

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

XXXII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 APRILE 1955

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (Seguito della discussione):	
FABRIANI: Modificazione del 2° comma dell'articolo 53 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici. (1110)	271
PRESIDENTE	271, 274, 275
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio</i>	271, 272, 273
COLOMBO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	272, 273, 275
FABRIANI	272, 274
CAMANGI, <i>Relatore</i>	273, 275
PACATI	274
ANGELINO PAOLO	274
Disegno di legge (Discussione):	
Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche (<i>Approvato dal Senato</i>). (1568)	275
PRESIDENTE	275, 279
CAIATI, <i>Relatore</i>	275
POLANO	279
PACATI	279

Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Fabriani: Modificazione del 2° comma dell'articolo 53 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici. (1110).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Fabriani: Modificazione del secondo comma dell'articolo 53 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici.

Do la parola all'onorevole Sottosegretario di Stato per l'industria, il quale farà alcune dichiarazioni.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Il Ministero dell'industria è interessato a questa proposta di legge e, in linea di massima, è d'accordo sul principio che ispira il provvedimento; senonché, essendo stati interpellati anche gli altri ministeri, da parte di quello delle finanze sono state fatte alcune osservazioni che ci lasciano un po' perplessi. Tanto per citarne una, che è quella sostanziale, il Ministero delle finanze dà una interpretazione, che sembra esatta, dell'attuale legge, la quale fissa i canoni a favore dei comuni ove esistono impianti elettrici, rilevando, praticamente che il *plafond* della media del quinquennio dei bilanci dei comuni prima della guerra, che non poteva essere superato dalle 2 lire di allora a chilovattora, dovrebbe essere

La seduta comincia alle 9,30.

PACATI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 APRILE 1955

mantenuto anche adesso, in questo senso come, prima della guerra, se il *plafond* superava le 2 lire, si doveva fare una riduzione — per esempio, all'1,80 — la stessa riduzione dovrebbe valere anche oggi sul nuovo canone e sul nuovo *plafond*.

Rileva altresì il Ministero delle finanze che le leggi attualmente esistenti consentono la interpretazione che vorrebbe dare il proponente dell'attuale proposta di legge senza bisogno di particolari modifiche.

Queste osservazioni del Ministero delle finanze ci hanno lasciati — dicevo — un po' perplessi. Quindi, pur ribadendo che il Ministero dell'industria è, in linea di principio, favorevole alla proposta di legge, vorrei pregare il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici di sollecitare la commissione ministeriale, che deve studiare le modifiche al testo unico del 1933, a voler stralciare l'esame di questo particolare problema, inerente all'articolo 53 — per non rinviare troppo questa discussione — indicandoci, in breve termine, che fisserà lo stesso Sottosegretario, la forma legislativa più conveniente, anche in relazione alle norme attualmente vigenti, in cui questa proposta di legge possa essere formulata, tenendo presente anche l'interpretazione data dal Ministero delle finanze.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Aderisco alla richiesta del Sottosegretario di Stato per l'industria di far esaminare dalla commissione ministeriale, fuori del complesso delle altre norme che riguardano il testo unico del 1933, la disposizione dell'articolo 53 di cui ci stiamo occupando.

Effettivamente l'interpretazione, che per iscritto ha dato il Ministero delle finanze, non manca di suscitare qualche perplessità. Come ha detto il sottosegretario Battista, il Ministero delle finanze fa questo ragionamento: vi è un rapporto tra il canone di lire 2 per ogni cavallo-vapore trasportato oltre i 15 chilometri e la media delle spese obbligatorie dei bilanci comunali nell'ultimo quinquennio. Ora, modificati i sovracani prima a 109 e poi a 436 lire per chilovattora, si è tenuto fermo questo rapporto in modo assoluto. Si fa prima il calcolo del rapporto tra le lire 2 per cavallo-vapore e le spese obbligatorie, poi la cifra globale risultante viene rivalutata secondo la rivalutazione data ai canoni, prima di 109, poi di 436 lire, e in relazione con questo calcolo viene regolato anche il caso specifico cui si riferisce l'onorevole Fabriani nella sua proposta di legge.

Questa interpretazione particolare, e soprattutto le perplessità che ricorrono a proposito della retroattività del provvedimento, mettono in condizione noi di dover affrontare un approfondimento ulteriore di questa materia. Siccome vi è una commissione che sta studiando la revisione del testo unico, vorremmo affidare l'esame della questione a questa commissione. Però, facendomi carico della preoccupazione del presentatore: che cioè, rinviandone l'esame alla commissione ministeriale si finisca per insabbiare il provvedimento, l'incarico che daremo a questa commissione, secondo il suggerimento del Sottosegretario Battista, non sarà di estendere lo studio al complesso delle norme del testo unico del 1933, ma di prendere subito in esame, in una o due sedute, la norma specifica dell'articolo 53, che si può considerare distaccata dalle altre, salvo l'incidenza di carattere economico su tutto il problema dell'industria idroelettrica.

FABRIANI. Ho ascoltato con molta attenzione l'esposizione dei due Sottosegretari, e devo dire che rimango molto perplesso di fronte alle considerazioni, fatte per loro bocca, dal Ministero delle finanze, il quale avrebbe potuto avere una maggiore preoccupazione per i piccoli paesi e i loro bilanci piuttosto che fare una regolamentazione a base proporzionalistica, che è appena accennata e che non si riesce a capire dove vada a finire. Se, nella rivalutazione precedente, questo calcolo proporzionalistico non si è avuto, non capisco perché si debba adesso investire in modo particolare una commissione perché studi questo calcolo di proporzione.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. È una indagine che dobbiamo fare.

FABRIANI. Se i paesi montani, i paesi più poveri, che avevano un bilancio di 70 o 80 mila lire prima della guerra, non trovano neppure questa considerazione di una minima rivalutazione (si parla di 1 a 80), il rinvio ad una commissione mi desta seria preoccupazione proprio per questi paesi che dal 1949 non riescono a percepire i sovracani.

Sono perciò contrario a un rinvio, perché mentre nulla vieta che vengano a suo tempo delle norme più organiche e razionali, intanto si può cercare di indurre le società elettriche a non sfruttare ulteriormente questi paesi, dando ad essi quel minimo che è necessario.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se la disciplina avesse riguardo al periodo che va dal momento in cui sarà approvata la legge fino al momento della ri-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 APRILE 1955

valutazione, si tratterebbe di un regolamento transitorio, sul quale potremmo trovare una via di intesa, salvo a mettere a punto il provvedimento. Invece la proposta Fabriani è innovativa, nel senso che elimina quel limite, che era già fissato dal testo unico sulle acque e gli impianti elettrici, in base al quale i sovracani non potevano comunque superare l'ammontare medio delle spese obbligatorie, accertate entro i cinque anni precedenti la concessione. Ora, altra cosa è prevedere la regolamentazione di un periodo intermedio e la incidenza del problema sui bilanci comunali e altra cosa è stabilire una regolamentazione definitiva, superando quel limite che era stato fissato, evidentemente con un criterio di carattere economico, nei riguardi sia dei bilanci comunali, sia della incidenza sui canoni delle industrie elettriche.

Con questa prospettiva, il problema va dunque esaminato con molta riflessione.

CAMANGI, *Relatore*. Mi rammarico di non aver capito esattamente l'interpretazione data dal Ministero delle finanze. Forse, se il relatore avesse potuto esaminare la questione, prima della seduta, insieme con il rappresentante del Governo, la cosa sarebbe stata molto più semplice.

Credo di aver capito che il Ministero delle finanze — a prescindere dalla opportunità o meno della sua intromissione *ex abrupto* al termine di questa discussione — si riferisca alla determinazione dei canoni ed alla ripartizione prevista dall'articolo 53, una volta per sempre, in partenza. Non mi risulta, infatti, che il Ministero delle finanze stabilisca ogni anno i sovracani. Una volta determinato il sovracano all'atto della concessione e stabilite le ripartizioni, non vi è più luogo ad un intervento del Ministero delle finanze ed ogni anno si paga il canone ed avviene la ripartizione in quel determinato modo.

Ora, il discorso che il Ministero delle finanze ci fa oggi, per bocca dei colleghi Sottosegretari, mi pare che si riferisca ai criteri che il Ministero stesso va adottando oggi per le nuove concessioni, e quindi per lo stabilimento dei nuovi canoni nonché per la ripartizione dei medesimi. Infatti non vedo come oggi il Ministero delle finanze possa modificare quello che risulta già consacrato e sanzionato da un decreto già a suo tempo emanato.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Bisogna fare la rivalutazione.

CAMANGI, *Relatore*. Ma la legge non consente questa rivalutazione ad arbitrio del Mi-

nistero delle finanze. Che cosa vorrebbe rivalutare il Ministero delle finanze? Il sopraccarico, sì, perché è rivalutato per legge. Era di 2 lire ed è diventato di 436 lire. Ma la ripartizione tra i vari comuni beneficiari è rimasta quella che era, ed è rimasta subordinata a quelle determinate limitazioni stabilite dall'articolo 53, e si riferisce all'epoca del decreto. Vuole forse il Ministero rivalutare le spese obbligatorie? Ma, allora, con quale criterio, e in base a quale legge?

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. No, no.

CAMANGI, *Relatore*. Allora, evidentemente, io non ho capito, e credo che forse non molti dei colleghi abbiano capito.

Comunque, la questione, posta oggi, significa il rinvio *sine die* di questa proposta di legge, poiché la commissione, che deve studiare le modifiche al testo unico delle acque e degli impianti elettrici, chi sa quando compirà il suo lavoro; mentre la proposta di legge del collega Fabriani tende soltanto ad ovviare ad una lacuna che ha determinato di riflesso una ingiustizia. Mi riferisco a coloro che, nel 1948, dimenticarono di rivalutare in qualche modo anche quel tale *plafond*, rendendo così inoperante, nei riguardi di questi comuni, la rivalutazione del canone che essi avevano compiuta.

Si osserva che la proposta di legge è innovativa, nel senso che modifica sostanzialmente l'articolo 53, eliminando definitivamente il famoso *plafond*. Non si può negare che sia così. Ma allora avrei capito che si fosse presentato un emendamento che, senza incidere sulla sostanza della legge, avesse risolto il problema contingente della ingiustizia che si è operata in danno di questi piccoli comuni dal 1909 in poi.

Per queste ragioni, non mi sento di poter esprimere parere favorevole alla proposta di un ulteriore rinvio della discussione.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Innanzi tutto, voglio dire all'onorevole Camangi che non ho un solo emendamento preparato in questo senso, ma ne ho due, appunto per regolare questa questione. Dico questo perché non si pensi che abbia esaminato con negligenza il problema. Ma è inutile che legga il testo degli emendamenti se non dobbiamo entrare nella discussione di merito.

Quel che tuttavia ci ha lasciato in dubbio è la interpretazione del Ministero delle finanze, come ho detto. Leggerò il testo originale della comunicazione del Ministero: « È vero che è rimasta ferma la norma secondo

cui il sovracanone non può superare la media delle spese obbligatorie dell'ultimo quinquennio precedente alla concessione della derivazione, ma praticamente tale norma non arreca alcun danno ai comuni, in quanto è il sovracanone originario, liquidato o da liquidarsi in base alla misura unitaria massima di lire 2 per cavallo-vapore, che non deve superare l'ammontare delle spese obbligatorie dei comuni, e non il sovracanone maggiorato in forza della legge successiva ».

Secondo questa interpretazione, dunque, il rapporto si stabilisce prima di tutto fra l'ammontare medio delle spese, nel quinquennio precedente l'atto di concessione, e le lire 2 di sovracanone stabilite in quel momento e all'atto della concessione. Determinato questo rapporto, si dovrebbe fare la rivalutazione del sovracanone in relazione alla rivalutazione fatta per legge, prima a 109 e poi a 436.

Se è vero quel che è detto qui, è chiaro che la proposta di legge Fabriani non avrebbe alcuna ragione di essere. Desidero perciò che sia chiarito che il Ministero delle finanze ha applicato questa rivalutazione. Se non l'avesse applicata, sarei favorevole non una, ma due volte alla proposta di legge Fabriani.

FABRIANI. Non l'ha mai applicata !

PRESIDENTE. Quindi bisogna semplicemente vedere se il Ministero delle finanze ha fatto la rivalutazione dei canoni già ammessa per decreto precedente. Se ciò è avvenuto, significa che automaticamente si è accettato e si è introdotto il criterio proposto dall'onorevole Fabriani.

PACATI. Comprendo le ragioni del Governo. Però la proposta di legge Fabriani è stata annunciata il 2 agosto 1954. Mi pare impossibile che in sette od otto mesi il Governo non abbia trovato modo di dirimere il problema che è stato sollevato.

D'altra parte v'è già un rinvio. Dove andremo a finire con tutti questi rinvii ? Questo vorrei chiedere all'onorevole Sottosegretario Colombo, che ha portato sempre un senso di equilibrio nelle discussioni in seno alla Commissione. Il Ministero delle finanze potrà dire se sono state fatte o meno queste rivalutazioni. La verità è che, nei casi presi in esame, la rivalutazione non è stata applicata. Può anche darsi che qualche comune abbia usufruito del decreto-legge del 1949; ma ve ne sono moltissimi che non ne hanno potuto usufruire.

Vi è un altro fattore, quello della umanizzazione della legge, che sottopongo all'attenzione della Commissione. I piccoli comuni,

specie quelli montani, non hanno la forza e la capacità giuridica di farsi sentire. Non vengono perciò considerati e finiscono per spopolarsi, perché i loro bisogni non possono essere mai soddisfatti. Vediamo che anche alcuni comuni del bergamasco si vanno spopolando, con danno per l'intera economia della nazione, perché quando non esistono le braccia nella montagna per presiedere alla sua integrità, le conseguenze sono inevitabili. Questi non sono argomenti giuridici, ma umani, che, sia pure di riflesso, in sede di Commissione devono essere prospettati.

Ora, se si tratta di un breve rinvio della discussione di questa proposta di legge per poter accertare presso il Ministero delle finanze quale è la reale situazione, penso che la Commissione possa non essere contraria; ma, se si tratta di un rinvio *sine die*, quale sarebbe certamente il rinvio alla Commissione ministeriale, esso non è accettabile, anche perché mi pare che rinunceremmo ad una delle nostre facoltà. Non credo che, tra i parlamentari, non vi siano delle persone capaci di costituire una piccola commissione, che studi questo problema marginale.

D'altra parte, il Sottosegretario Colombo ha avuto la diligenza di preparare due emendamenti. Non si potrebbero esaminare questi emendamenti, che tendono ad appianare la situazione — e a stabilire rapporti di concordia — tra i ministeri interessati ed il pensiero della nostra Commissione ? Perché non approfondiamo subito il problema ? Se non lo risolveremo subito, potremo risolverlo in una seduta successiva; ma è certo che esso deve essere risolto al più presto. Anche perché ho l'impressione che si sia creata una certa sperequazione tra gli stessi comuni, cioè tra i soggetti attivi della legge. È chiaro che i soggetti passivi (le società elettriche) hanno la possibilità e la virtù di far sentire autorevolmente la loro voce, ciò che non è possibile, con la stessa efficacia, ai piccoli comuni.

La proposta di legge è stata annunciata il 2 agosto 1954; siamo nell'aprile 1955 e rimaniamo fermi per una piccola questione di questo genere ! Intanto i comuni sollecitano ed hanno perfettamente ragione.

ANGELINO PAOLO. Credo che si debba sostenere la proposta di legge Fabriani per due ragioni: perché i piccoli comuni non possono sostenere le liti con i grandi monopoli, e perché la caduta del *plafond* prevista dalla vecchia legge è una necessità. Dobbiamo infatti tenere presente che le spese obbligatorie per i comuni non sono aumentate soltanto per la rivalutazione dei costi, ma anche per gli

obblighi di legge. Le spese obbligatorie dei piccoli e dei grandi comuni sono oggi enormemente superiori alla rivalutazione della lira. Pertanto, sia per non esporre i comuni a delle lotte contro un tremendo monopolio, sia per togliere quella limitazione, che va a favore dei monopoli stessi e a danno dei piccoli comuni, non si può consentire un ulteriore ritardo nell'approvazione di questa proposta di legge.

CAMANGI, *Relatore*. Credo ora di aver capito meglio l'interpretazione che il Ministero delle finanze vuol dare all'articolo 53. Ma questa interpretazione non è sostenuta da nessuna disposizione di legge; quindi, se una società elettrica concessionaria volesse opporsi a quel modo di interpretare l'articolo 53 ed alle successive leggi rivalutative del canone, ne risulterebbe per lo meno una questione tra il Ministero delle finanze e gli interessati concessionari. Non è possibile giuridicamente e legalmente al Ministero delle finanze dare una interpretazione di questo genere senza che gli interessati abbiano la possibilità di contestarla.

Questo in linea di principio. In linea di fatto, è strano il modo di entrare in scena da parte del Ministero delle finanze. O questa interpretazione è stata escogitata adesso in occasione della proposta di legge Fabriani, o è stata escogitata prima; ma certamente nessuno ne sapeva nulla, e non è stata certamente applicata, perché i comuni si lamentano di non aver incassato i sovracani. Una conferma sta nel fatto che gli stessi industriali si oppongono alla proposta di legge, perché affermano che questa porterebbe loro un aggravio, specialmente se si stabilisse una certa retroattività. Il che significa che né i comuni hanno incassato, né gli industriali hanno pagato. Perciò è evidente che finora questa interpretazione il Ministero non l'aveva data e non l'aveva mai applicata.

Ma quel che è importante è la questione di principio. Anche ammessa la buona volontà del Ministero delle finanze di dare questa interpretazione all'articolo 53 e alle successive disposizioni di legge che hanno rivalutato i canoni, tutto questo il Ministero delle finanze non potrebbe fare se non in forza di una disposizione di legge. Ciò posto, si potrebbe facilmente trovare il punto di incontro. Non vogliamo fare per il momento nulla di innovativo rispetto al testo unico? Va bene. Vogliamo però colmare questa lacuna che si è prodotta nel 1949 e correggere questa ingiustizia? Facciamo allora una cosa semplice: facciamo di quella interpretazione

del Ministero delle finanze un emendamento sostitutivo dei due articoli della proposta di legge Fabriani. Così verremo a dare al Ministero una norma per applicare seriamente e senza possibilità di contrasto quel modo di procedere che oggi soltanto il Ministero ci ha fatto conoscere.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. — Potremmo riunirci insieme con il relatore e con il proponente per preparare questa disposizione di legge in vista di una prossima seduta.

CAMANGI, *Relatore*. Per la prossima seduta formuleremo questo schema di massima, d'accordo tra relatore, proponente e rappresentante del Governo. Non capisco, anzi, perché non si sia fatto prima, secondo una buona regola che si era sempre seguita.

PRESIDENTE. — Se non vi sono altre osservazioni, può rimanere allora stabilito che la discussione viene rinviata per dar modo al relatore, al presentatore della proposta di legge e al Governo, attraverso i Ministeri dei lavori pubblici, dell'industria e delle finanze, di formulare un emendamento sostitutivo della proposta di legge Fabriani che interpreti il modo di rivalutare il canone che il Ministero delle finanze afferma di aver già adottato. In tal modo non si tratterà più di una interpretazione ministeriale, ma di una norma legislativa, alla quale non solo il Ministero delle finanze, ma anche i concessionari saranno tenuti.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la costruzione di autostrade e modifiche alle tasse automobilistiche. (Approvato dal Senato). (1568).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche. Il disegno di legge è stato già approvato dal Senato e la IV Commissione della Camera (Finanze e tesoro) ha dato parere favorevole.

Il relatore, onorevole Caiati, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CAIATI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il problema stradale italiano ha richiamato più volte su di sé l'attenzione del Parlamento, sia in relazione alla insufficienza della rete lamentata da tutti i settori, sia in relazione alla necessità di migliorare, integrare ed ammodernare quella già esistente.

Da alcuni anni in qua, tutta una serie di convegni, di incontri, di intese fra tecnici ed amministratori di enti interessati alla risoluzione del problema stradale, ha determinato una fioritura di iniziative che, se non ha avuto quella concretezza ed immediatezza da tutti attesa, ha però polarizzato l'attenzione dell'opinione pubblica in maniera particolare sul problema della circolazione stradale.

Ond'è che tutti i ministri dei lavori pubblici, di questi ultimi anni, non hanno potuto sottrarsi ad impegnare le loro cure e quelle degli uffici competenti nello studio e nell'approfondimento dei problemi della viabilità, anche se in tale sforzo di buona volontà non abbiano avuto la solidarietà e l'appoggio in provvedimenti finanziari concreti oltre quelli che sono venuti dalla legge del novembre 1951 per l'azienda della strada, dalla legge 3 agosto 1949 più nota sotto il nome di legge Tupini e dalla legge riguardante le opere di competenza della Cassa del Mezzogiorno anche per il settore stradale, nonché infine dalla legge che riguarda la Cassa per le zone depresse centro-settentrionali.

Chi considera le statistiche riguardanti gli incidenti stradali, verificatisi negli anni finanziari 1951-52, 52-53, 53-54, non può non essere sorpreso rilevando come, nei tre suddetti anni, la frequenza degli incidenti presenti un indice progressivo che si allinea quasi con aumento del 53 per cento: infatti nel 51-52 sulle strade statali si sono verificati n. 2.609 incidenti con 695 morti e 2.470 feriti; nel 52-53 3.199 incidenti con 859 morti e 2.752 feriti; nel 53-54 4.845 incidenti con 1.037 morti e 44.563 feriti.

Va rilevato che si tratta di statistiche qualche volta incomplete e per giunta limitate alla rilevazione dei dati riguardanti gli incidenti verificatisi su strade statali.

Ma chi osserva come il diagramma dell'aumento dei veicoli in circolazione presenta un incremento di appena il 20 per cento non può non prendere nota della differenza rispetto all'incremento del 53 per cento degli incidenti, differenza la cui spiegazione va cercata nella urgenza del miglioramento delle strade, nella necessità dell'ampliamento delle sedi stradali ed infine nella opportunità di correggere curve particolarmente viziose ed insidiose, nonché eliminare passaggi a livelli anche essi motivo di frequenti sciagure.

E pur tenendo conto che alla responsabilità degli incidenti non possono sottrarsi coloro che seggono al volante, non se ne può desumere che il rispetto da parte degli stessi

del motto delle tre *p*: prudenza, pazienza, perseveranza, possa garantire l'assoluta o quasi tranquillità di circolazione ove si consideri che, in paesi a traffico stradale più intenso come l'America e alcune nazioni europee, la frequenza degli incidenti è egualmente allarmante ma non certo in misura maggiore di quella riscontrata in Italia.

D'altro canto, tenendo presente che la maggior parte delle attuali strade ha una larghezza media di metri nove circa e che gli automezzi di grande portata hanno gradualmente aumentato il loro ingombro, si comprende come, al di là della prudenza e della capacità di guida, c'è un problema oggettivo che va risolto con estrema particolare urgenza in vista anche dell'ulteriore incremento della circolazione.

Molto opportunamente, quindi, viene all'esame della nostra Commissione il disegno di legge già approvato dal Senato, che prevede lo stanziamento decennale di lire 100 miliardi per la costruzione e raddoppio di autostrade nonché lo stanziamento di lire 20 miliardi per lavori di miglioramento e per nuove costruzioni di strade statali con particolare rispetto alle zone che non realizzino programmi autostradali.

Gli esercizi, nei quali lo stanziamento è suddiviso ai fini della spesa, vanno dal 1955-56 al 1964-65, sia per i 100 miliardi previsti come contributo alla costruzione di autostrade, o da parte dell'A.N.A.S. o da parte di enti concessionari, sia per i 20 miliardi concessi direttamente all'A.N.A.S. per lavori nel Mezzogiorno.

Allegato al disegno di legge è anche il programma poliennale di costruzione di autostrade che, come detto nell'articolo 2, costituisce nelle sue direttrici di grande massima, parte integrante del disegno di legge in esame.

Tale disegno si compone di due titoli, uno relativo alla parte più specifica della nostra competenza riguardante le nuove autostrade ed il miglioramento delle strade statali, l'altro riguardante la copertura necessaria per fare fronte alla spesa di carattere straordinario, attraverso l'aumento delle attuali tariffe di circolazione dei motocicli e degli automezzi di ogni tipo.

Come relatore e come cittadino interessato, sensibile ai problemi di così vasta portata, ho voluto approfondire l'argomento, rileggendo anche gli atti parlamentari specifici delle discussioni di bilancio, onde ragguagliarmi sulle posizioni dei singoli settori a proposito del problema della viabilità.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 APRILE 1955

Ne ho tratto la convinzione che, pur nella diversa, per lo meno formalmente, impostazione di tale esigenza, c'è un vivo interesse dei vari gruppi di impegnare il più possibile la volontà del Parlamento per risolvere il problema della viabilità.

Certo, quando si pensi che i 100 miliardi rappresentano il contributo dello Stato su uno sviluppo di lavori di non più di 250 miliardi è facile dedurre che l'iniziativa governativa, sottoposta oggi alla nostra decisione, non risolve appieno e definitivamente il problema stradale italiano.

Infatti, con detta somma si potranno costruire raddoppi di autostrade per circa 400 chilometri, impegnando 70 miliardi e parimenti costruire nuove autostrade per una lunghezza aggirantesi fra i 700-800 chilometri.

Io non mi perderò nel labirinto di cifre, per lo meno presuntivo, che a riguardo si possono fare, ma prenderò atto della esplicita ed onesta dichiarazione più volte fatta dal Ministro Romita nell'altro ramo del Parlamento, che cioè i 250 miliardi complessivi dei lavori per autostrade (costruzione o raddoppi) e i venti miliardi per strade statali, sono un avvio, magari una garanzia, di ulteriore impegno per una continuità di azione che potrà forse sfociare in altre iniziative, in questa sede ed in questo momento non facilmente valutabili né definibili.

Certo, la possibilità di congiungere attraverso due dorsali pressoché parallele il Nord al Mezzogiorno, si presenta con un miraggio così interessante e così fascinoso da non poter avere il nostro consenso, pur con le divergenze di impostazione facilmente intuibili.

Ove poi aggiungiamo a quanto innanzi considerazioni di largo interesse economico, di sicuro sviluppo turistico, di più spedite comunicazioni oltre che di sicuro assorbimento di 50 mila unità lavorative per ben cinque anni, se ne deduce che lo sforzo del Governo ed in particolare del Ministro competente merita da parte della Commissione un atto concreto di comprensione e di collaborazione.

Affermata nella nuova edizione del disegno di legge la preferenza per l'A.N.A.S., per gli enti di diritto pubblico e per i loro consorzi, o per le società da essi costituite, il relatore ritiene che dovrebbero cadere le ragioni di perplessità che nei riguardi della iniziativa privata sino ad oggi la opposizione aveva nutrito, tanto più ove si pensi che le concessioni saranno assentite con decreto del Ministro dei lavori pubblici di pari passo che

il Consiglio superiore ed il Consiglio di Stato si saranno pronunziati sulla sostanza e sulle modalità delle relative convenzioni.

Come deputato meridionale e come meridionalista, devo dichiarare che la nuova edizione corrisponde meglio alle aspettative del Mezzogiorno sia per quanto riguarda l'ultimo comma dell'articolo I per l'esplicito impegno di destinare il 25 per cento delle spese autorizzate alla costruzione di autostrade del Sud, sia per quanto riguarda il secondo comma dell'articolo 9 per l'impegno dell'utilizzo di cento milioni per lo studio e la progettazione delle altre autostrade dell'Italia meridionale prevista dal piano di massima di cui all'allegato.

Personalmente, dichiaro di condividere la sostanza e la dizione dell'articolo 3 che, prevedendo la misura massima del contributo sino al 40 per cento, lascia ai Ministeri competenti, Lavori pubblici e Tesoro, la possibilità di non concedere detta misura alle autostrade che, dalle statistiche del traffico, presentino prospettive favorevoli e siano perciò stesso appetibili per gli enti interessati. Riconosco di contro che gli stessi Ministri competenti possono avere possibilità diverse di decisione a proposito di autostrade che presentino aprioristicamente prospettive di traffico meno tranquillizzanti e perciò stesso non giustificative di interessi da parte di enti e di privati.

Per quanto riguarda la questione della emissione delle obbligazioni, mi pare che si tratti di una necessità subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale del credito, competente a regolare la emissione stessa.

Inoltre è prevista al comma terzo dell'articolo 3 che, sul gettito lordo del diritto di pedaggio eccedente il 10 per cento, una aliquota non inferiore alla percentuale di contributo, concesso dallo Stato, sia devoluta allo stesso: anzi, a maggiore tranquillità, la misura dell'aliquota è soggetta a revisione triennale.

L'articolo 5 prevede le stesse agevolazioni già accordate per concessioni similari con quelle ferroviarie, mentre gli articoli 6 e 7 riguardano i mutui che l'Azienda autonoma della strada potrebbe contrarre per la costruzione di autostrade o con il consorzio di credito per le opere pubbliche o con altri enti.

Infine l'articolo 8 contempla una forma più esplicita delle procedure di esproprio, tenendosi presente l'esperienza acquisita e la esigenza dei lavori di pubblica utilità urgenti e indifferibili.

Il titolo secondo comprende le norme che regolano la misura delle nuove tasse di circo-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 APRILE 1955

lazione sia per i motocicli, che per gli automezzi. Esso rispecchia appieno il punto di vista dell'apposita commissione nominata in seno alla Commissione finanze e tesoro per il coordinamento delle varie opinioni che al riguardo si erano manifestate durante la discussione.

La misura e i modi di tali tassazioni non hanno costituito oggetto di revisione da parte dell'altro ramo del Parlamento che, riconfermando a riguardo il parere della Camera, ha implicitamente ammesso la necessità di tale misura per la copertura delle spese straordinarie prevista dal I titolo.

Va, peraltro, sottolineato che sono state tenute presenti, nei limiti possibili, le più diverse esigenze: quella agricola per quanto alla riduzione nella misura del 50 per cento agli autoveicoli di nuova fabbricazione e adatti per l'impiego fuori strada: agevolazione estesa anche ad autoveicoli già in circolazione; purché con le stesse caratteristiche e purché la richiesta dell'estensione dell'agevolazione venga fatta entro sei mesi dalla pubblicazione della legge; esigenza di solidarietà verso i mutilati e gli invalidi per quanto alla esenzione dei motocicli e motocarrozzette adibiti per necessità di deambulazione da tali benemeriti della patria; esigenza di carattere turistico per quanto alla esenzione, limitatamente a tre mesi, di autovetture o motocicli appartenenti a cittadini residenti all'estero.

Ma, accanto a queste che possono definirsi agevolazioni più appariscenti e più significative per considerare le esigenze di particolari settori, non mancano altre agevolazioni che si possono rilevare leggendo le note delle unite tabelle e che riflettono le riduzioni per autovetture che fanno servizio di piazza così come per autovetture destinate a noleggio di rimessa: nell'uno come nell'altro caso si è tenuto conto della vetustà dei mezzi onde adottare una diversa tassazione la quale, se non è basata sul criterio dei cavalli vapore, non sfugge a considerazioni di ordine veramente oggettivo che ne giustificano la validità e la efficacia.

Né sono state trascurate particolari agevolazioni, sia per gli autocarri ed i rimorchi che superano a pieno carico i 30 quintali, sia infine per i motocicli e motocarrozzette, anche leggere e di nuova fabbricazione, purché adibiti al trasporto di persone: questi ultimi infatti sono esenti da tasse per i primi tre bimestri, compreso quello dell'entrata in circolazione.

L'agevolazione non può essere sottovalutata anche se gli stessi motocicli sono tenuti

al pagamento del diritto fisso che nella tabella *H* è fissato nella misura non certo rilevante di lire 300.

Il disegno, infine, non esclude la possibilità del pagamento rateale e la facoltà riservata al Ministro di stabilire con proprio decreto nuove forme di pagamento delle tasse automobilistiche e di modificare i termini e le modalità previste al riguardo dagli articoli 2, 5 e 6 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche.

Quanto all'efficacia della legge, anche ai fini delle possibilità della copertura, l'articolo 19 stabilisce la data del primo luglio, termine valido in tale senso, mentre l'articolo 20 precisa che la legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione.

Concludendo, mentre si ribadisce il concetto che il disegno in esame rappresenta un contributo concreto alla risoluzione del problema della viabilità e mentre si conferma che entro tre mesi potranno iniziarsi lavori per un importo pari a 66 miliardi e mezzo, si confida che la Commissione non mancherà di tenere conto, nella valutazione delle più disparate osservazioni, della bontà e della utilità della iniziativa anche se, riaffermando la inadeguatezza dei fondi, vorrà ancora una volta tenere vivo davanti agli organi interessati il problema più vasto che certamente il Ministro ha sentito con pari sensibilità se si è accinto, non sempre compreso, come i suoi predecessori, ma certo con migliore fortuna, ad una fatica di cui la Commissione non può non tenere conto. Fatica veramente democratica perché riflette nella sua sostanza gli aspetti più essenziali di una politica democratica dei lavori pubblici.

Infatti, più che mai, nella molteplicità delle sue prospettive, non solo non tradisce, ma anzi tiene particolarmente presente la necessità di contribuire ad un vivere più civile ed alla costruzione di un mondo economico più collegato sia pure attraverso una intensificazione di traffici; e per altro non trascura l'interesse vivo di categorie lavorative che trarrebbero concrete, immediate possibilità di lavoro dai detti ulteriori stanziamenti.

E, se consideriamo che, dal 1° gennaio 1947 al 1° gennaio 1955, sono stati sistemati e depolverizzati 8 mila chilometri di strada di cui 2.600 nell'Italia centro-settentrionale e 5.400 nell'Italia meridionale e insulare per una spesa che, compresi gli oneri sostenuti dalla Cassa del Mezzogiorno supera 171 miliardi in aggiunta ai 40 stanziati per la legge del novembre 1951 a favore dell'A.N.A.S., avremo la visione chiara dello sforzo vera-

mente considerevole condotto con rapidità e sensibilità dall'amministrazione dei lavori pubblici.

Pur tralasciando le cifre relative alla riparazione di danni di guerra nel settore stradale, quelle innanzi citate sono sufficientemente confortanti per trarre motivo a compiere anche per questa legge un atto di fede per migliori condizioni del nostro paese, anche nel settore stradale che, appunto perché riguarda opere non statistiche ma funzionali, ha bisogno di vigilanza tecnica assidua e scrupolosa oltre che di larghe possibilità finanziarie.

Onde al Ministro dei lavori pubblici noi non potremo chiedere coscientemente se non un impegno morale che lo leghi ancor più al problema stradale, sicché il problema trovi attraverso la sua azione quella larghezza di consensi che gli mantenga tra gli altri quella posizione di preminenza che, oltre tutto, le dolorose statistiche che ho citate, fatalmente richiedono.

Anche per questa considerazione, onorevoli colleghi, è augurabile che, nel clima di quella cordiale reciproca comprensione che ha contraddistinto i nostri precedenti lavori, si rinnovino in questa sede e per questa discussione l'atmosfera più idonea a farci superare ogni valutazione che oggettivamente non attenga all'interesse generale che è quello del popolo italiano al cui bene devono tendere i nostri

sforzi e le nostre decisioni. Ieri, alla fine della guerra, ci siamo preoccupati di ricostruire ed abbiamo saputo ricostruire; oggi in un clima di consolidata vita democratica dobbiamo orientarci verso opere nuove, iniziative nuove che riconfermino, come il presente disegno di legge, la nostra volontà di essere ancora e sinceramente a servizio del paese e per il bene del popolo.

POLANO. Propongo, per dare tempo ai diversi gruppi di riflettere su questa relazione, di rinviare la discussione alla prossima seduta.

PACATI. Sarebbe opportuno che la relazione completa fosse stampata e distribuita.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, può rimanere stabilito che la relazione del collega Caiati verrà stampata e distribuita e che la discussione su di essa sarà iniziata nella prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,30.

IL DIRETTORE ff.
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO
Vicedirettore.

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI