(*È approvata*).

Art. 8.

Alla copertura della spesa di lire 1 miliardo per l'esercizio 1958-59, ai sensi dell'articolo 2, si provvede con corrispondente riduzione dello stanziamento previsto, per tale esercizio, dall'articolo 18 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Alla copertura della spesa prevista dagli articoli 1 e 2 per gli esercizi sucessivi al 1958-59 si farà fronte con le prevedibili maggiori entrate.

In caso diverso si provvederà mediante riduzione per pari importo dei capitoli concernenti gli stanziamenti dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle necessarie variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali.

In adesione ai rilievi fomulati dalla Commissione finanze e tesoro del Senato propongo di sostituire, al primo comma, le parole: « per l'esercizio 1958-59 » con le altre: « per l'esercizio 1959-60 », nonchè di sopprimere il secondo e il terzo comma dell'articolo in discussione.

Ritengo che lo scopo delle modifiche da me proposte sia tanto chiaro, da non richiedere ulteriore illustrazione.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Non ho nulla in contrario ad accettare la soppressione dei commi secondo e terzo e la modifica del primo comma dell'articolo 8.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Metto ai voti l'emendamento da me presentato, tendente a sostituire, al primo comma, le parole: « per l'esercizio 1958-59 », con le altre: « per l'esercizio 1959-60 ».

(*È approvato*).

Metto ai voti l'emendamento da me presentato, tendente alla soppressione del secondo comma dell'articolo in discussione.

(*È approvato*).

Metto infine ai voti l'emendamento da me presentato, tendente alla soppressione del terzo comma dell'articolo in discussione.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 8, il quale, con gli emendamenti testè approvati, risulta così formulato:

« Alla copertura della spesa di lire 1 miliardo per l'esercizio 1959-60, ai sensi dell'articolo 2, si provvede con corrispondenti riduzioni dello stanziamento previsto, per tale esercizio, dall'articolo 18 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle necessarie variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e negli stati di previsione della entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali ».

(*È approvato*).

Riprendiamo la discussione sull'articolo 6. Il senatore Amigoni ha proposto, di sostituire la dizione dell'articolo con altra, di cui ho dato lettura, e del cui testo sono state distribuite ai componenti la Commissione copie ciclostilate.

B E R T O L I . Se ho ben capito, l'emendamento proposto dal senatore Amigoni non fa altro che ribadire la posizione di intransigenza sin qui sostenuta dal Governo ed in un certo senso, anzi, aggrava la situazione, in quanto si vuole con esso affermare che sono esenti dalle imposte di consumo i materiali occorrenti per le strade ed autostrade che siano o diverranno per legge o per convenzio-

ne di proprietà dello Stato. Su tale punto non possiamo essere d'accordo. Ora, io non dico che, ove non si addivenga ad una soluzione di equo compromesso sulla questione, noi chiederemo la rimessione in Aula del disegno di legge al nostro esame. No. Affermo soltanto che l'emendamento proposto dal senatore Amigoni non fa altro che ribadire — diciamo da un altro punto di vista... letterario! — quanto già è stato espresso. Per quanto concerne poi il secondo comma dell'articolo, nel nuovo testo proposto dal senatore Amigoni, debbo rilevare che, tenuto conto che i Comuni già percepiscono una percentuale dell'8 per cento, ritengo inutile fissare un tanto a chilometro in quanto: 1) le strade non hanno tutte la medesima larghezza; 2) bisogna tener conto di un'eventuale svalutazione della moneta. Appunto per tali considerazioni ritengo sia più rispondente alla realtà fissare una percentuale sul valore globale della strada.

Quanto alle autostrade che verranno costruite in futuro, sono d'avviso che non si debba sopprimere l'imposta di consumo, perchè essa, per alcuni Comuni, rappresenta una entrata necessaria. La corresponsione di un contributo, pari all'1,10 del valore totale di una strada, credo rappresenti la quinta parte del contributo che i Comuni percepiscono attualmente.

G E N C O . Ma da una strada, per esempio, come la Foggia-Bari che snoda quasi esclusivamente in aperta campagna, i Comuni che utile possono trarre?

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Preciso innanzi tutto che il problema che oggi si pone, sino a qualche mese fa non aveva eccessiva rilevanza, tanto è vero che quando si è dato corso al piano autostradale per la Liguria tale problema non si è presentato. Infatti, con tacita comprensione e molta buona volontà da una parte e dall'altra, si è potuto lavorare ottimamente e di comune accordo. Molti Comuni non hanno chiesto la corresponsione di alcun contributo e quei pochi che lo hanno fatto, hanno ottenuto contribuzioni minime, non imponendo misure vessatorie (il massimo è stato rappresentato infatti dall'8 per cento sul valore dei materiali che incidono sul costo della costruzione per il 15 o il 20 per cento e non per il 50 per cento). Il problema, dunque, non si è presentato per i primi 50 chilometri dell'« autostrada del sole »; poi, come se fosse stata passata parola, nella seconda fase di realizzazione del piano c'è stata una vera fioritura di richieste da parte dei Comuni attraversati da tale autostrada che hanno domandato 8, 10, 12 volte di più della cifra massima consentita, trascurando allegramente il fatto che lo Stato, con tali opere, apportava loro il benessere, e non agiva per speculare. Posso dirvi che tale azione vessatoria c'è stata — potrei fornirvi tutte le indicazioni — e continua ancora, purtroppo. Il Ministero, per ora, ha impartito disposizioni di largo respiro, ma, badate bene, se non sistemeremo subito la questione ci troveremo di fronte a casi particolarmente incresciosi.

Ha ragione il senatore Genco quando afferma che l'A.N.A.S. non si è preoccupata di chiarire tale situazione, in quanto dovrebbe essere pacifico non riconoscere l'obbligo del pagamento di tali contribuzioni. Ma ora, quale è la situazione?

Vi sono delle autostrade per le quali è impossibile stabilire *a priori* il costo chilometrico medio: si può dire, infatti, che potranno costare 50, come 250 o come 1.200 milioni, considerando alcuni tratti di terreno montagnoso. La fissazione della misura è particolarmente difficile appunto per quelle zone che richiedono un maggiore impiego di mezzi, in rapporto alla configurazione del suolo. Posto, allora, che un'autostrada moderna, della carreggiata di 24 metri, venga a costare mediamente 100-150 milioni a chilometro, il contributo, mai superando quello dell'8 per cento, dovrà essere fissato su tale cifra. Non dovranno assolutamente essere ammesse eccezioni, come appunto si è verificato con il comune di Barberino di Mugello, che, con un bilancio di 30 o 40 milioni, ha chiesto un contributo di 400 milioni, minacciando, in caso di mancato accoglimento della richiesta, il fermo dei lavori ed il sequestro dei materiali.

B A R D E L L I N I . Addirittura il sequestro dei materiali?

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Sì, il sequestro dei materiali a garanzia del pagamento. Per tali considerazioni, non si può lasciare incerta ed insoluta una situazione così grave. Credo sia interesse di tutti fare in modo che ogni possibile ostacolo venga prontamente rimosso. Intendiamo avere precisa la configurazione del nostro diritto, per tagliare corto ad ogni discussione: affermando questo, sostengo che ha ragione il senatore Genco, quando dichiara che il primo comma dell'articolo 6 è pleonastico. Io direi addirittura che « sono esenti da imposta le autostrade che sono, comunque, di proprietà dello Stato ». Per il resto penso che l'articolo 6, così come è stato modificato secondo lo emendamento proposto dal senatore Amigoni possa rappresentare quanto di più largo e di più comprensivo si possa concedere, con giustizia distributiva, ai Comuni, per i quali la corresponsione di un tanto a chilometro deve costituire la prova che il Governo si preoccupa anche della finanza locale.

E scendendo al pratico, ritengo che un contributo di 1.000.000 a chilometro rappresenti una giusta misura, da adottarsi in via equitativa, rispondente allo spirito ed ai calcoli della Commissione finanze e tesoro del Senato.

Ripeto: il Governo è pronto a dare tutti i chiarimenti possibili, ma non paventa una eventuale rimessione all'Assemblea del disegno di legge al nostro esame. Sarà facile, per l'opinione pubblica, accertare a quale parte attribuire gli intralci e i ritardi. Rammentino gli onorevoli senatori che esprimendo parere favorevole all'approvazione del disegno di legge in discussione si creano le premesse per un duraturo impiego di una larga massa di lavoratori, manovali o sterratori che siano, cioè di gente non meglio qualificata professionalmente, che altrimenti forse si troverebbe di fronte lo spettro della disoccupazione. Non è nostra intenzione speculare a vantaggio di un Comune piuttosto che di un altro. A noi interessa che il piano autostradale venga presto realizzato ed alle migliori condizioni possibili. Questo, anche se da parte di qualche Comune (e non mi stancherò mai di ripeterlo) si è voluta esercitare una vera e propria azione vessatoria. Vorrei, ora, che i colleghi prendessero nota, con molta lealtà e franchezza, che da parte del Governo è stata posta tutta la migliore buona volontà per andare incontro ai desideri di tutti: ciò diciamo, perchè vogliamo che ciascuno sia posto di fronte alle proprie responsabilità.

D E U N T E R R I C H T E R . La larghezza di una strada viene definita in base ad una sezione comunemente accertata. Le variazioni, quando vi siano, non dovrebbero essere tali da rappresentare scarti sensibili agli effetti dell'impiego dei materiali, perchè, quando si ricorre alle sezioni più strette, è evidente che aumentano le opere di arte o che ci si trova di fronte a maggiori difficoltà di ordine tecnico. L'impiego di materiali, per una strada dalla carreggiata oscillante fra i 24 e i 26 metri, è, ad un di presso, sempre eguale.

Per mia soddisfazione personale, ho voluto compiere una specie di piccola indagine su un tronco autostradale. Si sostiene che se il valore dei materiali non è inferiore al 40 per cento al valore dell'opera, si paga un contributo dell'8 per cento. Ora, nessuno ci impone di pagare il massimo, specie se si considera che molto spesso il valore dei materiali non raggiunge il 20 per cento del valore totale della autostrada. Pertanto ritengo che una formula di intesa si potrebbe trovare su una base del 10 per cento, che non lede gli interessi dei Comuni, anzi soddisfa parte delle loro esigenze. Tale misura non appare irragionevole, mentre una richiesta più onerosa finirebbe per incidere sulla possibilità di finanziamento o meno di altre autostrade.

Potrebbero, infine, gli appaltatori dei lavori, prendere l'iniziativa di visitare i vari Comuni che l'autostrada dovrebbe attraversare e fare agli amministratori locali un discorsetto del genere: siete disposti a rinunciare ad un eventuale contributo se l'autostrada attraverserà il vostro Comune? Penso che se si usasse questo sistema, appena un decimo degli interrogati risponderebbe

negativamente, perchè l'autostrada è vista di buon occhio da tutti.

S A C C H E T T I . Debbo dichiarare che se si tratta di compiere uno sforzo per cercare — sia per le controversie in atto che per quelle che verranno — una unità di misura che semplifichi il nostro lavoro, sono senz'altro d'accordo, ma ciò deve essere interpretato come la migliore dimostrazione della nostra buona volontà di vedere risolto il problema. A noi non interessa che per il passato ci siano stati accordi fra società concessionarie, Comuni, eccetera; a noi interessa piuttosto che ogni cosa sia ben chiara fin d'ora.

Onorevole Ministro, lei sa benissimo quale è la situazione. Allo stato attuale della legislazione pensiamo che una parte almeno delle imposte di consumo sia dovuta alle amministrazioni comunali. Possiamo accettare, al punto in cui siamo, il fatto che il Ministro dica: parliamoci molto chiaro, si tratta di sanare quello che abbiamo fatto: noi per il futuro non daremo più concessioni di questo tipo, ma supereremo la questione attraverso la formulazione di nuove convenzioni. Allo stato attuale noi siamo convinti che per le strade costituite in regime di concessione sia necessario e doveroso stabilire che una percentuale sia data anche per le imposte di consumo, per oggi e per domani. Questa è una questione molto grave, perchè bisogna ricordare che vi sono dei Comuni che hanno imposte industriali. Io non vengo qui a difendere nessuno, però mi sembra che il suo punto di vista, onorevole Ministro, sia notevolmente unilaterale. Le porterò pubblicamente alcuni esempi, e poi, non per polemizzare, ma per dimostrare la realtà dei fatti, porterò l'esempio di alcune ditte private che hanno vinto anche gare d'appalto, per spiegare come le hanno vinte e che cosa c'è sotto.

Per esempio, nel tratto di autostrada che attraversa l'Emilia, partecipa alle gare un consorzio che per capacità, serietà e onestà dei soci non è inferiore ad alcuna ditta privata. A un dato momento, quando si arriva alle trattative per l'appalto, si chiede al consorzio qual'è la riduzione che può fare, e se non è possibile una riduzione, si sceglie una ditta privata che ragiona così: ma sì, prendiamo noi l'appalto con il 2 per cento in meno del consorzio, poi ce la vedremo col Comune per non pagare i dazi.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Se permette interrompo. Prima di tutto la questione non riguarda il Ministero e l'A.N.A.S., ma riguarda la concessionaria. È da notarsi inoltre che noi approviamo gli appalti soltanto sulla base della convenienza, ed è quindi evidente che se sono state presentate delle convenzioni attraverso le quali un'offerta dava il 2 per cento in meno, può anche essersi verificata la situazione illustrata dal senatore Sacchetti. Per conto mio poi interpreto la legge nel senso che il dazio non è dovuto, e se andate a fondo nelle controversie, fino ad arrivare in Cassazione, vedrete chi ha ragione su questo punto! Comunque è chiaro che, sul piano della convenienza, la concessionaria ha interesse a dare la concessione a chi offre di effettuare i lavori alle condizioni più convenienti; questa convenienza poi riguarda anche lo Stato, che concorre nella spesa.

S A C C H E T T I . Per me i dazi devono essere pagati comunque, ma siamo disposti ad accogliere una proposta di riduzione.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* L'A.N.A.S. riconosce le offerte di maggior convenienza e tutti gli uffici hanno l'ordine, nonostante le pressioni di ogni genere, di dare gli appalti sul piano della maggior convenienza; tanto è vero che non ho mai modificato il criterio che ho posto a base di tutte le concessioni, quello cioè di concedere gli appalti a chi presenta l'offerta più vantaggiosa.

S A C C H E T T I . Voglio concludere con questa dichiarazione: noi rimaniamo fermi sulla nostra posizione e siamo disposti a prendere come unità di misura anche un tanto per chilometro. Proponiamo che sia data, come minimo, la somma di 2 milioni per chilometro, che corrisponderebbe all'incirca, secondo una linea prudenziale di cal-

colo fatta da noi, sia pure affrettatamente, al 50 per cento delle attuali imposte. A me pare che la cifra di 2 milioni dovrebbe trovarci tutti d'accordo, e proporrei di aggiungere, nella formulazione del nuovo testo dell'articolo 6, che essa riguarda non solamente i lavori dati attualmente in concessione, ma anche tutti quelli che saranno dati in concessione in futuro. Che poi il Ministro dica: noi troveremo una formula per cui la vigente legislazione sarà elusa, questo è un altro problema ed è una questione che riguarderà il Ministero; ma noi, non dico per nostro coscienza, ma per estrema correttezza nei rapporti delle Amministrazioni pubbliche dei comuni e anche dello Stato, e per quello che oggi si attende da noi, riteniamo che nella percentuale del gioco di affari che si svolge in queste società concessionarie, sia calcolata anche una piccolissima parte da assegnare alle Amministrazioni comunali. Sappiamo che la costruzione dell'autostrada, lo ripeto fino alla noia, porta anche dei dissesti per i Comuni, sopratutto per i piccoli Comuni, e quello che noi dobbiamo dare loro serve soltanto a rimettere in sesto le strade secondarie sconvolte dal passaggio di mezzi di trasporto occorrenti ai lavori.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* A questo pensiamo noi.

S A C C H E T T I . Non potete pensarci voi! Prendo atto della dichiarazione di buona volontà, ma oggi le strade di collegamento comportano notevoli oneri per le Amministrazioni comunali, che non hanno mezzi adeguati.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Ma stanzieremo 1 milione, 2 milioni, 3 milioni, quello che il giudice vorrà!

S A C C H E T T I . Onorevole Ministro, non parlo dei raccordi, il raccordo è un'altra cosa. Parlo qui delle strade comunali, che sono state completamente messe sossopra durante la costruzione delle autostrade e che hanno bisogno di essere completamente riparate e rifatte. Parlo, ad esempio, delle amministrazioni di Sant'Ilario o di Santo Stefano, che hanno bisogno di milioni e milioni per sistemare tali strade! L'A.N.A.S. non può occuparsi di una questione di questo genere. Ora, se a queste Amministrazioni viene dato qualche milione per sistemare le strade di cui ho fatto cenno, secondo me non si trattata opinabile, costituisca una specie di diritto da parte dei Comuni di ricavare un certo vantaggio economico dalla costruzione delle autostrade.

C R O L L A L A N Z A . Vorrei pregare i colleghi dell'altra parte di guardare con senso realistico il problema del quale ci stiamo occupando. In effetti le esigenze che hanno portato a chiedere la modifica dell'articolo 6 hanno dato luogo anche ad alcune mie perplessità, quale è stata quella di fare in modo che comunque i Comuni attraversati dalla autostrada potessero trarre un certo vantaggio e non essere privati di quello che voi ritenete, in base a una dottrina che è diventata opinabile, costituisca una specie di diritto da parte dei Comuni di ricavare un certo vantaggio economico dalla costruzione delle autostrade.

Però è stato chiaramente e largamente dimostrato, in tutte le nostre discussioni, che la materia è opinabile dal punto di vista giuridico e che comunque, anche quando si voglia dare per concesso in modo assoluto che sia un diritto spettante ai Comuni il percepire questa imposta di consumo, questa è sempre materia che dà luogo, ha dato luogo e continuerà a dar luogo a vertenze giudiziarie; anche dove non vi sono o non vi saranno vertenze giudiziarie, tale materia dà luogo in continuazione a difficoltà di accertamento in rapporto alla natura diversa, nella costruzione di un determinato tronco di autostrada, degli elementi che ne compongono il costo, cioè opere d'arte, rilevati, mano d'opera, eccetera.

Con molta buona volontà si è giunti, sia pure faticosamente e tenendo presente quello che voi avete invocato, cioè l'opportunità di emendare l'articolo 6 sulla base delle proposte della 5ª Commissione, a scendere sul terreno del compromesso, che evidentemente, come tutti i compromessi, risente della sua

natura. Però, indipendentemente da ciò, mi pare che si è trovata una formula che, nella sua impostazione, è di facile e rapida applicazione, nell'interesse stesso dei Comuni, i quali, se anche in ordine alle vertenze in corso avessero ragione, dovrebbero aspettare diversi anni prima di veder praticamente riconosciuto il loro diritto a riscuotere quello che è stato loro attribuito per imposta di consumo.

Viceversa, su un terreno di praticità, i Comuni hanno oggi la possibilità immediata di riscuotere quel tanto che la formula stessa consacra. Si ribatte che vi sono i Comuni di determinate zone dove prevalgono le opere d'arte, che nello sviluppo chilometrico delle autostrade verrebbero, attraverso questa formula, a incassare meno di quanto avrebbero dovuto incassare. Io però escludo che possa essere considerato questo aspetto del problema tanto più che i Comuni hanno rivendicato il massimo, cioè l'8 per cento; senza poi contare che, nella maggior parte dei casi, i Comuni, quando non abbiano motivo, non dico di vessazione, come è stato detto qui dal Ministro e negato dall'altra parte, ma di preconcetto nell'esecuzione di una determinata opera, i Comuni, ripeto, cercano sempre di venire a un accomodamento con la società appaltatrice, sopratutto quando si tratta di arricchire, di dotare il Comune di una determinata opera che va a vantaggio di tutti.

Non è da escludere, anzi io riconosco, che determinati Comuni incasseranno di meno, ma scendendo sul campo pratico e considerando lo sviluppo dell'« autostrada del sole » (se in futuro ci dovesse essere una concessione ad esempio nel Tavoliere delle Puglie il problema avrebbe completamente un altro sviluppo), quanti credete siano i chilometri nei quali prevalgono le opere d'arte e quanti invece i chilometri nei quali prevalgono i rilevati e comunque l'impiego di mano d'opera? Se procediamo ad un'esemplificazione di larga massima possiamo dire che ci sarà sì e no un 20 per cento di Comuni nei quali lo sviluppo chilometrico inciderà prevalentemente sulle opere d'arte e un 80 per cento di Comuni in cui lo sviluppo chilometrico inciderà sui rilevati e sulle opere di sistemazione stradale. E allora considerate anche, voi che vi siete levati a difendere gli interessi dei Comuni (e chi è che non vuol essere difensore degli interessi dei Comuni, quando si conoscono le condizioni in cui essi versano e si invoca da tempo una legge di riforma delle finanze locali?), considerate di essere oggi, tramite questa formula che vi vien sottoposta, difensori di un 80 per cento di Comuni, i quali solo attraverso tale formula finiranno per avere un vantaggio. È vero che un certo numero di Comuni sarà messo in condizioni di riscuotere di meno, ma la grande maggioranza di essi da questa formula finirà col trarre un beneficio, un vantaggio.

D'altra parte quale è il problema? Il senatore Sacchetti dice che per semplificare le cose, per giungere ad una conclusione più sollecita, bisognerebbe decidere di dare un tanto per chilometro, osservando però che la cifra di 1 milione è inadeguata e proponendo quindi una cifra di 2 milioni. Ma io vorrei far considerare che quel milione, (ci sono qui diversi ingegneri che potrebbero dare il loro parere), corrisponde, più o meno, a quell'1 per cento proposto dalla Commissione finanze e tesoro, e che voi eravate convinti rappresentasse una soluzione tale da garantire gli interessi dei Comuni e da costituire anche un'equa soluzione del problema. Ora, senza parlare di 2 milioni, siamo sicuri che l'onorevole Ministro non si irrigidirà proprio sul milione, se vi sarà la possibilità di arrotondare tale cifra, contribuendo così a chiudere questa nostra laboriosa discussione e a concludere l'*iter* di questo disegno di legge che, credete a me, è ansiosamente atteso non soltanto dalle popolazioni che fanno parte dei Comuni attraversati dalle autostrade, che sono prese in considerazione soltanto in parte nel disegno di legge (solo 40 dei 240 miliardi incidono infatti sulle autostrade), ma da una gran parte delle popolazioni d'Italia che attendono come una manna questa legge per vedere migliorate le condizioni della circolazione, le quali, con il nuovo Codice, hanno subìto sì un miglioramento, ma non un miglioramento tale da garantire che la circolazione si svolga in modo sostanzialmente diverso che per il passato. Fino a quando non avremo sistemata la rete delle autostrade nazionali un tale miglioramento non si potrà raggiungere.

Per questi motivi faccio appello al buon senso e alla saggezza dei colleghi dell'altra parte, perchè entrino nell'ordine di idee di un ulteriore compromesso e facciano in modo che si possa varare una buona volta questa legge, ansiosamente attesa dalle popolazioni.

S O L A R I . È evidente che il provvedimento è atteso e che si ha desiderio di iniziare i lavori senza intralci; ma qui non si fa nulla per impedirlo. Non ho partecipato alla scorsa seduta, ma quello che rilevo è che questa imposta esiste. Stabilire ora quello che succederebbe se i Comuni si mettessero in lite, significa parlare di cose che non si conoscono. Dipende da ciò che deciderà l'autorità giudiziaria. Quanto possono durare le vertenze? Sei mesi, cinque anni? Noi non lo sappiamo. Ad ogni modo, mi rifaccio al problema di fondo: da parte governativa si è contrari a qualsiasi imposta indiretta. Però oggi le imposte indirette esistono e costituiscono, sopratutto per i Comuni, un'altissima percentuale delle entrate.

Mi sono stupito quando ho sentito parlare l'onorevole Ministro, preoccupato per gli impedimenti che ha incontrato nella costruzione delle autostrade, perchè mi è sembrato che i suoi sentimenti fossero un po' quelli della sinistra. Egli era certamente in buona fede (mi guardo bene dal dire il contrario), ma non so se vi sarebbe stata la stessa sollecitudine se si fosse trattato di grossi interessi, invece che, come in questo caso, di piccoli interessi. Lei, onorevole Ministro, dice che andando in Cassazione i Comuni perderebbero, io invece dico il contrario, quindi certezza assoluta non c'è. Lei ha detto che si sono costruite numerose autostrade in Italia senza che vi siano state discussioni: ha detto anche che l'A.N.A.S. non pensava di dover riconoscere imposte di questo genere. Credo che lei sia certamente in buona fede, perchè evidentemente è seccato da questi interventi di agenti giudiziari che vengono a impedire che si costruisca. Ella ha messo inoltre in evidenza l'azione vessatoria svolta da alcuni Comuni. È chiaro, però, onorevole Ministro, che quei Comuni hanno ritenuto di essere lesi nei loro interessi. Non conosco i modi della azione di essi, e non entro nel merito neppure di quello che può essere successo quando sono stati concessi gli appalti; mi limito a constatare la situazione di fatto. L'imposta esiste e quindi il costo del lavoro su chiunque gravi, dovrebbe essere identico.

Penso che si debba arrivare a una conclusione, la meno lesiva possibile degli interessi dei Comuni; vediamo di arrivarci commettendo il minor numero di errori possibile. Se « l'autostrada del sole » deve comportare un'imposta di 500 milioni, questi 500 milioni devono venire distribuiti secondo l'entità dell'imposta sui materiali. Riguardo a quello che diceva il senatore De Unterrichter, sulla convenienza o meno di passare più a destra o più a sinistra, più in alto o più in basso, ritengo che sia una questione di nessuna importanza, perchè si tratta solamente di un raffronto economico. La situazione di fatto è che l'autostrada ha un determinato tracciato e che le opere considerate sono quelle necessarie per la costruzione di quella determinata autostrada. Bisogna stare molto attenti a che l'ente maggiore, cioè lo Stato, non tolga un vantaggio agli enti minori, cioè ai Comuni, perchè, mentre il disavanzo sui bilanci dell'uno è del 3 per cento, il disavanzo sui bilanci degli altri è del 30 per cento, senza contare che allo Stato basta cercare degli evasori fiscali per annullare il suo 3 per cento, cosa che invece non è possibile ai Comuni. In questo problema è interessata direttamente l'autonomia dei Comuni, che si riflette sulla loro autosufficienza finanziaria. Ora a me interessa che non si infierisca troppo su questi Comuni, anche se essi possono aver ecceduto nella loro reazione.

Non sono d'accordo con alcuna delle due proposte che sono state fatte. A mio avviso si dovrà trovare un'altra soluzione; perchè se noi calcoliamo un tanto a chilometro si potrà, ad esempio, determinare la situazione di un Comune che, attraversato da un'autostrada per una lunghezza di 30 chilometri, riceverà 30 milioni traendone quindi un vantaggio, mentre un altro Comune, sul territorio del quale viene costruito un viadotto di 1 chilometro e mezzo, riceverà 1 milione e mezzo, e quindi subirà un danno. Quindi è un'ingiustizia che lo Stato infierisca contro gli organismi più poveri.

Concludo pertanto proponendo che anche nelle concessioni future si tenga conto della necessità che i benefici di legge siano ugualmente operanti nei confronti degli enti locali. Ritengo che sia giusto calcolare un tanto per chilometro, perchè se si calcolassero delle percentuali sul valore globale delle strade potrebbero sorgere delle liti e delle contestazioni; bisognerebbe però riconoscere anche un tanto al metro lineare per le opere d'arte che abbiano un'estensione maggiore, ad esempio, ai 10 metri. Non è difficile misurare le opere d'arte superiori ai dieci metri.

La mia proposta quindi è questa: considerare nel disegno di legge anche le eventuali concessioni future e riconoscere un tanto al metro lineare per le strade e un tanto al metro lineare per le opere d'arte che abbiano una estensione superiore ai 10 metri.

C R O L L A L A N Z A . Ma vi è una differenza tra un viadotto che abbia delle fondazioni che scendono a 100 metri e un altro che abbia un'altezza di soli 5 metri.

S O L A R I . Sì, ma se consideriamo tutti questi elementi non finiremo più. Noi vogliamo almeno avvicinarci ad una soluzione equa, e mi pare che questa sia l'intenzione e del Governo e della Commissione.

M E R L I N . Provate a trovare una soluzione migliore di questa, io non la trovo. Secondo il mio parere di modestissimo giurista, se i Comuni fanno la causa e vanno in Cassazione, vince lo Stato, perchè non è concepibile questa lotta dei Comuni contro lo Stato. Pare che si tratti di enti diversi, mentre non sono che enti minori, compresi nella famiglia dello Stato. Affermiamo questo principio, facciamola finita e riconosciamo che lo emendamento Amigoni è un emendamento equitativo che tiene conto di questa situazione. Do il mio voto favorevole all'emendamento Amigoni.

D E L U C A . Io desidero fare qualche precisazione. Vedo innanzitutto che da parte del Governo, ogni volta che ci si rivolge da questa parte, si parla con la solita prevenzione, con i soliti preconcetti. Ora questo non è giusto e penso che non sia neanche onesto, perchè noi, in tanti anni di attività parlamentare, abbiamo sempre dimostrato la nostra collaborazione.

A M I G O N I . Qualche volta sì e qualche volta no.

D E L U C A . Mi riferisco, tra l'altro, alla legge sulla perequazione tributaria: credo che non vi sia stata dalla vostra parte neanche un parlamentare che non abbia riconosciuto il contributo che noi vi abbiamo apportato. Potrei citare anche molti altri casi.

Non è che i socialisti e i comunisti siano degli anarchici, onorevole ministro Togni, perchè l'anarchico applica la formula: « tanto peggio tanto meglio », ed è chiaro che se noi fossimo anarchici non siederemmo in questi posti.

Parlo così perchè noi siamo qui per contribuire alla formulazione di un provvedimento che sia il migliore possibile, nonostante che l'onorevole ministro Togni abbia parlato di responsabilità e abbia espresso il parere che noi quasi quasi siamo qui, ostinatamente decisi a portare il disegno di legge in Aula. Qui si discute semplicemente, caro ministro Togni, perchè in Parlamento noi siamo stati eletti per parlare.

Non ci troviamo nella Camera dei fasci e delle corporazioni. Ognuno è stato eletto con le proprie capacità di parlare. Lei, onorevole Ministro, ha detto inoltre che se i Comuni arriveranno in Cassazione perderanno la causa. Ma chi glielo ha detto? Questo è il suo punto di vista. Intanto vi sono stati dei magistrati, che certamente non saranno stati dei pazzi, che hanno condannato le ditte, che hanno fermato i lavori, che hanno fatto sequestrare i materiali.

G O M B I . Io sono d'accordo con il collega De Luca. Voi sostenete che avete delle prove per cui i Comuni hanno torto, ma io vi dico che ho una montagna di sentenze attraverso le quali risulta che i Comuni hanno avuto ragione. E il Governo sa benissimo che i Comuni hanno ragione.

Per quello poi che riguarda il compromesso di cui si è parlato, vi ricordo che ogni compromesso, anche se ben fatto, comporta sempre la rinunzia a qualche cosa, per entrambi le parti interessate.

C R O L L A L A N Z A . Danneggia alcuni e avvantaggia altri.

D E L U C A . Il nostro sforzo dovrebbe consistere nel procurare il minor danno possibile ai Comuni. Sappiamo tutti che i Comuni, da quelli dell'Italia settentrionale a quelli dell'Italia meridionale, sono in completo dissesto, non possono pagare gli impiegati, non possono pagare la luce elettrica e vogliamo toglier loro anche questa possibilità! Facciamolo pure questo compromesso, ma in maniera tale da arrecare il minor danno possibile alle Amministrazioni comunali. Noi non vogliamo portare il disegno di legge in Aula, ma vogliamo che sia approvato e varato e che ai Comuni sia arrecato il minor danno possibile.

G O M B I . Il *quantum* che deve essere riconosciuto ai Comuni e il modo in cui deve essere misurato e concesso costituiscono ancora materia di discussione, ma ci hanno fatto conoscere l'intransingenza del Governo al riguardo. La discussione che si sta svolgendo sarebbe sufficiente a smentire le continue, reiterate insinuazioni del Ministro dei lavori pubblici che ha iniziato tale discussione dicendo: per quanto riguarda l'articolo tal dei tali, il Governo su questa posizione è irremovibile e nell'altro ramo del Parlamento i vostri compagni hanno già votato.

Se ora è stato raggiunto un accordo di compromesso, ciò prova che noi siamo qui non per sabotare, ma per discutere le condizioni nel tentativo di migliorarle, e per cercare di raggiungere e di conservare una visione ampia e serena dei vari problemi. Sono state superate le barriere dell'intransingenza del Governo, e superandole si è dato ragione alle eccezioni da noi sollevate. Vi è però un aspetto che non è stato ancora superato, almeno esplicitamente; se è una riserva che si vuol tenere in serbo per l'ultimo minuto, mi pare che sia giunto il momento di manifestarla. Questo aspetto riguarda le future costruzioni di autostrade. Il Ministro ci ha anticipato che non ci saranno concessioni in futuro; stando così le cose egli non dovrebbe avere alcuna esitazione ad accettare le nostre richieste al riguardo, volte a considerare anche le autostrade che si costruiranno nel futuro in regime di concessione.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Questo è già compreso nell'attuale formulazione dell'articolo 6.

G O M B I . Bisogna essere più espliciti, bisogna prendere una posizione chiara.

Riconfermo inoltre che il linguaggio che si tiene nei nostri confronti non è corretto, ed è una considerazione che va ribadita ogni volta, perchè ogni volta si rende necessario ripeterla.

B E R T O L I . Non sono d'accordo sulla questione della vessazione fatta dai Comuni, ma, per comodità di ragionamento, l'accetto come ipotesi. Prendo anche per buono tutto ciò che ha detto il collega De Unterrichter, che poi è ciò che più o meno è stato detto dal Ministro. La questione della vessazione dei Comuni che vogliono di più, viene comunque eliminata col criterio di fissare un tanto per chilometro. Consideriamo ora quest'onere, che sarebbe tale da impedire la costruzione delle autostrade. In sostanza, allo stato attuale, il carattere dell'imposta che è dell'8 per cento costituisce soltanto l'1,5 per cento sul totale dell'opera. Mi pare quindi che già allo stato attuale non sarebbe tale da impedire la costruzione di autostrade! Parliamo con le cifre alla mano! Vogliamo comunque ritenere che questo 1,5 per cento comporti un onere troppo grave? Riduciamolo, allora, quest'onere, arriviamo al punto in cui il Governo non potrà più dire che è stata fatta un'opera di sabotaggio per non permettere allo Stato di costruire autostrade; arriviamo per esempio all'1,1 per cento.

Se siamo d'accordo che con la percentuale chilometrica eliminiamo la questione della vessazione dei Comuni, se conveniamo che riducendo l'imposta all'1,5 per cento o all'1,1 per cento possiamo metterci d'accordo per

non impedire allo Stato di costruire autostrade, per quale ragione dobbiamo continuare a discutere?

Non possiamo però accettare l'emendamento del collega Amigoni; prima di tutto per quello che riguarda il futuro delle autostrade date in concessione, perchè siamo del parere che bisognerà dare sempre qualche cosa ai Comuni; in secondo luogo per quello che riguarda il secondo comma dell'articolo, che sembra presentare dei pericoli. Infatti per le strade già appaltate, l'appaltatore della strada ha fissato il suo prezzo tenendo anche conto dell'imposta di consumo che avrebbe dovuto pagare, e pertanto quando noi riduciamo o aboliamo questa imposta veniamo ad avvantaggiare non lo Stato, ma l'appaltatore, e quindi il fine che ci proponiamo accettando quest'emendamento non l'otteniamo affatto.

Un'altra ragione per cui non possiamo accettare questo emendamento è che qui non si fa distinzione tra opere già eseguite e opere che bisogna ancora eseguire. Per quello che riguarda le opere già eseguite, per le quali i Comuni hanno già percepito almeno in parte la loro imposta, si verificherebbe l'inconveniente che i Comuni dovrebbero restituire agli appaltatori le imposte già percepite. Credo però che su questo punto siamo tutti d'accordo, e quindi bisognerebbe modificare lo emendamento in base ai criteri accettati da tutti.

L'unico punto controverso rimane il *quantum;* ma anche qui possiamo metterci d'accordo in base ai ragionamenti che sono già stati fatti e in base alle cifre che sono già state accertate.

Siamo quindi già pervenuti su un terreno di accordo concreto, che ha sgombrato la discussione da ogni prevenzione.

Bisognerebbe anche risolvere la questione se, al momento in cui viene dato l'appalto, le strade siano di proprietà dello Stato o no. Per noi no, perchè fintanto che la strada non è costruita non è di proprietà dello Stato, ma ci sono altri che la pensano diversamente. Si tratta comunque di una piccola questione, che bisognerebbe però risolvere.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Propongo di sospendere la seduta per dar modo al presentatore dell'emendamento sostitutivo dell'articolo 6, senatore Amigoni, di predisporre alcune modificazioni al testo, sulla base degli elementi di giudizio emersi nel corso della discussione.

(*La seduta, sospesa alle ore 11,25, è ripresa alle ore 11,40*).

P R E S I D E N T E , *relatore*. Do lettura dell'articolo 6, come risulta in un nuovo testo redatto dal senatore Amigoni, testo che è stato dattiloscritto e distribuito.

In esso vi sono peraltro degli errori e delle omissioni che occorrerà correggere in sede di coordinamento, e che vi prego fin d'ora di tenere nel debito conto:

« Sono esenti dalle imposte di consumo i materiali occorrenti per la costruzione, la manutenzione e le riparazioni delle strade ed autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie, eseguite dall'A.N.A.S. a totale suo carico ovvero che siano per legge o per convenzione di proprietà dello Stato.

Tale esenzione non si estende ai materiali già posti in opera alla data di entrata in vigore della presente legge.

La disposizione del primo comma non si applica pure alle autostrade che saranno date in concessione dell'A.N.A.S. oppure che all'atto dell'entrata in vigore siano appaltate ma ancora eseguite; i materiali occorrenti per la loro costruzione, la manutenzione e le riparazioni sono assoggettati ad imposta di consumo da corrispondere in unica soluzione all'atto della costruzione, nella misura di lire 1.250.000 per ogni chilometro, calcolato sull'asse del tracciato e comprensiva dei materiali per gli edifici e le opere accessorie. Per le autostrade a carreggiata unica o per i raddoppi la misura è ridotta a lire 800 mila al chilometro ».

S A C C H E T T I . Ritengo sia doveroso precisare che il quantitativo del materiale da costruzione non impiegato nei lavori, perchè eccedente, andrà a vantaggio dell'Amministrazione pubblica e non degli appaltatori.

Prego, quindi, l'onorevole Ministro di voler prendere le misure necessarie.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Poichè nessun altro chiede di parlare metto ai voti l'articolo 6 nel testo proposto dal senatore Amigoni, e del quale ho dato testè lettura.

(*È approvato*).

Esaurito l'esame degli articoli del disegno di legge, passiamo ora alla votazione degli ordini del giorno.

Informo la Commissione che è stato presentato dai senatori Gombi, Merlin, Solari e Bardellini il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione del Senato, preso atto che i rappresentanti delle provincie di Alessandria, Cremona, Genova, Mantova, Piacenza, Trento e Verona, dei comuni di Bolzano, Cremona, Genova, Mantova, Piacenza e Verona e delle Camere di commercio di Cremona, Genova, Mantova, Piacenza, Torino e Verona, riuniti il 14 giugno 1959 presso la Camera di commercio, industria e agricoltura di Cremona, hanno dichiarato di approvare due progetti, già in fase di avanzata impostazione, per l'autostrada Torino-Piacenza e per l'autostrada del Brennero, ed hanno riaffermato la necessità e l'urgenza della realizzazione dell'autostrada Torino-Piacenza, presupposto logico e naturale del collegamento di questa ultima città con il Brennero, e hanno impegnato gli Enti cremonesi a procedere alla predisposizione di uno studio più approfondito del collegamento Piacenza-autostrada del Brennero attraverso Cremona nei suoi aspetti tecnici ed economici e a rendersi promotori della costituzione di un Consorzio tra le Amministrazioni interessate, che abbia il compito di sostenerne l'auspicata realizzazione,

impegna il Governo e per esso il Ministro dei lavori pubblici a sollecitare la conclusione dello studio tecnico in corso presso gli enti cremonesi ed a inserire nel presente programma di costruzione di autostrade o in quello più generale di prossima elaborazione il tracciato Piacenza-Cremona- autostrada del Brennero ».

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Prendo nota dell'ordine del giorno presentato dai senatori Gombi ed altri e assicuro che verrà preso in considerazione nella definizione del programma di costruzione di nuove autostrade, di prossima elaborazione.

Per quanto riguarda l'impegno di sollecitare la conclusione dello studio tecnico in corso presso gli enti cremonesi, dichiaro che sarà senz'altro fatto, ma inserire nell'attuale programma di costruzione di autostrade il tracciato Piacenza-Cremona non è possibile.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Metto ai voti l'ordine del giorno accettato dal Governo e dal relatore.

(*È approvato*).

Informo la Commissione che è stato presentato dal senatore Sibille il seguente ordine del giorno:

« La strada statale n. 23 da Torino a Cesana valico del Monginevro, Via Pinerolo-Colle Sestrière non è compresa, così come appare nel progetto di legge n. 590 testè approvato dalla Camera dei deputati, nella rete stradale di interesse europeo per cui è previsto il piano di spese di 240 miliardi al fine di migliorarne la viabilità.

Tale disegno di legge col n. 537 è attualmente in discussione al Senato.

L'esigenza di inserire la statale 23 nel piano predetto è di fondamentale importanza per l'avvenire della Valle del Chisone. E ciò non solo per favorire i trasporti industriali della zona, ma anche per il potenziamento turistico-commerciale di tutta la Valle.

La predetta strada rappresenta anche un completamento necessario tra Torino e Cesana ed il valico internazionale del Monginevro per alleggerire l'intenso traffico che si svolge sulla statale n. 24 che collega gli stessi centri attraverso la Valle di Susa e che è già stata compresa nel piano della rete stradale europea.

L'importanza della statale n. 23 è già stata anche riconosciuta dall'Amministrazione provinciale di Torino, la quale ha provveduto a migliorarne la viabilità sistemando convenientemente la strada di raddoppio fra Ce-

sana e Sestrière-Via Bousson-Sauze di Cesana ».

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Ne prendo nota e dichiaro che l'opera sarà inclusa nel programma ordinario della A.N.A.S.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Metto ai voti l'ordine del giorno accettato dal Governo e dal relatore.

(*È approvato*).

Informo la Commissione che è stato presentato dai senatori Tartufoli, De Unterrichter, Amigoni ed altri il seguente ordine del giorno:

« La Commissione 7ª del Senato, approvando in sede deliberante il disegno di legge numero 537 per la sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale, ricordando l'ordine del giorno a suo tempo votato ed accettato dal Governo, sia al Senato che alla Camera, circa il simultaneo inizio dal Nord e da Pescara della costruzione dell'autostrada Milano-Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, mentre riconferma il voto già fatto proprio dall'esecutivo, esprime parere che nell'interesse dell'attuazione di una viabilità confacente, laddove più urge, i primi tratti da eseguire di tale nuova autostrada debbano essere da Pescara verso Ancona e da Rimini verso Ancona stessa, per realizzare in un tempo successivo il completamento dell'autostrada nel tratto Bologna-Rimini, col tracciato più confacente all'alleggerimento della statale adriatica fra Ravenna e Rimini, al presente più che oberata ».

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Prendo nota dell'ordine del giorno presentato dai senatori Tartufoli, De Unterrichter ed altri e lo accetto per quanto riguarda l'inizio dei lavori e il loro tracciato.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Metto ai voti l'ordine del giorno, accettato dal Governo e dal relatore.

(*È approvato*).

Informo la Commissione che è stato presentato dai senatori Merlin, Bardellini ed altri il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione del Senato, nell'atto di approvare il disegno di legge n. 537, per la sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali di primaria importanza con integrazione di fondi per la esecuzione del programma autostradale, dichiara che la strada statale da Padova a Bologna è linea di grande importanza, che collega il centro ed il sud d'Italia a Trieste, ai Balcani ed al centro Europa, e che pertanto l'iniziativa già assunta dalle Casse di risparmio di Padova e di Bologna ed altri enti pubblici merita di ottenere il contributo dello Stato, con quella gradualità e quell'ordine di tempi che le circostanze permettono e che la legge affida nella determinazione al Ministro dei lavori pubblici.

M E R L I N . Desidero chiarire che tutelando gli interessi di Padova tutelo gli interessi anche del Veneto e dell'Emilia a partire da Bologna, e che quindi non intendo ostacolare in alcun modo la possibilità che l'autostrada del Brennero abbia la precedenza.

Dichiaro inoltre che, se il Governo vorrà dare il suo contributo per la strada statale Padova-Bologna, noi lo ringraziamo, altrimenti la eseguiremo ugualmente, tanto più che abbiamo forze economiche sufficienti per tale realizzazione.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* In tal caso il contributo potrà essere ridotto!

P R E S I D E N T E , *relatore.* Metto ai voti l'ordine del giorno a cui il Governo non è contrario e che il relatore dichiara di accettare.

(*È approvato*).

Informo la Commissione che è stato presentato dai senatori Sacchetti, Gombi ed altri il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione del Senato impegna il Ministro dei lavori pubblici ad includere fra le strade da sistemare a norma della legge 537 la strada statale n. 63, in considerazione della sua importanza provinciale e nazionale ».

S A C C H E T T I . È una grande arteria ma che ha dei tratti impraticabili. Io so che il Ministro, nel discutere tale lavoro alla Camera, ha accennato alla possibilità di includerlo nel programma ordinario. Prego l'onorevole Ministro di voler includere la sistemazione della strada statale n. 63 nel programma ordinario.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Includerlo nel presente programma è impossibile perchè è già stato calcolato fino all'ultimo centesimo; pertanto verrà compreso nel programma ordinario dei lavori dell'A.N.A.S.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Metto ai voti l'ordine del giorno accettato dal Governo e dal relatore.

(*È approvato*).

R E S T A G N O . Prendo atto delle dichiarazioni in precedenza rese dal Ministro in relazione alla sistemazione della Via Casilina.

Il Ministro mi ha dato assicurazione che con i fondi ordinari avrebbe provveduto alla sistemazione di questa strada. In alcuni punti è già stata sistemata, ma ci sono ancora alcuni tratti pericolosissimi.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Per Napoli abbiamo già una dovizia di strade!

C R O L L A L A N Z A . Poichè il senatore Restagno in questa sede (nella quale sono state fatte diverse segnalazioni delle quali il Ministro terrà conto in sede di predisposizione del programma ordinario dei lavori) ha ritenuto opportuno segnalare la sistemazione della Casilina, desidero completare tale segnalazione riportandomi ad una richiesta più volte fatta al Ministro, nella sua qualità di presidente dell'A.N.A.S., da cui dipende la direzione generale della viabilità, perchè consideri l'opportunità, con i fondi ordinari man mano che il bilancio lo consentirà, di sistemare gradatamente con rettifiche e con piccoli nuovi tronchi tutto il tracciato ideale (chiamo ideale perchè lo aggancio a dei punti di riferimento): Roma - Cassino - Campobasso - Lucera - Foggia.

Esistono numerose strade che, con piccoli miglioramenti, sono destinate a sostituire quella che doveva essere la direttissima ferroviaria Roma-Bari, ossia Roma-Puglie.

Pertanto, prego l'onorevole Ministro di considerare l'opportunità di questa sistemazione generale, naturalmente con i mezzi ordinari del bilancio e in un certo numero di anni, sistemazione però da realizzarsi necessariamente, perchè migliorerebbe notevolmente il traffico tra la Capitale e le Puglie.

P R E S I D E N T E . *relatore.* Informo la Commssione che è stato presentato dai senatori Solari e Bardellini il seguente ordine del giorno:

« Con riferimento all'articolo 2 del disegno di legge n. 537 sull'integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale, la 7ª Commissione:

considerato che manca una programmazione coordinata degli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti terrestri;

considerato che i tracciati di talune autostrade si svolgono parallelamente ai tracciati di linee ferroviarie elettrificate, portando ad una concorrenza assurda, ad una dilapidazione di risorse e ad una sterilizzazione degli investimenti, sia stradali che ferroviari, di nuova realizzazione;

considerato che la redditività economica delle autostrade di nuova costruzione si dimostra molto problematica a causa degli alti pedaggi e del prevedibile andamento dei traffici nelle altre strade;

considerato che, in un'impostazione prioritaria delle necessità di miglioramento stradale, vengono in primo piano le esigenze delle strade statali e di quelle ordinarie;

rilevato che, se i 200 miliardi stanziati per la viabilità statale consentono di realizzare un sostanziale miglioramento della rete, i 180 miliardi stanziati per la viabilità ordinaria sono insufficienti alla sistemazione della rete da provincializzare, restando scoperti i forti oneri sopportati dalle Provincie e dai Comuni per la manutenzione ordinaria delle strade da essi gestite;

manifesta voto contrario alla destinazione dei 40 miliardi per la costruzione di nuove autostrade in concessione;

ritiene invece che:

a) alla dorsale adriatica si debba provvedere con l'ampliamento a tre vie della statale Bologna-Brindisi;

b) alle autostrade siciliane si rinunci per destinare la relativa spesa al miglioramento delle strade statali e ordinarie dell'Isola ».

S O L A R I . Mantengo soltanto il primo comma dell'ordine del giorno da me presentato e sarei soddisfatto se l'onorevole Ministro lo accettasse come raccomandazione.

T O G N I . *Ministro dei lavori pubblici.* Non solo lo accetto come raccomandazione, ma posso anche aggiungere che nel disegno di legge, che riguarda la ricostituzione dell'Alto Commissariato dell'aeronautica civile c'è un articolo il quale contempla appunto il coordinamento dei trasporti aerei con i trasporti marittimi e nel quale abbiamo incluso anche quelli terrestri.

P R E S I D E N T E . *relatore.* Metto ai voti il primo comma dell'ordine del giorno presentato dal senatore Solari, accettato dal Governo e dal relatore.

(*È approvato*).

Informo la Commissione che è stato presentato dal senatore De Unterrichter il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione del Senato, approvando in sede deliberante il disegno di legge n. 537 per la sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per la esecuzione del programma autostradale, impegna il Governo e il Ministro dei lavori pubblici a dare rapida attuazione alla costruzione o concessione dell'autostrada Brennero-Verona-autostrada del sole, prevista nella legge 21 maggio 1955, n. 463, tenendo presente che questa autostrada è assolutamente necessaria sia per ragioni tecniche, sia per favorire il finanziamento di tutta la rete autostradale italiana.

Impegna anche il Governo e il Ministro dei lavori pubblici a non dare nessuna concessione di costruzioni autostradali non previste nella citata legge n. 463, colleganti la nostra rete con quella austriaca attraverso la Regione Trentino-Alto Adige, fino a quando non siano iniziati i lavori o almeno sia stata ratificata la concessione di costruzione dell'autostrada Brennero-autostrada del sole ».

D E U N T E R R I C H T E R . Ci rendiamo perfettamente conto della difficoltà di stanziare i fondi occorrenti per la costruzione dell'autostrada Brennero-Verona, tuttavia, poichè la concessione di costruzione di altre autostrade parallele pregiudicherebbe in modo grave la realizzazione della nostra autostrada, desideriamo che ci sia un solenne impegno da parte del Governo di non dare alcuna concessione alla costruzione di autostrade colleganti la nostra rete con quella austriaca attraverso la Regione Trentino-Alto Adige.

A nostra volta possiamo anche noi impegnarci a costruire l'autostrada con nostri fondi.

T A R T U F O L I . Vorrei raccomandare all'onorevole Ministro di accogliere un appello che ho lanciato più volte: sarebbe quanto mai opportuno che l'autostrada Bologna-Pescara fosse denominata: « autostrada del Levante ».

P R E S I D E N T E , *relatore.* Volevo, come ultima raccomandazione, prima di passare alla votazione del disegno di legge nel suo complesso, proporre di allegarvi la elencazione dei lavori da eseguire che l'onorevole Ministro aveva allegato al disegno di legge presentato alla Camera dei deputati. In tale elencazione sono precisati tutti i programmi di ammodernamento delle autostrade, fino al punto di indicare anche il numero di passaggi a livello che dovranno essere soppressi. Possiamo formulare un ordine del giorno, che sottolinei il lodevole intento di avere negli atti del Senato un programma ben preciso ed opportunamente graduato.

A N G E L I L L I . Prima che si voti il disegno di legge, voglio fare una particolare raccomandazione al signor Ministro, a titolo personale. In vista delle Olimpiadi e della necessità di procedere in tale occasione a un piano di sistemazione stradale, raccomando all'onorevole Ministro di dare la precedenza alle strade consolari per un raggio di almeno 100 chilometri da Roma, per la necessità dei traffici e dello sviluppo turistico che si determinerà appunto in quel periodo. Raccomando in particolare la sistemazione della via Aurelia, di cui l'onorevole Ministro conosce bene le esigenze. Mi richiamo all'assicurazione già fornita in merito dal Ministro Togni.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Con la approvazione dei singoli articoli si intende che il disegno di legge dovrà venire opportunamente coordinato, sia nella numerazione degli articoli stessi, sia con le modificazioni da apportare al testo non corretto dell'articolo 6 che vi è stato distribuito.

Se non vi sono al riguardo osservazioni, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 12,10.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari