

(N. 788)
Urgenza

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Lavori pubblici**

(ROMITA)

di concerto col **Ministro del Bilancio**

(VANONI)

col **Ministro del Tesoro**

(GAVA)

col **Ministro delle Finanze**

(TREMELLONI)

e col **Ministro dei Trasporti**

(MATTARELLA)

NELLA SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1954

Costruzione di autostrade e strade.

ONOREVOLI SENATORI. — È ben nota l'attuale insufficienza della rete delle strade statali, divenuta assolutamente inadeguata ai fini della regolarità e della sicurezza del traffico stradale, che negli ultimi anni del dopoguerra ha assunto proporzioni quasi vertiginose. La necessità di affrontare con urgenza e mezzi idonei la soluzione del grave problema dell'adeguamento delle strade alle esigenze del traffico, sempre crescente anche in relazione ai progressi della motorizzazione, è stata pronta-

mente riconosciuta dal Governo, il quale non ha mancato di considerare il problema stesso nella formulazione del proprio programma, che, tra l'altro, prevede la sistemazione della intera rete stradale nazionale.

A tal fine, mentre è in corso l'attuazione mediante l'utilizzazione dei fondi del bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali di opere di ammodernamento delle strade statali, si è ravvisata l'opportunità di dare immediato avvio ed impulso, attraverso un

piano organico e generale, alla costruzione di autostrade ed al raddoppio e miglioramento delle strade esistenti (per le quali anche l'iniziativa privata ha già avanzato concrete proposte di esecuzione), prevedendosi la realizzazione, nel corso di un decennio, di una complessa e completa rete di autostrade secondo itinerari e tracciati del più vitale interesse nazionale, in guisa da migliorare con il conseguente alleggerimento, il traffico sulle congestionate strade statali di grande comunicazione e di dare alla viabilità quella sicurezza oggi gravemente compromessa, creando, così, le premesse necessarie per lo sviluppo del turismo, per l'incremento delle industrie e dei commerci a tutto vantaggio per l'economia nazionale.

* * *

L'unito disegno di legge è rivolto alla realizzazione del suddetto piano programmatico.

Le caratteristiche tecniche delle autostrade che ne formano oggetto rispondono pienamente alle esigenze del traffico, prevedendo piattaforme con due distinte piste di circa metri 7,50 ciascuna, separate da uno spartitraffico di 3 metri, con banchine laterali pure di 3 metri in terra stabilizzata, curve ad ampio raggio e pendenza massima del 4 per cento.

Ai fini dell'esecuzione delle autostrade stesse, si è prevista la possibilità che esse vengano costruite sia direttamente dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, sia da parte di concessionari che, oltre a fare offerte più convenienti sotto l'aspetto tecnico ed economico, diano il più largo affidamento sotto ogni possibile riguardo.

Infine, l'imponente complesso di opere che si renderanno necessarie per l'attuazione del predetto programma verrà a contribuire notevolmente al problema dell'occupazione operaia, per il quale potranno trovare mediamente lavoro durante cinque anni, circa 40-50 mila unità.

* * *

Per il conseguimento dei fini sopra enunciati l'articolo 1 del proposto disegno di legge prevede:

a) lo stanziamento di 100 miliardi, in ragione di: lire 7 miliardi e 850 milioni per

l'esercizio finanziario 1954-55; lire 10 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1955-56 al 1963-64 e lire 2 miliardi e 150 milioni per l'esercizio 1964-65, da assegnare all'A.N.A.S. per la costruzione di autostrade ed il raddoppio di strade ovvero per la corresponsione di contributi, quando a ciò si provveda mediante concessione di costruzione ed esercizio, o per la partecipazione dell'A.N.A.S. medesima a società per la costruzione di autostrade;

b) lo stanziamento di altri 20 miliardi: 2 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1954-55 fino al 1963-64, da assegnare all'A.N.A.S. per lavori di miglioramento delle strade statali.

Con l'articolo 2 si demanda al Ministro dei lavori pubblici di determinare, con proprio decreto, da emanarsi entro sei mesi, di concerto con i Ministri del tesoro e dei trasporti, le autostrade da costruire e l'ordine di precedenza nella costruzione.

L'articolo 3 limita al 40 per cento del costo di costruzione il concorso statale, nel caso di concessioni di costruzione ed esercizio, ed a trenta anni dall'apertura al traffico la durata massima delle concessioni stesse, riservando, altresì, allo Stato, dopo il quinto anno di apertura al traffico dell'autostrada, un'aliquota non inferiore al detto 40 per cento e suscettibile di revisione triennale, sul gettito lordo del diritto posto a base del piano finanziario annesso alle convenzioni che disciplinano dette concessioni, e che debbono essere approvate con decreti del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

Con gli articoli 4 e 5 è prevista l'autorizzazione al concessionario ad emettere obbligazioni e le relative norme di attuazione.

Per favorire la più rapida e completa realizzazione del piano di costruzioni stradali di cui al presente disegno di legge, con l'articolo 6 si autorizza l'A.N.A.S., per l'esercizio in corso, a contrarre, indipendentemente da quanto stabilito nell'articolo 1, mutui sino alla concorrenza di 300 milioni di lire con il Consorzio di credito per le opere pubbliche per la costruzione delle opere previste nello stesso articolo 1, dichiarandosi le operazioni di mutuo e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti esenti da ogni imposta e tassa.

Per i successivi esercizi, fino al 1964-65, l'importo delle operazioni di mutuo verrà stabilito con la legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Relativamente agli stessi mutui si stabilisce, poi, con l'articolo 7 che essi siano ammortizzati in un periodo non superiore a trent'anni e vengano contratti alle condizioni e nei modi stabiliti in apposite convenzioni, da stipularsi fra l'A.N.A.S. ed il Consorzio mutuante e da approvarsi con decreto del Ministro del tesoro, e che il servizio inerente ai mutui medesimi sia assunto dall'A.N.A.S. a partire dall'esercizio 1954-55, iscrivendosi le rate di ammortamento, con distinta imputazione, nei bilanci di essa e con specifico vincolo a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

Affinchè l'esecuzione delle opere di cui trattasi possa effettuarsi con la necessaria speditezza, con l'articolo 8 si dichiarano le opere stesse di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge, stabilendosi, inoltre, *che le stime compilate dagli Uffici*

tecnici dell'A.N.A.S. per la determinazione delle indennità in dipendenza delle espropriazioni per l'esecuzione dei lavori *equivalgono alla perizia di cui all'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sempre che siano state redatte in base a stati di consistenza compilati dagli Uffici stessi e successivamente approvati dagli organi centrali dell'Azienda.* Inoltre, pur mantenendosi la facoltà per i proprietari espropriati di proporre opposizione davanti all'Autorità giudiziaria contro le stime anzidette nei modi e nei termini di cui all'articolo 51 della menzionata legge n. 2359, si accelerano i tempi della procedura.

Con l'articolo 9 si dispone uno speciale stanziamento di 100 milioni di lire, ripartite tra gli esercizi 1954-55 e 1955-56, da assegnare all'A.N.A.S. per lo studio e la progettazione dell'autostrada Napoli-Bari, che dovrà costituire una delle prime realizzazioni.

Nell'articolo 10, infine, sono indicati i mezzi per la copertura della spesa derivante dalla presente legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Per la costruzione di autostrade a cura ed a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, per la corresponsione dei contributi di cui al successivo articolo 3 nel caso di concessione di costruzione ed esercizio di autostrade, nonchè per il raddoppio di autostrade, sono autorizzate le seguenti spese:

lire 7 miliardi e 850 milioni per l'esercizio 1954-55;

lire 10 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1955-56 al 1963-64;

lire 2 miliardi e 150 milioni per l'esercizio 1964-65.

In aggiunta agli stanziamenti previsti nel primo comma, è assegnata all'Azienda nazionale autonoma delle strade statali una somma non inferiore a lire 2 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1954-55 al 1963-64 per lavori di miglioramento e per nuove costruzioni di strade statali nel Mezzogiorno.

Le somme indicate nei precedenti commi sono iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi dal 1954-55 al 1964-65.

Art. 2.

Le autostrade da costruirsi in base alla presente legge e l'ordine di precedenza della costruzione sono stabiliti con decreto del Ministro per i lavori pubblici, di concerto con il Ministro per il tesoro e col Ministro dei trasporti.

Art. 3.

Nel caso di concessione di costruzione ed esercizio di autostrade, il concorso statale non può superare il 40 per cento del costo di costruzione riconosciuto ammissibile.

La durata della concessione non può superare gli anni trenta dall'apertura all'esercizio dell'autostrada.

A decorrere dal quinto anno di apertura al traffico dell'autostrada, sul gettito lordo del diritto di pedaggio eccedente il 10 per cento di quello tenuto a base del piano finanziario inserito nella convenzione con cui è disciplinata la concessione, è devoluta allo Stato una aliquota non inferiore alla percentuale di contributo concesso dallo Stato stesso. L'aliquota è soggetta a revisione triennale.

Le domande per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada sono presentate all'A.N.A.S.

La concessione è accordata con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello per il tesoro; con lo stesso decreto viene approvata, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, la Convenzione che disciplina la concessione.

Art. 4.

Nei modi e nei termini previsti dall'articolo 2410 del Codice civile, il concessionario è autorizzato ad emettere obbligazioni da ammortizzare nel periodo di durata della concessione, per un ammontare non superiore alla differenza tra la spesa di costruzione ed il contributo statale. L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale del credito e risparmio che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse. Gli Istituti di credito e le Banche di cui alle lettere a) e b) dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni, sono autorizzati — anche in deroga alle disposizioni statutarie — ad assumere le obbligazioni anzidette.

Il concessionario può altresì contrarre mutui con Istituti, Enti e Sezioni di credito autorizzati ad esercitare il credito a medio o a lungo termine, o con Istituti, Enti e Società di previdenza e di assicurazione e con l'Istituto delle Casse di risparmio italiane.

Art. 5.

Gli atti ed i contratti riguardanti i finanziamenti previsti dal precedente articolo e gli atti ed i contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi sono esenti dalle tasse di bollo e di concessione governativa. Essi sono assoggettati all'imposta fissa di registro ed ipotecaria.

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

Art. 6.

Allo scopo di integrare il fabbisogno finanziario per la costruzione a propria cura e spese di autostrade ai sensi dell'articolo 1 l'Azienda nazionale autonoma delle strade statali è autorizzata dal 1954-55 al 1963-64, a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o con altri Istituti di credito ed Enti di diritto pubblico all'uopo autorizzati dal Ministero del tesoro con proprio decreto.

Per l'esercizio finanziario 1954-55 l'autorizzazione per i mutui previsti dal presente articolo è concessa fino alla concorrenza di milioni 300. Per gli esercizi successivi i rispettivi limiti di somma sono stabiliti con la legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Le operazioni di mutuo e gli atti ad esso inerenti e conseguenti sono esenti da ogni imposta a tassa, fatta salva la quota di abbonamento di cui all'articolo 8 del regio decreto 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

Art. 7.

I mutui previsti nel precedente articolo saranno ammortizzati in un periodo non superiore a 30 anni e saranno contratti alle condizioni e nei modi stabiliti in apposite convenzioni da stipularsi tra l'Azienda nazionale autonoma delle strade statali ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche e gli Istituti

di credito ed Enti autorizzati, ai sensi dell'articolo 4, con l'intervento del Ministro per il tesoro. Le convenzioni saranno approvate con decreto del Ministro per i lavori pubblici, di concerto con il Ministro per il tesoro.

Il servizio dei mutui è assunto dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali a partire dall'esercizio finanziario 1954-55.

Le rate di ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, negli stati di previsione della spesa dell'Azienda stessa e specificatamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche o degli Enti od Istituti mutuanti.

In relazione a quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 6, nello stato di previsione anzidetto per l'esercizio 1954-55 sarà iscritta la somma di lire 20 milioni.

Art. 8.

Tutte le opere da eseguire per l'attuazione della presente legge, in conformità dei relativi progetti, approvati dopo la prescritta istruttoria, sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili, a tutti gli effetti di legge.

Le stime compilate dagli uffici tecnici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali allo scopo di determinare le indennità spettanti ai proprietari da espropriare in dipendenza dei lavori di cui alla presente legge, equivalgono alla perizia di cui all'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, ogni qualvolta siano state redatte in base a stati di consistenza compilati, previo avviso agli interessati e con l'assistenza di testimoni, dagli uffici stessi, e siano state successivamente approvate dagli organi centrali dell'Azienda suddetta.

Il Prefetto, ricevute le relazioni di stima, gli elenchi ed i piani già pubblicati a norma degli articoli 17 e 18 della legge predetta, emana le ordinanze di deposito previste dall'articolo 48 della legge stessa, o promuove dalla competente Autorità giudiziaria le ordinanze di pagamento diretto delle indennità di espropriazione, ai sensi della legge 3 aprile 1926, n. 686.

Contro le stime di cui al secondo comma i proprietari espropriati possono proporre op-

posizione avanti l'Autorità giudiziaria, con le modalità e nei termini stabiliti dall'articolo 51 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, la quale, anche per tutto il resto, rimane ferma ed invariata.

Art. 9.

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

Art. 10.

Alla copertura degli oneri derivanti dalla presente legge sarà provveduto per l'esercizio 1954-55 con le maggiori entrate derivanti dalla elevazione delle misure delle tasse automobilistiche e dall'aumento dell'imposta sulla benzina.

Con decreti del Ministro per il tesoro sarà provveduto 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.