

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

XXXVI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 12 MAGGIO 1955

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	327
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	327
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche (1568) (Approvato dal Senato)	327
PRESIDENTE	327, 328, 329, 331, 332, 334, 345, 346
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	327
	328, 331, 332, 334, 345
ANGELINO PAOLO	328, 329, 331
MATTEUCCI	328, 329, 332, 345, 346
CAIATI, <i>Relatore</i>	328, 332, 333, 334
BAGLIONI	332, 333, 334
COLOMBO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	332
FABRIANI	333
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	346
BAGLIONI	346
MATTEUCCI	346
CAIATI, <i>Relatore</i>	346

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato De' Cocci.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per la seduta odierna, per l'esame del disegno di legge n. 1568, i deputati Bernardinetti e Bontade Margherita, sono sostituiti rispettivamente dai deputati Fabiani e Valandro Gigliola.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche. (1568). (Approvato dal Senato).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche ».

Il Ministro, onorevole Romita, ha chiesto la parola. Ha facoltà di parlare.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ieri sono stati sollevati dei dubbi circa la misura e le modalità della concessione del contributo statale e le gare. Per togliere ogni perplessità, mi permetto di leggere l'articolo 14 dello schema tipo di concessione, che conferma quanto ho detto ieri. Esso infatti suona in questi termini:

« Il contributo sarà corrisposto di volta in volta nella misura stabilita per ogni singola concessione sull'importo netto degli appalti dei lavori, che le società concessionarie effettueranno in base ai progetti esecutivi e ai capitolati speciali di appalto, debitamente approvati dall'A.N.A.S., alla quale è devoluto anche il controllo sulle ditte costruttrici concorrenti alle gare e sull'espletamento delle gare stesse, ai fini del migliore svolgimento ».

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

Restano così ribaditi i due concetti, che il contributo è concesso sull'importo effettivo dei lavori e non sul preventivo, e che le gare e il loro svolgimento sono controllati dall'A.N.A.S. Con tali cautele lo Stato verrà ad essere completamente garantito che l'ammontare del contributo, che verrà in definitiva erogato alla società concessionaria, corrisponderà esattamente, nella misura percentuale prevista per ogni singola concessione, al costo effettivo dell'opera.

ANGELINO PAOLO. Che cosa avviene nel caso che il concessionario sia anche il costruttore?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Si fanno ugualmente le gare.

PRESIDENTE. Dopo questi chiarimenti dell'onorevole Ministro, poiché è stata chiusa la discussione generale, passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 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, nonché per il raddoppio di autostrade, è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1955-56 al 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 1955-56 al 1964-65 per lavori di miglioramento e per nuove costruzioni di strade statali nel Mezzogiorno con particolare riguardo alle zone che non realizzino programmi autostradali.

Le somme indicate nei precedenti commi sono iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi dal 1955-56 al 1964-65.

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni fino alla concorrenza complessiva di lire 100 miliardi per la costruzione di autostrade e di lire 20 miliardi per la costruzione delle strade statali e a ripartire il loro pagamento negli esercizi finanziari indicati ed entro i limiti delle somme per ciascuno di essi previste.

Almeno il 25 per cento delle spese autorizzate per le autostrade sarà destinato alla costruzione delle autostrade nel Mezzogiorno d'Italia ».

Gli onorevoli Matteucci e Rigamonti hanno proposto di sostituire nel primo comma alle

parole « 10 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1955-56 al 1964-65 », le altre: « 10 miliardi per l'esercizio 1955-56, 22 miliardi e 500 milioni negli esercizi dal 1956-1957 al 1959-60 ».

Si tratta di una modifica sostanziale, sulla quale dovremmo avere il parere della Commissione finanze e tesoro, perché sconvolge tutto il piano finanziario.

L'onorevole Matteucci ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

MATTEUCCI. Il collega Rigamonti e io, nel presentare questo emendamento, che effettivamente rappresenta una modifica sostanziale, siamo stati guidati dal criterio di abbreviare i tempi delle costruzioni, portandoli da 10 a 5 anni. E ciò perché, quando si effettueranno le costruzioni, nei tratti che verranno raddoppiati aumenterà il traffico, mentre negli altri si produrranno delle strozzature.

Capisco che questa abbreviazione di termini sottoporrebbe il bilancio dello Stato a uno sforzo; però, anche se il mio emendamento non verrà accettato, desidero ugualmente sottolineare questa necessità, perché ne resti traccia agli atti.

CAIATI, *Relatore*. Pure apprezzando lo scopo che si propone l'onorevole Matteucci, restano valide le eccezioni fatte dal Presidente della Commissione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Comprendo le preoccupazioni dell'onorevole Matteucci, ma credo che esse siano superflue, perché i pagamenti avvengono posticipatamente ed è possibile perciò bruciare le tappe, nel senso che si possono fare lavori per un importo maggiore di quello previsto annualmente. Con l'emendamento Matteucci si comprometterebbe la legge, senza risolvere nulla.

PRESIDENTE. Del resto il penultimo comma dell'articolo 1 autorizza il ministro ad assumere impegni fino a 100 miliardi per la costruzione di autostrade e fino a 20 miliardi per la costruzione di strade statali e a ripartire il pagamento negli esercizi finanziari successivi entro i limiti delle somme per ciascuno di essi previste.

MATTEUCCI. Dopo questi chiarimenti, non insisto per la votazione del mio emendamento.

PRESIDENTE. Sull'articolo 1 l'onorevole Di Stefano ha presentato i seguenti emendamenti:

« Nel secondo comma aggiungere dopo la parola: Mezzogiorno, le parole: e nelle isole ».

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

« *Nell'ultimo comma sostituire al numero 25 il numero 50* ».

« *Aggiungere alla fine: e nelle isole* ».

Poiché l'onorevole Di Stefano non è presente, questi emendamenti si intendono decaduti.

Non essendovi così alcun emendamento all'articolo 1, lo pongo in votazione nel testo trasmessoci dal Senato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

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

L'allegato grafico del piano poliennale di sviluppo e miglioramento della rete delle autostrade costituisce, nelle sue direttrici di grande massima, parte integrante della presente legge.

Il suddetto piano poliennale sarà attuato entro i limiti delle autorizzazioni di spesa previste dal precedente articolo 1 ».

L'onorevole Di Stefano ha presentato il seguente emendamento:

« *Alla fine del primo comma aggiungere:*

« *La precedenza, in linea di massima, sarà data alla costruzione di autostrade nel Mezzogiorno e nelle isole* ».

Non essendo presente l'onorevole Di Stefano, l'emendamento s'intende decaduto.

Altro emendamento è stato presentato dall'onorevole Matteucci:

« *Sopprimere il secondo e il terzo comma* ».

L'onorevole Matteucci ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

MATTEUCCI. Il mio emendamento soppressivo è in relazione al grafico, grafico che non so se sia opera del ministro o del Senato. Secondo me, non è razionale inserire nella legge un grafico, che, sia pure in linea di larga massima, traccia un programma vincolante per legge; quando poi non vi sono neppure i mezzi per poter dare esecuzione a gran parte del programma stesso.

Inoltre io rilevo una confusione di poteri. I programmi non rientrano nella competenza del potere legislativo, bensì del potere esecutivo. Sarà il ministro, sotto la sua responsabi-

lità e col parere degli organi tecnici, a dare esecuzione alle opere. Qui, invece, il Parlamento si è preso la briga di fare un programma esecutivo; e, per giunta, dopo essere andato *ultra petita*, non dà i mezzi necessari all'esecuzione del programma, vincolando in tal modo i legislatori futuri.

Tuttavia, io non mi nascondo la necessità di approvare questa legge e mi rendo conto che l'introduzione di qualche emendamento costringerebbe a rinviare il disegno di legge al Senato. Se questa fosse stata la nostra intenzione, avremmo trovato altri motivi per appoggiarla. Perciò, anche se l'emendamento soppressivo non dovesse passare, chiederei per lo meno alla Commissione di dare una interpretazione in questo senso: che il grafico è valido in linea di grande massima, come dice la legge, per quei tratti di strade e di autostrade che possono costruirsi nei limiti del finanziamento; ma esso non ha nessuna efficacia per le strade che si dovranno costruire con ulteriori finanziamenti e per le quali saranno necessari altri strumenti legislativi.

Se la Commissione accetta questa interpretazione, io ritiro il mio emendamento.

ANGELINO PAOLO. Riprendendo quanto ha detto l'onorevole Matteucci, poiché il programma dipende sì dal Ministero, ma è vincolato al grafico che forma parte integrante della legge, vorrei dire qualche cosa su quello che il grafico implica in relazione alle comunicazioni tra il Piemonte e la Liguria.

PRESIDENTE. Questa materia ci farebbe entrare in una discussione che non ha nulla a che vedere con l'emendamento soppressivo proposto dall'onorevole Matteucci. Ieri tutti gli ordini del giorno riguardanti problemi particolari sono stati ritirati, su preghiera del Ministro, quindi mi pare che con il suo intervento, onorevole Angelino, si uscirebbe dal tema.

ANGELINO PAOLO. Io avevo chiesto la parola nella discussione generale e non mi fu data, poiché mi si obiettò che avrei potuto intervenire durante l'esame dell'articolo 2, dove si parla appunto delle strade. Quindi prego il Presidente di lasciarmi svolgere le mie osservazioni.

Per quanto si riferisce alle comunicazioni dei porti di Genova e di Savona, il grafico, allegato al disegno di legge in esame, è un indice dell'intenzione del Ministro di raddoppiare la camionale Genova-Serravalle attraverso il passo dei Giovi di Busalla e di costruire una autostrada ad una sede, a due vie, da Savona a Torino passando per Ceva.

Il raddoppio della camionale risolverebbe forse il problema delle comunicazioni di Genova con Milano, specie se verrà attuata la prevista costruzione dell'autostrada Serravalle-Milano; però non risolverebbe il problema delle comunicazioni di Genova con il Piemonte, che necessitano di un rapido miglioramento; e neppure verrebbero gettate le basi di un razionale sistema stradale.

Basta pensare che il progetto governativo, pare, prevede il raddoppio della camionale con una nuova autostrada, accostata alla esistente, di 7 metri di larghezza, con una spesa prevista di 11 miliardi e la costruzione dell'autostrada Serravalle-Milano. Con questa soluzione la situazione delle comunicazioni col Piemonte rimane quella insufficiente attuale, malgrado che il traffico fra il Piemonte e Genova e le due riviere liguri sia intensissimo. Le distanze tra Genova e tutte le principali città del Piemonte rimarrebbero invariate, ed in tal modo si pregiudicherebbe il futuro sviluppo delle comunicazioni autostradali fra le due regioni.

La camionale ha dei difetti fondamentali: pendenze eccessive, difficile e pericolosa transitabilità invernale, curve ristrette, elevazione del valico.

L'insediamento di una nuova via nelle stesse vallate dello Scrivia e del Polcevera incontra notevoli difficoltà: scarsità e mancanza di spazio, necessità di maggiori opere d'arte, gallerie e ponti, e di espropri, specialmente nelle vicinanze di Genova.

Il problema delle comunicazioni di Genova verrebbe meglio risolto con la creazione di un nuovo valico sul Turchino, e con la costruzione di una moderna autostrada, per il momento limitata al tratto Genova-Multedo-Ovada, che alleggerirebbe grandemente il traffico sulla camionale e che permetterebbe delle facili comunicazioni con Torino e con tutti i principali centri del Piemonte: attualmente mediante collegamenti con le strade statali e principali, in seguito con tratti di autostrade che verranno costruiti e che collegheranno Genova con Torino, con Alessandria-Aosta-Monte Bianco, e con l'autostrada Milano-Serravalle-Genova a Rivalta Scrivia.

Questo nuovo valico appenninico raggiunge l'altezza di metri 396,50, la più bassa di tutto l'Appennino; la pendenza massima è del 27 per mille; i raggi delle curve non sono inferiori a 200 metri; il percorso è di chilometri 34,760; il costo del tratto Multedo-Ovada è previsto in lire 11 miliardi circa, che non supera quello del raddoppio della camionale.

Questo tratto di autostrada diminuisce di circa il 20 per cento il percorso Genova-Torino e assicura un percorso reale alquanto maggiore, ma più agevole, meno oneroso e meno pericoloso fra Genova e la Lombardia.

È, comunque, assai dubbio che il raddoppio della camionale Genova-Serravalle in vallate già troppo impegnate da altre linee di comunicazione (due linee ferroviarie, la camionale e la statale 35 del Giovi), sia sufficiente a smaltire il traffico dell'autostrada Serravalle-Milano, se non viene alleggerita del traffico tra Genova e il Piemonte e di parte di quello tra Milano e la riviera di ponente.

Sul grafico allegato al disegno di legge in esame è pure tracciata una autostrada che da Savona per Ceva conduce a Torino. Non ritengo che, coi fondi stanziati, ci si possa fare illusioni sulla attuazione di tale autostrada.

Però non si può non osservare che il percorso tracciato non è né il più breve né il più facile e tanto meno il più economico.

È sufficiente osservare una carta geografica, per constatare che la progettata autostrada Savona-Ceva-Torino è assai più lunga della Savona-Acqui-Torino. Infatti, mentre la prima misura chilometri 160, la seconda non raggiunge i chilometri 130.

Inoltre, mentre la prima soddisfa soltanto le esigenze del Piemonte sud occidentale, l'altro dà sbocco ai porti di Savona e di Genova non solo verso il Piemonte, ma altresì verso la Lombardia, il Veneto e l'Emilia.

È da tener presente che la costruzione della Savona-Ceva-Torino importerebbe una maggiore spesa per circa dieci miliardi.

Dal punto di vista tecnico, la strada presenta diversi fattori negativi: una maggiore altitudine di valico (655 metri contro 462); maggiori pendenze (4 per cento contro 3,33 per cento), una maggiore lunghezza di gallerie (9.856 metri con 5.790), curve a raggio più stretto (metri 150 contro 200).

Per le ragioni sopra enumerate, invito il Governo e per esso i tre ministri competenti, a far riesaminare accuratamente il progetti di raddoppio della camionale Genova-Serravalle e Savona-Ceva-Torino in confronto ai progetti Genova-Multedo-Ovada-Acqui e Savona Acqui-Torino.

Non credo sia il caso parlare di carrozzoni; è però indispensabile dare la dimostrazione che si sa resistere a qualsiasi genere di pressioni. Nel convegno di Acqui del 17 aprile del corrente anno un delegato di un ente economico torinese ha lasciato intendere chiaramente che il tracciato Savona-Ceva-Torino

sarebbe preferito perché un potente monopolio, la Fiat, è disposto ad anticipare un finanziamento di cinque miliardi.

È fin troppo notorio che i monopoli non danno gratuitamente allo Stato: l'esperienza insegna che sono più inclini a sfruttarlo. Se anticipano finanziamenti, hanno la pia intenzione di recuperarli con il massimo profitto e, ove questo venisse a mancare, rinuncerebbero alla concessione e la gestione deficitaria finirebbe per gravare sullo Stato.

Noi speriamo di poter fare aumentare in un prossimo futuro gli stanziamenti per la costruzione di strade e di autostrade, perché quelli previsti dal disegno di legge in esame sono assolutamente insufficienti. Però richiediamo che i pochi fondi disponibili siano spesi con la massima oculatezza.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Matteucci rispondo che accetto la sua interpretazione. Io, al Senato, ho accettato il grafico, perché non costituisce un programma preciso, ma una direttiva di larga massima. Sono linee che vanno da Milano a Genova, da Milano a Torino, da Milano a Roma, da Milano a Napoli, da Napoli a Bari, ecc. Però, pure accettando la sua interpretazione, la prego di ritirare l'emendamento.

All'onorevole Angelino Paolo dirò che mi pare fuori di luogo entrare nei particolari che egli ha esposto. Egli vuole superare non solo il potere esecutivo, ma anche gli organi competenti del Ministero! Quando già al Senato fu sollevata la questione, riprodotta qui dall'onorevole Angelino, io feci riprendere il progetto, che sarà riesaminato dal consiglio dell'A.N.A.S. alla stregua dei rilievi che sono stati fatti. Aggiungo che sarà mia cura — come è stata sempre mia cura — ascoltare gli organi locali.

Comunque nulla è impegnato e smentisco che siano stati dati non solo cinque miliardi, ma una sola lira dalla Fiat, almeno a quanto mi risulta.

ANGELINO PAOLO. Accetto questi chiarimenti.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Matteucci presenterà un ordine del giorno, e non insiste sul suo emendamento, pongo in votazione l'articolo 2 nel testo trasmessoci dal Senato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 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.

Nelle concessioni di cui al presente articolo sono, a parità di condizioni, preferiti gli enti di diritto pubblico od i loro consorzi o le società da essi costituite o nelle quali essi abbiano la maggioranza azionaria.

La concessione è accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del 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 ».

Al primo comma, dopo le parole « il concorso statale non può superare il 40 per cento » l'onorevole Cianca ha proposto di aggiungere: « del costo consuntivo, che deve avvenire mediante pubblica gara di appalto ».

L'onorevole Cianca non è presente, quindi l'emendamento s'intende decaduto. Esso, ad ogni modo, è superato dalle dichiarazioni già fatte dal Ministro.

Lo stesso onorevole Cianca ha presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

« La concessione è accordata esclusivamente alle provincie, ai comuni e ad altri enti pubblici ».

Anche questo emendamento s'intende decaduto non essendo presente il proponente.

Ancora l'onorevole Cianca ha presentato quest'altro emendamento aggiuntivo, subordinato al non accoglimento del precedente emendamento:

« La concessione è accordata con carattere di precedenza alle amministrazioni provinciali associate con altre, con comuni e camere di commercio ».

Anche questo emendamento s'intende decaduto per l'assenza del proponente.

L'onorevole Baglioni ha presentato il seguente emendamento aggiuntivo al quinto capoverso:

« *Dopo le parole:* preferiti gli enti di diritto pubblico, *aggiungere:* territoriali o meno ».

L'onorevole Baglioni ha facoltà di illustrare questo emendamento.

BAGLIONI. Certamente per enti di diritto pubblico si intendono gli enti statali e parastatali. Ho presentato questo emendamento perché sia precisato che nella legge sono compresi anche gli enti territoriali, come le camere di commercio, le amministrazioni comunali e provinciali, ecc. Se l'onorevole Ministro mi dà assicurazione che nella dizione « enti di diritto pubblico » sono compresi anche questi enti, sono disposto a ritirare l'emendamento.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non solo sono compresi, ma la legge si riferisce specialmente a questi enti.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono specie del genere.

BAGLIONI. Con questi chiarimenti, ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Abbiamo un altro emendamento aggiuntivo proposto dall'onorevole Baglioni:

« Ove dei diversi progetti allegati alle domande di concessione gli organi tecnici competenti riconoscessero come migliore quello di un presentatore che non risulti successivamente aggiudicatario della concessione, il concessionario sarà tenuto ad attenersi a detto progetto reputato migliore nella esecuzione del tratto autostradale cui si riferisce ».

L'onorevole Baglioni ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

BAGLIONI. Io prospetto questo caso. Può darsi che, tra i diversi progetti presentati per un determinato tratto di autostrada, ce ne sia uno che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ritenga il migliore. Però, la società, che ha presentato il progetto, non può ottenere la concessione, perché non dà le sufficienti garanzie. In questo caso, il progetto deve essere scartato, pure essendo il migliore, e deve subentrare quello meno buono di un'altra società che dà maggiori garanzie di consistenza finanziaria.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Una cosa è la concessione e altra cosa è il progetto. Il consiglio tecnico dell'A.N.A.S. approva i progetti, non le concessioni. Se un progetto è approvato dall'A.N.A.S. come mi-

gliore, il concessionario lo dovrà accettare. Viene approvato cioè il progetto e in base ad esso viene data la concessione.

BAGLIONI. Perciò, in sostanza, la scelta del progetto sarebbe separata dalla concessione?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Perfettamente. Tanto più che il progetto definitivo è quello che viene approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che può apportare le sue modifiche. Su di esso viene fatta la concessione.

Questo chiarimento rimarrà inserito nel verbale.

CAIATI, *Relatore*. Perciò l'emendamento risulta pleonastico.

BAGLIONI. Con queste precisazioni, ritiro l'emendamento, ma vorrei presentare in proposito un ordine del giorno di raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La raccomandazione è già inserita ed accettata a verbale.

MATTEUCCI. Del resto risulta anche dalla legge sulla contabilità generale dello Stato.

BAGLIONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Non essendovi altri emendamenti, pongo in votazione l'articolo 3 nel testo trasmessoci dal Senato.

(È approvato).

L'onorevole Cianca ha proposto il seguente articolo aggiuntivo:

« È istituita una commissione parlamentare di 12 membri, 6 senatori e 6 deputati, cui spetta di fornire il parere circa l'ordine di esecuzione delle opere previste dalla presente legge ».

Non essendo presente l'onorevole Cianca, l'emendamento s'intende decaduto. Del resto, sulla istituzione di una commissione parlamentare, si è già dichiarato contrario il Ministro.

Passiamo all'articolo 4. Ne do lettura:

« Nei modi e nei termini previsti dall'articolo 2410 del Codice civile, il concessionario è autorizzato ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla 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), b) e d) dell'articolo 5 del regio de-

creto-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, con l'Istituto delle Casse di risparmio italiane e con l'Istituto federale delle Casse di risparmio delle Venezia ».

L'onorevole Magno ha presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

« Le società costituite da enti locali e quelle nelle quali tali enti costituiscano la maggioranza, le quali non abbiano fini di lucro, godranno della garanzia dello Stato sui mutui o prestiti che da esse saranno contratti ».

L'emendamento s'intende decaduto, perché non è presente l'onorevole Magno.

L'onorevole Baglioni ha presentato due emendamenti aggiuntivi al secondo capoverso, emendamenti evidentemente subordinati l'uno all'altro; poiché il Governo ha dichiarato che non può accettare la garanzia dello Stato, il proponente ha formulato un secondo emendamento.

Il primo emendamento è il seguente:

« Gli enti di diritto pubblico territoriali o meno, o i loro consorzi, o le società da essi costituite o nelle quali essi abbiano la maggioranza, godranno la garanzia dello Stato sui mutui o prestiti da essi contratti anche sotto forma obbligazionaria ».

L'altro emendamento è il seguente:

« Gli enti di diritto pubblico a carattere territoriale o meno, o i loro consorzi, o le società da essi costituite e nelle quali abbiano la maggioranza, sono autorizzati a garantire i mutui o le obbligazioni da essi emesse mediante delegazioni sulle addizionali comunali e provinciali, imposte sulle industrie, commercio, arti e professioni, imposta generale sull'entrata e contributi sulle tasse automobilistiche, e gli enti mutuanti ad accettarle quando si tratti di mutui contratti dai medesimi ».

L'onorevole Baglioni ha facoltà di illustrare questi emendamenti.

BAGLIONI. Qui sono state fatte delle dichiarazioni, specialmente da parte del Ministro, secondo le quali la precedenza deve essere data, in caso di parità, agli enti di diritto pubblico. Però questi enti finiranno per re-

stare esclusi, se non verrà data ad essi la possibilità di concorrere. Come faranno tante provincie e tanti comuni a ottenere la concessione delle strade, quando non possono disporre di delegazioni da dare in garanzia dei mutui che devono contrarre con gli istituti di credito? Come faranno i comuni e le provincie ad emettere le obbligazioni, se non avranno la garanzia dello Stato?

Se non venisse accettato il mio emendamento, gli enti di diritto pubblico verrebbero a trovarsi in condizione d'inferiorità di fronte al capitale privato: questo potrà dare sufficienti garanzie agli istituti di credito per ottenere i mutui, mentre gli stessi istituti non concederanno mutui ai comuni e alle provincie senza la garanzia dello Stato. D'altra parte lo Stato non darebbe la sua garanzia a vuoto, perché sarebbe a sua volta garantito, per lo meno su quello che deve essere versato ai comuni e alle provincie come partecipazione sulle tasse automobilistiche.

Vorrei in proposito, dal Ministro, una risposta assicuratrice.

FABRIANI. Io sento di dovere avanzare qualche dubbio sulla proposta dell'onorevole Baglioni. Io ritengo che, concedendo delle particolari facilitazioni a comuni e provincie che non hanno la capacità finanziaria e l'attrezzatura tecnica sufficiente per eseguire questi lavori, potrà accadere che dietro il paravento di un comune o di una provincia subentri qualche impresa più furba o più favorevole, che verrebbe a trovarsi in condizione di particolare vantaggio rispetto ad altre imprese che intendono concorrere.

Sarei perciò titubante ad accettare un emendamento di questo genere.

CAIATI, *Relatore*. Ho due ragioni per non dichiararmi favorevole all'accoglimento di questo emendamento. La prima deriva da una questione di competenza, perché, se ci orientassimo verso la garanzia dello Stato, dovremmo sentire il parere della Commissione finanze e tesoro, trattandosi di problema finanziario. La seconda ragione è questa: che sostanzialmente la garanzia dovrebbe essere data dalla Cassa depositi e prestiti, mentre c'è una motivata resistenza ad estendere quelle garanzie che oggi sono limitate ai soli istituti delle case popolari. I colleghi sanno quali difficoltà si sono dovute superare e l'onorevole Matteucci ha spesso richiamato l'attenzione della VII Commissione (Lavori pubblici) sulle condizioni in cui si trova la Cassa depositi e prestiti.

Si potrebbe anche pensare agli istituti di previdenza, ma questi sono vincolati non solo

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

alle disposizioni di legge, ma anche agli obblighi di tranquillità che vanno rispettati, in quanto attengono alla massa liquida e alle riserve matematiche.

Per queste ragioni, di ordine tipicamente finanziario e di ordine regolamentare, per quanto riguarda la competenza della Commissione, sono contrario all'emendamento Baglioni, pur comprendendo lo spirito che ha animato il proponente.

BAGLIONI. Se lo Stato darà agli enti pubblici la garanzia di queste obbligazioni, gli enti si troveranno in parità di condizioni rispetto al capitale privato nel reperire sul mercato i mezzi finanziari occorrenti; in caso diverso, si troveranno esclusi dalla possibilità di concorrere.

ROMITA, Ministro dei lavori pubblici. Non è esatto che si trovino esclusi, perché queste concessioni vanno naturalmente ad enti comunali o provinciali di notevole importanza, che hanno la possibilità di fare uno sforzo finanziario. Accettando l'emendamento Baglioni, metteremmo invece in una condizione privilegiata degli enti, che non hanno la possibilità di eseguire queste opere.

Vedrà l'onorevole Baglioni che gli enti più importanti avranno le concessioni senza la garanzia dello Stato.

BAGLIONI. Quando vedremo, sarà troppo tardi.

ROMITA, Ministro dei lavori pubblici. Ci sarà sempre il Parlamento, che potrà controllare. La direttiva del Governo è di non dare le concessioni ad enti privati. Siccome sono provincie e città importanti che chiedono le concessioni, il pericolo prospettato dall'onorevole Baglioni non esiste. Ritengo perciò che la Commissione possa respingere l'emendamento con tutta tranquillità.

BAGLIONI. Io presenterò in merito un ordine del giorno. Per l'altro emendamento non insisto.

PRESIDENTE. Anche nel secondo emendamento siamo in un tema che non è il nostro, perché si tratta di un ampliamento delle delegazioni sulle imposte. Non so come potremmo accettarlo senza il parere della Commissione finanze e tesoro.

CAIATI, Relatore. Tutti i grossi comuni oggi rifiutano di accettare le delegazioni delle camere di commercio, perché sono quelle che rappresentano la garanzia meno valida ai fini del credito. Perciò le camere di commercio sarebbero del tutto fuori discussione.

Io non vedo, poi, perché la tesi del Ministro, che si riallaccia alle possibilità concrete che hanno i bilanci delle provincie, non

debba essere accettata. Qui tutti abbiamo una esperienza dei bilanci comunali e sappiamo che non c'è nessun comune in Italia che abbia margine di delegazioni. I soli bilanci di enti locali che possano consentire margini di consistenza sono i bilanci di alcune amministrazioni provinciali. Evidentemente le amministrazioni provinciali sono degli enti pubblici, degli enti locali, e quindi lasciano tranquilli sullo sforzo che queste amministrazioni andranno a sostenere.

BAGLIONI. Io insisto, perché, non accettando il mio concetto, si vengono ad escludere gli enti pubblici e a favorire le società private.

PRESIDENTE. Quindi l'onorevole Baglioni ha dichiarato di non insistere sul primo emendamento; insiste invece sul secondo, che ho già letto. Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo trasmesso dal Senato.

(È approvato).

Sui rimanenti articoli del disegno di legge non sono stati presentati emendamenti. Se non vi sono osservazioni e nessuno chiede la parola, li porrò successivamente in votazione:

ART. 5.

Le convenzioni tra lo Stato ed i concessionari, gli atti ed i contratti riguardanti finanziamenti previsti dal precedente articolo, gli atti ed i contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese le fidejussioni prestate dagli Enti pubblici, sono assoggettati alla imposta fissa di registro ed ipotecaria.

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

(È approvato).

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 1955-56 al 1964-65, 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 Ministro del tesoro con proprio decreto.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

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

(È approvato).

ART. 7.

I mutui previsti nel precedente articolo saranno ammortizzati in un periodo non superiore a trenta 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 o gli Istituti di credito ed Enti autorizzati, ai sensi dell'articolo 4, con l'intervento del Ministro del tesoro. Le convenzioni saranno approvate con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro.

Il servizio dei mutui è assunto dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali a partire dall'esercizio finanziario 1955-56.

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.

(È approvato).

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 opposizione 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.

(È approvato).

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 1955-56 e di lire 70 milioni per l'esercizio 1956-57.

È assegnata inoltre la somma di lire 100 milioni, da ripartirsi in ragione di lire 50 milioni per l'esercizio finanziario 1955-56 e di lire 50 milioni per l'esercizio finanziario 1956-1957, per lo studio e la progettazione delle altre autostrade da costruire nell'Italia centro-meridionale ed insulare, entro il piano di massima di cui al secondo comma dell'articolo 2.

(È approvato).

ART. 10.

Alla copertura degli oneri derivanti dalla presente legge sarà provveduto per l'esercizio 1955-56 con le maggiori entrate derivanti dalla elevazione delle misure delle tasse automobilistiche e dall'aumento dell'imposta sulla benzina.

Con decreti del Ministro del 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.

(È approvato).

TITOLO II.

PROVVEDIMENTI IN MATERIA
DI TASSE AUTOMOBILISTICHE

ART. 11.

Le tariffe A, B, C, D, E, F, G, H ed I dell'allegato 1 al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, sono sostituite rispettivamente

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

dalle tariffe *A, B, C, D, E, F, G, H* ed *I* annesse alla presente legge.

(È approvato).

ART. 12.

Gli autoveicoli « nuovi di fabbrica » di produzione nazionale a quattro o più ruote motrici, adatti per l'impiego fuori strada e muniti di carrozzeria utilitaria, hanno diritto, per il periodo di cinque anni — a decorrere dalla data del collaudo — alla riduzione del 50 per cento sull'ammontare della tassa annua di circolazione prevista per le autovetture adibite al trasporto di persone.

Sulla licenza di circolazione, il competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione deve dichiarare che l'autoveicolo ha le caratteristiche tecniche di cui sopra ed il periodo di durata della riduzione.

Il beneficio tributario suddetto si applica anche agli autoveicoli con le stesse caratteristiche già in circolazione, a condizione che, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, gli interessati richiedano al competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione l'apposizione, sulla licenza di circolazione, della suindicata dichiarazione.

(È approvato).

ART. 13.

La lettera *h*) dell'articolo 17 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è sostituita dalla seguente:

« *h*) i velocipedi con motore ausiliario, i motocicli e le motocarrozzette, i motocicli leggeri e le motocarrozzette leggere destinati a sostituire o integrare le possibilità di deambulazione dei mutilati e invalidi per qualsiasi causa; ».

(È approvato).

ART. 14.

Il primo comma dell'articolo 18 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è sostituito dal seguente:

« Le autovetture ed i motocicli ad uso privato, i rimorchi ad uso di abitazione, di campeggio e simili importati temporaneamente dall'estero ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero sono esenti dal pagamento della tassa di circolazione per tre

mesi, a decorrere dalla data della loro temporanea importazione ».

(È approvato).

ART. 15.

L'articolo 21 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è sostituito dal seguente:

« Gli autocarri ed i rimorchi nuovi di fabbrica, di produzione nazionale, di peso complessivo a pieno carico superiore a 30 quintali, hanno diritto, per il periodo di tre anni — a decorrere dalla data del collaudo — alla riduzione del 60 per cento sull'ammontare della tassa di circolazione, prevista dall'annessa tariffa *F*.

Sulla licenza di circolazione il competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione deve dichiarare che l'autocarro o il rimorchio hanno le caratteristiche suddette, ed il periodo di durata della riduzione di tassa ».

(È approvato).

ART. 16.

I motocicli e motocarrozzette, i motocicli leggeri e motocarrozzette leggere nuovi di fabbrica di produzione nazionale, adibiti al trasporto di persone, sono esentati dal pagamento della tassa di circolazione per i primi tre bimestri, compreso quello dell'entrata in circolazione.

I motoveicoli ammessi al predetto beneficio, per poter circolare nel periodo di esenzione, debbono corrispondere il diritto fisso di cui al n. 2 dell'annessa tariffa *H*.

(È approvato).

ART. 17.

A parziale modifica dell'articolo 6 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è consentito il pagamento rateale della tassa di circolazione per i motoveicoli di cui all'articolo precedente, secondo le forme, i termini e le modalità di cui al successivo articolo 18.

(È approvato).

ART. 18.

Il Ministro delle finanze ha facoltà di stabilire con proprio decreto nuove forme di pagamento delle tasse automobilistiche e di modificare le forme, i termini e le modalità di pagamento dello stesso tributo previsti dagli articoli 2, penultimo comma, 5 e 6 del

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39.

(È approvato).

DISPOSIZIONI FINALI

ART. 19.

Le disposizioni contenute nel titolo II della presente legge hanno effetto dal 1° luglio 1955.

(È approvato).

ART. 20.

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

(È approvato).

Passiamo ora alle tariffe. Pongo in votazione, se nessuno chiede la parola, le tariffe *A*, *B*, *C*, *D*, *E* sulle quali non sono stati presentati emendamenti:

TARIFFA A.

MOTOCICLI E MOTOCARROZZETTE

POTENZA IN CV	Tassa annua Lire	NOTE
Fino a 3	4.800	Per le motocarrozzette adibite a servizio pubblico da piazza la tassa è ridotta ad un quarto ($\frac{1}{4}$).
Da oltre 3 fino a 6	6.500	
Oltre 6	10.000	

(È approvata).

TARIFFA B.

VELOCIPEDI CON MOTORE AUSILIARIO

CILINDRATA	Tassa fissa annua Lire	NOTE
Fino a 50 cm ³	1.500	

MOTOCICLI LEGGERI E MOTOCARROZZETTE LEGGERE

CILINDRATA	Tassa annua Lire	NOTE
Oltre 50 cm ³ e fino a 125 cm ³ . . .	4.200	

(È approvata).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

TARIFFA C.

AUTOVETTURE ADIBITE AL TRASPORTO DI PERSONE
E AUTOVETTURE ADIBITE AL TRASPORTO PROMISCUO DI PERSONE E COSE

POTENZA IN CV	Tassa annua Lire	NOTE
Fino a 5	7.500	Per le autovetture di potenza superiore ai 45 cavalli vapore si applica la tassa corrispondente a cavalli vapore 45 aumentata di lire 8.500 (ottomilacinquecento) per ogni cavallo vapore in più dei 45.
di 6	8.000	
» 7	8.500	
» 8	9.500	
» 9	10.000	Alla tassa riportata nella presente tariffa si applicano le seguenti riduzioni: 1°) per le autovetture da noleggio di rimessa: riduzione del 50 per cento; per le autovetture costruite o immatricolate prima del 1937 la riduzione è del 60 per cento; 2°) per le autovetture adibite al servizio pubblico da piazza: riduzione ad un quarto ($\frac{1}{4}$); per le autovetture costruite o immatricolate prima del 1937 la riduzione è ad un quinto ($\frac{1}{5}$); 3°) per le autovetture adibite a scuola guida: riduzione del 40 per cento a condizione che sulla licenza di circolazione sia stata apposta dal competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile apposita annotazione attestante che l'autoveicolo è munito del doppio comando ed è esclusivamente adibito a scuola guida. 4°) per le autovetture azionate con motore Diesel: riduzione del 20 per cento.
» 10	10.500	
» 11	15.000	
» 12	18.000	
» 13	21.300	
» 14	27.000	
» 15	31.500	
» 16	36.000	
» 17	43.200	
» 18	48.000	
» 19	54.480	
» 20	61.200	
» 21	66.300	
» 22	71.400	
» 23	76.500	
» 24	81.600	
» 25	86.700	
» 26	91.800	
» 27	96.900	
» 28	102.000	
» 29	107.100	
» 30	112.200	
» 31	117.300	
» 32	122.400	
» 33	127.500	
» 34	134.400	
» 35	141.000	
» 36	147.900	
» 37	154.800	
» 38	161.400	
» 39	168.300	
» 40	175.200	
» 41	181.800	
» 42	188.700	
» 43	195.600	
» 44	202.200	
» 45	209.100	

(È approvata).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

TARIFFA D.

AUTOBUS

POTENZA IN CV	Tassa annua Lire	NOTE
Fino a 10	9.000	Per gli autobus di potenza superiore ai 45 cavalli vapore si applica la tassa corrispondente ai cavalli vapore 45, aumentata di lire 5.000 per ogni cavallo vapore in più dei 45.
di 11	11.250	
» 12	13.500	Per gli autobus adibiti al servizio di noleggio da rimessa e per gli autobus adibiti al servizio pubblico su linea regolare si applica la tassa riportata nella presente tariffa ridotta di un terzo ($\frac{1}{3}$).
» 13	15.750	
» 14	18.000	
» 15	20.250	
» 16	22.500	
» 17	24.600	
» 18	27.000	
» 19	30.000	
» 20	33.000	
» 21	36.000	
» 22	39.000	
» 23	42.000	
» 24	45.000	
» 25	48.000	
» 26	51.000	
» 27	54.000	
» 28	57.000	
» 29	60.000	
» 30	63.000	
» 31	66.000	
» 32	69.000	
» 33	72.000	
» 34	75.000	
» 35	79.500	
» 36	84.000	
» 37	88.500	
» 38	93.000	
» 39	97.500	
» 40	102.000	
» 41	106.500	
» 42	110.700	
» 43	115.500	
» 44	120.000	
» 45	124.500	

(È approvata).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

TARIFFA E.

AUTOSCAFI AD USO PRIVATO (TRASPORTO PERSONE)

POTENZA IN CV		Tassa annua Lire	NOTE
Di	1	3.350	<p>Per gli autoscafi di potenza superiore ai 45 cavalli vapore si applica la tassa corrispondente ai cavalli vapore 45, aumentata di lire 6.000 per ogni cavallo vapore in più dei 45.</p> <p>Per gli autoscafi adibiti al trasporto di cose la tassa di circolazione è dovuta in ragione di lire 225 per ogni cavallo vapore di potenza del motore.</p> <p>Per gli autoscafi destinati al servizio pubblico autorizzato si applica la tassa riportata dalla presente tariffa ridotta ad un terzo ($\frac{1}{3}$).</p> <p>Sono soggetti alle tasse stabilite dalla presente tariffa tutti i natanti a propulsione meccanica destinati a navigare sui laghi, fiumi e canali, e quelli destinati alla navigazione in acque soggette a giurisdizione marittima, ma esenti dall'obbligo del ruolo di equipaggio.</p>
»	2	3.650	
»	3	3.950	
»	4	4.310	
»	5	4.550	
»	6	4.850	
»	7	5.450	
»	8	5.900	
»	9	6.350	
»	10	6.800	
»	11	9.400	
»	12	10.000	
»	13	10.600	
»	14	11.500	
»	15	12.250	
»	16	13.000	
»	17	13.900	
»	18	14.800	
»	19	15.850	
»	20	16.900	
»	21	18.250	
»	22	19.600	
»	23	23.250	
»	24	24.900	
»	25	26.700	
»	26	28.650	
»	27	30.900	
»	28	33.000	
»	29	35.700	
»	30	38.100	
»	31	41.100	
»	32	43.500	
»	33	46.800	
»	34	49.800	
»	35	52.800	
»	36	56.700	
»	37	60.000	
»	38	63.900	
»	39	67.000	
»	40	71.400	
»	41	75.000	
»	42	78.600	
»	43	82.500	
»	44	86.700	
»	45	90.000	

(E approvata).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

Do lettura della tariffa *F*:TARIFFA *F*.AUTOCARRI, MOTOCARRI, MOTOFURGONCINI, RIMORCHI
E MOTOFURGONCINI LEGGERI

PORTATA DEL VEICOLO	TASSA ANNUA		NOTE
	Autocarrì, motocarrì e motofurgoncini Lire	Rimorchi Lire	
Fino a 4 quintali	7.500	8.250	Per i motofurgoncini leggeri la tassa annua è di lire 6.000
Da oltre 4 fino a 8 quintali	10.500	11.550	
» » 8 » 10 »	13.500	14.850	
» » 10 » 15 »	18.000	19.800	
» » 15 » 20 »	25.500	27.900	
» » 20 » 25 »	33.000	36.000	
» » 25 » 30 »	40.500	44.400	
» » 30 » 35 »	48.000	52.800	
» » 35 » 40 »	55.500	60.900	
» » 40 » 45 »	63.000	69.000	
» » 45 » 50 »	70.500	77.400	
» » 50 » 60 »	78.000	85.800	
» » 60 » 70 »	87.000	95.700	
» » 70 » 80 »	96.000	105.000	
» » 80 » 90 »	108.000	118.500	
» » 90 » 100 »	123.000	135.000	
» » 100 » 110 »	138.000	150.000	
» » 110 quintali	157.500	^{18%} 171.000	

L'onorevole Spadazzi ha proposto i seguenti emendamenti alla tariffa *F*:

Nelle « Note » alla tariffa *F*, allegato 1, per « Autocarrì, motocarrì, motofurgoncini, rimorchi e motofurgoncini leggeri », aggiungere: « Per gli autoveicoli dello spettacolo viaggiante la tassa annua riportata nella presente tabella è ridotta del 50 per cento. Per i rimorchi destinati a servire esclusivamente tali autoveicoli è dovuta la tassa nella misura fissa di lire 4.500. Le suddette agevolazioni

per lo spettacolo viaggiante sono subordinate alle condizioni:

a) che sulla licenza di circolazione sia stata apposta dal competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile apposita annotazione attestante l'uso dell'autoveicolo e del rimorchio;

b) che detti autoveicoli e rimorchi rechino impressa sulla carrozzeria in modo ben visibile la scritta « Spettacolo viaggiante ».

Conseguentemente, dalla tariffa *I*, alla lettera a) sopprimere il punto 18°) concernente

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

gli « autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti ».

Poiché l'onorevole Spadazzi non è presente, gli emendamenti s'intendono decaduti.

Sulla stessa tariffa *F* l'onorevole Cianca ha presentato il seguente emendamento:

« Per gli autoveicoli dello spettacolo viaggiante la tassa annua riportata nella presente tabella è ridotta del 50 per cento. Per i rimorchi destinati a servire esclusivamente tali autoveicoli è dovuta la tassa nella misura fissa di lire 4.500.

Le suddette agevolazioni per lo spettacolo viaggiante sono subordinate alle condizioni:

a) che nella licenza di circolazione sia stata apposta dal competente ispettorato compartimentale della motorizzazione civile apposita annotazione attestante l'uso dell'autoveicolo e del rimorchio;

b) che detti veicoli e rimorchi rechino impressa nella carrozzeria in modo ben visibile la scritta « Spettacolo viaggiante ».

Poiché l'onorevole Cianca non è presente, l'emendamento s'intende decaduto.

Pongo in votazione la tariffa *F*.

(È approvata).

Se non vi sono osservazioni, pongo in votazione le rimanenti tariffe sulle quali non sono stati presentati emendamenti.

TARIFFA *G*.

RIMORCHI ADIBITI AL TRASPORTO DI PERSONE

NUMERO DEI POSTI	TASSA ANNUA		NOTE
	Per uso privato	Noleggio rimessa e servizio pubblico di linea	
	Lire	Lire	
Fino a 15.	37.500	24.600	
da 16 a 25	56.250	37.500	
da 26 a 40	84.000	56.000	
oltre i 40	140.400	93.000	

(È approvata).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

TARIFFA H.

Riferimento articoli del testo unico	Diritti fissi e tasse fisse	Importo	NOTE
		Lire	
16	1°) Rilascio del certificato sostitutivo del disco-contrassegno: diritto fisso	200	
19	2°) Circolazione in esenzione delle autovetture e dei motocicli, motocarrozette, motocicli leggeri e motocarrozette leggere, nuovi di fabbrica:		
	a) autovetture: diritto fisso	1 000	
	b) motocicli, motocarrozette, motocicli leggeri, motocarrozette leggere: diritto fisso	300	
23	3°) Circolazione di prova:		
	a) autovetture, autobus, autocarri e rimorchi: tassa fissa annua	60.000	
	b) motocicli, motocarrozette, motocarri, motocicli leggeri, motocarrozette leggere e motofurgoncini leggeri: tassa fissa annua	9.000	
	c) autoscafi: tassa fissa annua	6.000	
	d) velocipedi con motore ausiliario: tassa fissa annua	4.500	
26	4°) Trasporto di autovetture, motocicli, motocarrozette, motocicli leggeri e motocarrozette leggere nuovi di fabbrica o di parti di ricambio su autocarri o motocarri pure nuovi di fabbrica:		
	per ogni trasporto:		
	tassa fissa	4.000	
28	5°) Trasporto di persone su autocarri appartenenti ad aziende agricole od industriali:		
	per ogni persona trasportabile:		
	tassa fissa annua	1.500	

(E approvata).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

TARIFFA I.

AUTOVEICOLI E RIMORCHI AD USO SPECIALE, NON ATTI COMUNQUE
AL TRASPORTO DI COSE

DENOMINAZIONI DEI VEICOLI	Tassa annua Lire	NOTE
A)		
1°) trattorie stradali, 2°) avantreni distaccabili di autocarri snodati a tre assi; 3°) autospazzatrici; 4°) autospazzaneve; 5°) autopompe, 6°) autominifratrici, 7°) autocarri attrezzi; 8°) autocarri scala e autocarri per riparazioni linee elettriche, 9°) autocarri gru per soccorsi e recuperi automobilistici; 10°) autosgranatrici; 11°) autotrebbratrici, 12°) autoambulanze; 13°) autofunebri; 14°) autofurgoni appositamente carrozzati per trasporto di detenuti, 15°) autoveicoli per disinfezioni; 16°) autopubblicitarie e per mostre pubblicitarie sempreché provviste di carrozzeria apposita che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo; 17°) autoveicoli per radio cinema-sonoro; 18°) autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti; 19°) autoschermografico; 20°) autocappella; 21°) auto attrezzato per irrorare i campi; 22°) autosaldatrici; 23°) auto con installazioni telegrafiche; 24°) autoscavatrici; 25°) autoperforatrici; 26°) autosega.	Per ogni cavallo vapore di potenza del motore: lire 750	
B)		
1°) rimorchi destinati esclusivamente a servire gli automezzi di cui alla lettera A); 2°) rimorchi carrozzati ad uso speciale conformemente all'autoveicolo da cui sono trainati; 3°) rimorchi ad uso di abitazione, quelli di campeggio o simili.		Per ciascun rimorchio: lire 4.500 in misura fissa annua.
C)		
Carrelli adibiti al trasporto su strada di veicoli ferroviari.		Per ciascun carrello: lire 6.000 in misura fissa annua

(E approvata).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

Resta da approvare il grafico allegato al disegno di legge.

L'onorevole Di Stefano ha presentato il seguente emendamento:

« Modifiche aggiuntive al grafico allegato al disegno di legge n. 1568:

1°) Autostrada a due sedi, ciascuna a due vie, da costruire:

PA-TP.

2°) Autostrade ad una sede, a due vie, da costruire:

a) ME-PA;

b) ME-CT;

c) PA-AG.

Poiché l'onorevole Di Stefano non è presente, gli emendamenti s'intendono decaduti.

Pongo in votazione il grafico allegato al disegno di legge, così come ci è stato trasmesso dal Senato.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine di questa seduta.

Per debito d'ufficio, leggo un telegramma dell'onorevole Del Fante, pervenutomi in questo momento:

« Bloccato impegni presi con persuasione essere ieri 11 maggio ultimo giorno lavori nostra Commissione per progetto autostrade, prego esprimere modo che riterrai opportuno mia protesta viva e accorata contro sistema illegale e antiregolamentare. Condivido solidarietà contro offesa dignità parlamentare e difesa tecnica ed economici interessi impegnativi avvenire nazione tutta. Cordialmente Massimo Del Fante ».

L'unico modo per prendere atto del pensiero dell'onorevole Del Fante è quello di leggere il suo telegramma. Ma nello stesso tempo ritengo, da parte mia, di dover protestare a nome della Commissione contro la forma di questo telegramma, che è offensiva per tutti noi, giacché, se fossimo convinti di agire contro il regolamento e con sistema illegale, non avremmo certo proceduto all'approvazione della legge.

L'onorevole Matteucci ha presentato l'ordine del giorno di cui già aveva parlato. Esso suona in questi termini:

« La VII Commissione Lavori pubblici, preso in esame il secondo comma dell'articolo 2 del disegno di legge n. 1568, concernente provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alla tasse automobilistiche, ritiene che il grafico allegato al disegno

di legge abbia valore come direttiva di grande massima per i tratti di autostrade che possono costruirsi con i mezzi messi a disposizione dallo stesso disegno di legge, ma che non può avere nessuna efficacia per il restante programma che dovrà essere eseguito a mezzo di ulteriori finanziamenti, per i quali necessitano nuovi strumenti legislativi. Invita pertanto il Governo, nel dare esecuzione alla legge, ad interpretare in tal senso il comma secondo dell'articolo 2 del sopracitato disegno di legge ».

Nell'ordine del giorno è detto: « Invita il Governo a interpretare... ». Ma con questo disegno di legge il Governo non può fare diversamente.

MATTEUCCI. È opportuno precisare, per non costituire un precedente.

Noi diamo una interpretazione e invitiamo il Governo a seguire questa interpretazione.

PRESIDENTE. Ma, mentre l'interpretazione di questa legge non può essere diversa, per nessuna ragione ci si può riferire alle nuove leggi.

MATTEUCCI. Siamo d'accordo; però io desidero che non si stabilisca un precedente.

Noi ci troviamo di fronte a un grafico che non impegna soltanto i tratti che possono essere costruiti col finanziamento di questo disegno di legge. Il Senato è voluto andare *ultra petita* e ha formulato un programma, sia pure di larga massima, anche per i tratti che dovranno essere costruiti in seguito. Ciò impegna in un certo qual modo anche la volontà del legislatore futuro. È vero che il legislatore futuro può variare una legge precedente e addirittura abrogarla; però fin da oggi dobbiamo dire che quel programma non è impegnativo.

PRESIDENTE. Basta leggere il secondo e terzo comma dell'articolo 2, per convincersi che il programma è bloccato.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io ritengo l'ordine del giorno superfluo, perché l'articolo 2, come ha rilevato il Presidente, già dice tutto.

Ma siccome è bene chiarire — e ringrazio l'onorevole Matteucci il quale, aderendo alla realtà, ha voluto riconfermare che il potere legislativo non può interferire sul potere esecutivo — io accetto l'ordine del giorno.

Tuttavia non mi pare che sia giusta la dizione: « nuovi strumenti legislativi ». Basterebbe dire: « nuovi finanziamenti ». Evidentemente in seguito, per approvare nuovi finanziamenti, ci vorrà una nuova disposizione legislativa, ma non vorrei che fosse implicito

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1955

in questa dizione il concetto che si deve modificare la legge.

PRESIDENTE. Se il presentatore è d'accordo, vengono soppresse le parole: « per i quali necessitano nuovi strumenti legislativi ».

MATTEUCCI. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Matteucci emendato come sopra.

(È approvato).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

BAGLIONI. Per dichiarazione di voto. Tengo a dichiarare che noi abbiamo fatto ampie riserve e critiche profonde a questo disegno di legge, sia per la limitatezza dei mezzi sia per i difetti che esso ha, secondo noi, nella sua strutturazione. Tuttavia voteremo il disegno di legge, perché, con esso, qualche cosa in sostanza si fa.

Quindi, con tutte le riserve e le critiche già formulate, a nome del mio gruppo, dichiaro che daremo il nostro voto favorevole.

MATTEUCCI. Anche il gruppo del partito socialista voterà in senso favorevole, quantunque il disegno di legge sia ancora molto insufficiente e ci lasci delle perplessità. D'altronde questo problema doveva essere affrontato e noi stessi lo chiedevamo da sette ad otto anni. Il Governo ha creduto di affrontarlo in una maniera che noi non crediamo adeguata, tuttavia non ci sentiamo di votare contro.

CAIATI, *Relatore*. Il relatore è lieto di prendere atto di queste dichiarazioni.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli colleghi di non dimenticare che tra pochi mesi verrà all'esame del Parlamento il progetto Vanoni, che prevede uno stanziamento di

1150 miliardi — che potranno anche essere aumentati — per la viabilità.

Si proceda alla votazione.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche » (1568) (Approvato dal Senato):

Presenti e votanti	33
Maggioranza	17
Voti favorevoli	29
Voti contrari	4

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelino Paolo, Angelucci Nicola, Baglioni, Basile Guido, Biagioni, Bianchi Chieco Maria, Caiati, Camangi, Ceccherini, Cervone, Cortese Pasquale, Curcio, Di Leo, Fabriani, Filosa, Floreanini Gisella, Garlato, Geraci, Giglia, Guariento, Longoni, Magno, Matarazzo Ida, Matteucci, Merenda, Messinetti, Pacati, Pasini, Pignatone, Polano, Pollastrini Elettra Valandro Gigliola, Veronesi.

In congedo:

De' Cocci.

La seduta termina alle 11,15.

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

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI