

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

XI.

SEDUTA DI MARTEDÌ 14 LUGLIO 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

| | PAG. |
|--|------------------------------|
| Congedi: | |
| PRESIDENTE | 113 |
| Comunicazione del Presidente: | |
| PRESIDENTE | 113 |
| Disegni di legge (Discussione e approvazione): | |
| Norme interpretative della legge 5 gennaio 1953, n. 24, sul riordinamento dei servizi delle opere marittime (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1002) | 113 |
| PRESIDENTE | 113, 114 |
| DI LEO, <i>Relatore</i> | 114 |
| CIANCA | 114 |
| TERRANOVA | 114 |
| Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale. (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (950-B) | 115 |
| PRESIDENTE | 115, 117, 120, 121 |
| TERRANOVA, <i>Relatore</i> | 115 |
| DI NARDO | 115 |
| TOGNI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> | 115, 116, 117, 118, 119, 120 |
| CAMANGI | 116, 118, 119, 120 |
| CRUCIANI | 116 |
| DELFINO | 116 |
| CURTI IVANO | 117 |
| BIAGGI FRANCRANTONIO | 117 |
| SABATINI | 117 |

| | PAG. |
|-----------------------------|---------------|
| AMENDOLA PIETRO | 118, 120, 121 |
| LOMBARDI GIOVANNI | 119, 120 |
| Votazione segreta: | |
| PRESIDENTE | 121 |

La seduta comincia alle 17,30.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Bianchi Gerardo, Cervone, Orlandi e Ripamonti.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Sabatini, Delfino, Cruciani, Cecati e Bettoli sostituiscono, rispettivamente, i deputati Sarti, De Michieli Vitturi, De Vito Antonio, Colombo Renato e Borghese.

Discussione del disegno di legge: Norme interpretative della legge 5 gennaio 1953, n. 24, sul riordinamento dei servizi delle opere marittime (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1002).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme interpretative della legge 5 gennaio 1953, n. 24, sul riordinamento dei servizi delle opere marittime ».

L'onorevole Di Leo ha facoltà di svolgere la sua relazione.

DI LEO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il relatore esprime senz'altro parere favorevole per questo disegno di legge, già approvato dalla competente Commissione del Senato, che per altro non ha bisogno di molta illustrazione. Si tratta, in sostanza, di approvare una norma aggiuntiva a quella contenuta nel primo comma dell'articolo 2 della legge 5 gennaio 1953, n. 24, per ribadire la competenza dell'amministrazione dei lavori pubblici circa il demanio marittimo e le sue pertinenze indicate negli articoli 28 e 29 del codice della navigazione, approvato — come dice il testo dell'articolo unico di questo disegno di legge — con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. Viene altresì precisato che la competenza dell'amministrazione centrale, e segnatamente degli uffici del genio civile per le opere marittime, è estesa a tutte le costruzioni comunque esistenti sul demanio marittimo o sulle pertinenze del demanio stesso.

Come i colleghi possono constatare, non si tratta di introdurre una innovazione, ma più semplicemente di specificare e precisare il contenuto di una norma già esistente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CIANCA. Questo disegno di legge, come ha detto in maniera veramente sintetica il relatore e come è possibile desumere dalla stessa lettura dell'articolo unico, tende a precisare la competenza del Ministero dei lavori pubblici sulle opere marittime e annesse pertinenze, di cui alla legge 5 gennaio 1953, n. 24. E in ciò non vi è motivo di critica da parte nostra. Una critica, purtroppo, è inevitabile nei confronti del modo con cui quella legge è stata finora applicata e — come è lecito supporre — del modo con cui verrà applicata, anche dopo l'approvazione di questa norma aggiuntiva.

I nostri rilievi, quindi, è appena necessario precisarlo, non si riferiscono all'impostazione della legge (impostazione che noi condividiamo), ma al fatto che tutte le speranze suscitate a suo tempo dall'approvazione della più volte citata legge del 1953, sono andate tutte deluse. Sicché, proprio quando si sperava che, con l'assunzione delle opere del demanio marittimo da parte del Ministero dei lavori pubblici, i servizi sarebbero stati riordinati e migliorati, si è invece constatato che vanno peggiorando ogni giorno di più. I servizi portuali di Palermo, Civitavecchia, Napoli e di altre città lamentano inefficienze

e carenze sempre più gravi nelle rispettive attrezzature che sono quasi tutte troppo antiquate. Tanto per citare un esempio, basti pensare che le draghe sono ancora funzionanti a carbone, mentre sarebbe stato necessario da tempo sostituire con quelle a nafta, assai più efficienti e meno costose.

Analoghe considerazioni si potrebbero fare per quanto riguarda il personale che attende da tempo una sistemazione, come ho avuto modo di dire nel corso di un mio breve intervento in Aula sul bilancio dei lavori pubblici.

Non vorremmo, perciò, che, invece di dare una sistemazione organica e definitiva al servizio, migliorando e rimodernando effettivamente dove c'è da migliorare e rimodernare, ci si limitasse ad un semplice trasferimento burocratico da una direzione all'altra. Vorremmo, al contrario, che questa sistemazione burocratica fosse, a fatti e non a parole, l'anticipazione di una più razionale e moderna organizzazione di questo importante settore.

TERRANOVA. Il problema della sistemazione di questo settore non è nuovo, poiché è stato sollevato fin dalla discussione relativa all'approvazione della legge già ricordata del 1953. Premesso che l'approvazione di questo disegno di legge ha lo scopo essenziale di fugare alcune perplessità in ordine alla competenza e di unificare i servizi sotto la direzione del genio civile, secondo quanto mi risulta, il Ministero dei lavori pubblici ha allo studio una sistemazione organica di questi servizi che, certamente, risolveranno molti dei problemi sollevati dall'onorevole Cianca.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Do lettura dell'articolo unico:

All'articolo 2 della legge 5 gennaio 1953, n. 24, è aggiunto, dopo il primo comma, il seguente:

« Le attribuzioni dell'Amministrazione dei lavori pubblici afferenti al demanio marittimo ed alle sue pertinenze indicate negli articoli 28 e 29 del Codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonché a tutte le costruzioni comunque insistenti sul demanio e sulle pertinenze stesse, sono esercitate dalla Amministrazione centrale e dagli Uffici del genio civile per le opere marittime ».

Trattandosi di articolo unico e non essendovi osservazioni od emendamenti, esso sarà direttamente votato a scrutinio segreto, in fine di seduta.

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1959

Discussione del disegno di legge: Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato) (590-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza ed integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale ».

Prima di dare la parola al relatore, comunico che su questo disegno di legge, che ritorna a noi modificato dal Senato, la V Commissione (Bilancio e partecipazioni statali) ha espresso parere favorevole sulla nuova formulazione dell'articolo 8 relativo alla copertura della spesa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

TERRANOVA, *Relatore*. Onorevoli colleghi! Le lunghe e laboriose discussioni che hanno portato all'approvazione di questo disegno di legge sono a voi tutti note, e perciò non starò qui a ripeterle.

Il Senato che ha sottoposto ad attento esame il provvedimento da noi già approvato, ha ritenuto di introdurre alcune modifiche che, nel complesso, ritengo accettabili, tenuto anche conto che, per quanto riguarda la parte finanziaria, la nostra Commissione Bilancio ha espresso parere favorevole.

Nell'esprimere, pertanto, parere favorevole, mi riservo di intervenire in sede di esame dei singoli articoli.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli modificati dal Senato.

Il primo articolo modificato è, appunto, l'articolo 1.

Do lettura, innanzi tutto, del testo già approvato da questa Commissione:

ART. 1.

« Per l'attuazione — a cura ed a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali — della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali, rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione, è autorizzata la spesa complessiva di 200 miliardi di lire, da erogare in dieci esercizi finanziari, in ragione di 20 miliardi di lire per ciascuno degli esercizi dal 1959-60 al 1968-69 ».

Do ora lettura del testo approvato dalla VII Commissione permanente del Senato:

ART. 1.

Per l'attuazione — a cura ed a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali — della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione, è autorizzata la spesa complessiva di 200 miliardi di lire da erogare, con corrispondenti stanziamenti per ciascun esercizio, in dieci esercizi finanziari, in ragione di 20 miliardi di lire dal 1960-61 al 1969-70.

DI NARDO. Osservo che nel testo dell'articolo 1, vi è lo spostamento di un anno negli stanziamenti e, cioè, invece di cominciare dal 1958-59, come era stabilito nell'articolo 1 precedentemente da noi approvato, si legge ora che gli stanziamenti cominciano dal 1959-60. Mi chiedo se questo spostamento non provocherà un inevitabile ritardo.

DI NARDO. Osservo che nel testo dell'articolo 1, il Governo raccomanda vivamente alla Commissione di volere approvare le modifiche apportate dal Senato in quanto esse non sono tali da intaccare l'impostazione generale del provvedimento e ribadita ancora una volta l'assoluta urgenza di dare inizio ai lavori che da ben dieci mesi ormai attendono il via, assicuro l'onorevole Di Nardo che lo spostamento di un anno, cui egli accenna, in pratica, non porta nessuna conseguenza: a prescindere dal fatto che a causa del laborioso iter del provvedimento un anno è già quasi passato, vi è sempre da considerare la possibilità di scontare le somme.

L'unica conseguenza, quindi, sarà quella di dover pagare gli interessi passivi di un anno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 del testo approvato dal Senato, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Passiamo alla seconda parte dell'articolo 2.

Il testo approvato a suo tempo dalla nostra Commissione è il seguente:

| | | | |
|-----------------------|---------|---------|----------|
| Esercizio finanziario | 1958-59 | L. 1 | miliardo |
| » | » | 1959-60 | » 3,5 » |
| » | » | 1960-61 | » 4,5 » |
| » | » | 1961-62 | » 4,5 » |
| » | » | 1962-63 | » 5,5 » |

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1959

| | | |
|-----------------------|---------|-----------------|
| Esercizio finanziario | 1963-64 | L. 5,5 miliardi |
| » | » | 1964-65 » 5,5 » |
| » | » | 1965-66 » 4 » |
| » | » | 1966-67 » 4 » |
| » | » | 1967-68 » 3 » |

L. 40 miliardi

Il testo approvato, invece, dalla VII Commissione permanente del Senato è il seguente:

| | | |
|-----------------------|---------|------------------------|
| Esercizio finanziario | 1959-60 | L. 1 miliardo |
| » | » | 1960-61 » 3,5 miliardi |
| » | » | 1961-62 » 4,5 » |
| » | » | 1962-63 » 4,5 » |
| » | » | 1963-64 » 5,5 » |
| » | » | 1964-65 » 5,5 » |
| » | » | 1965-66 » 5,5 » |
| » | » | 1966-67 » 4 » |
| » | » | 1967-68 » 3 » |
| » | » | 1968-69 » 3 » |

L. 40 miliardi

Poiché nessuno chiede di parlare e non è stato proposto alcun emendamento, pongo in votazione quest'ultimo testo.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3, introdotto *ex novo* del Senato:

ART. 3.

Il grafico del piano poliennale di sviluppo e miglioramento della rete delle autostrade allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463, è integrato dalla autostrada Messina-Catania, restando ferme ed invariate tutte le disposizioni della succitata legge n. 463.

CAMANGI. Come si vede dal testo di questo articolo, il Senato ha ripristinato, in sostanza, il vecchio articolo 3 da noi soppresso, con l'aggiunta dell'autostrada Messina-Catania. Noi esprimiamo, quindi, una certa perplessità, in quanto, con questo nuovo testo, si ripropongono tutti i problemi che avevamo cercato di risolvere con la soppressione del vecchio articolo 3 che, come i colleghi ricorderanno, riguardava la complicata questione del cosiddetto grafico. Il quale, in un certo senso, cacciato via dalla porta, rientra dalla finestra. Difatti, nel grafico allegato al disegno di legge da noi prima discusso, l'autostrada Bologna-Pescara figurava tra quelle che dovevano essere finanziate alla stessa stregua dell'autostrada del Sole, da costruire, cioè, entro i limiti dei finanziamenti concessi.

Di qui sorge un piccolo pasticcio legislativo, per lo meno formale. Soppresso il grafico e soppressi quindi i tracciati che pure entro i limiti dei finanziamenti concessi si aveva in animo di costruire, l'aver inserito in questo articolo 3 la costruzione dell'autostrada Messina-Catania porrebbe — almeno secondo logica — la necessità formale di provvedervi con uno stanziamento *ad hoc*.

Mi sono permesso di esprimere queste perplessità, non per semplice amore di critica, ma soltanto per avere in merito alcune delucidazioni da parte del Governo.

CRUCIANI. Sarò brevissimo. Desidero solo mettere in rilievo che questo provvedimento di legge è sorto essenzialmente per procedere al miglioramento delle strade statali, mentre mi sono accorto che, almeno finora, si è parlato soltanto di autostrade, e non di strade. Ad ogni modo, quello che importa è stabilire un criterio generale, in base al quale ripartire le somme, non regione per regione, ma compartimento per compartimento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Debo precisare a questo proposito che, allorché illustrai i criteri sul programma dei lavori, ebbi modo di confermare che l'imputazione della spesa sarebbe stata fatta in base al chilometraggio, regione per regione.

Vorrei anche aggiungere, a chiarimento di quanto chiesto dall'onorevole Camangi, ripetendo in sostanza quello che già dissi in questa stessa sede allorché venne proposta la soppressione del primitivo articolo 3, che quello che conta non è tanto il contenuto del nuovo articolo 3 (o del vecchio) introdotto dal Senato, quanto il contenuto degli articoli che precedono e di quelli che seguono, relativi agli stanziamenti. Che ci sia, o non, un grafico allegato al provvedimento in sostanza, è cosa secondaria: l'importante è che vi sia un programma di lavori a breve o lunga scadenza. Così si spiega agevolmente il fatto che, fermo restando quel programma, il Senato ha ritenuto di aggiungere la costruzione della Messina-Catania.

Ecco perché mi permetto di invitare la Commissione ad approvare senz'altro questo articolo 3.

DELFINO. Mi permetto di ricordare, onorevole Ministro, che, a proposito dei programmi di costruzione, era stata promessa una riunione apposita.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Esatto. Tuttavia, bisogna che voi stessi, onorevoli colleghi, decidiate il quando e il come di questa riunione, precisando se sia più oppor-

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1959

tuno riunirsi a Commissioni separate o, invece, a Commissioni riunite, della Camera e del Senato.

CURTI IVANO. Sono spiacente di dover dire che le argomentazioni del Ministro mi convincono solo fino ad un certo punto. Infatti, approvando questo articolo 3 proposto dal Senato, ci troveremmo, in sede di riunione, di fronte ad una situazione preclusiva. Mentre, naturalmente, non ho nulla in contrario per l'inclusione della Messina-Catania, sono contrario, invece, all'introduzione di un criterio che riporta in essere, nella sostanza se non nella forma, il grafico a suo tempo da noi soppresso.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Avevo chiesto la parola per alcuni chiarimenti, ma il Ministro ha già in parte risposto a quello che io desideravo sapere, poiché ha precisato che vi sarà una riunione — a Commissioni separate o congiunte — per discutere i problemi della programmazione.

SABATINI. Gradirei un chiarimento: vorrei sapere, cioè, se, così come è stato possibile aggiungere nel testo che stiamo esaminando la costruzione della Messina-Catania, non sia possibile anche includere la Torino-Alessandria-Piacenza.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Già al Senato, come del resto, se non erro, anche qui quando approvammo il primo testo, vi sono state parecchie richieste di modifiche. Noi risponderemo a tutti che non era possibile modificare nulla perché ci troviamo di fronte ad un programma determinato nei chilometri, nelle valutazioni e nelle spese. Ove introducessimo una modifica, sul tipo di quella proposta dal collega Sabatini, il programma non avrebbe più senso.

Bisogna, però, considerare, onorevoli colleghi, che, oltre al programma straordinario, vi sono i programmi ordinari che sono la sede più adatta per proporre aggiunte e modifiche.

La prego, pertanto, onorevole Sabatini, di non volere ulteriormente insistere nella sua richiesta e di volersi accontentare di una manifestazione di buona volontà, della quale prendo fin d'ora attenta nota per tradurla in atto appena possibile.

SABATINI. La costruzione della Torino-Alessandria-Piacenza è così urgente, onorevole Ministro, che non può attendere ulteriori dilazioni. Non vedo, d'altra parte, perché, così come è stata aggiunta la Messina-Catania, non possa essere aggiunta quest'altra strada, quando si dimostra qui in maniera inequivoca-

cabile che si tratta di un'opera veramente necessaria.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Le ripeto, onorevole Sabatini, non è questa la sede più appropriata. Ammesso per puro amore di tesi (ma per carità non concesso!), che quello che ella chiede fosse possibile, perché allora non si dovrebbe aggiungere l'autostrada del Brennero, quella di Reggio Calabria, e così via?

SABATINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 3 del testo del Senato, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

L'articolo 4 (articolo 3 del precedente testo da noi approvato) non è stato modificato dal Senato.

Passiamo, quindi all'articolo 5 (articolo 4 del testo da noi, a suo tempo, approvato).

Do lettura del testo già da noi approvato:

« Il programma delle opere relative alla viabilità statale da realizzare in base alla presente legge e l'ordine da seguirsi nella esecuzione sono determinati dal Ministro per i lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici ».

Quello approvato dal Senato è, invece, il seguente:

ART. 5.

« Il programma delle opere relative alla viabilità statale da realizzare in base alla presente legge e l'ordine da seguirsi nella esecuzione sono determinati dal Ministro dei lavori pubblici ».

Pongo in votazione quest'ultimo.

(È approvato).

L'articolo 6 (vecchio articolo 5) non è stato modificato.

Passiamo all'articolo 7 (vecchio articolo 6).

Il testo da noi, a suo tempo, approvato è il seguente:

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

Tale esenzione non si estende ai materiali già posti in opera alla data di entrata

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

Il testo approvato dal Senato è, invece, il seguente:

ART. 7.

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

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

La disposizione del primo comma non si estende altresì alle autostrade che saranno date in concessione dall'A.N.A.S., oppure che all'atto dell'entrata in vigore della presente legge siano appaltate, ma non ancora iniziate; i materiali occorrenti per la loro costruzione, la manutenzione e le riparazioni sono assoggettati ad imposta di consumo da corrispondere in unica soluzione all'atto della costruzione, nella misura di lire 1.250.000 per ogni chilometro calcolato sull'asse del tracciato e comprensiva dei materiali per gli edifici e le opere accessorie. Per le autostrade a carreggiata unica, o per i raddoppi, la misura è ridotta a lire 800.000 al chilometro ».

CAMANGI. Se le mie perplessità erano notevoli a proposito dell'articolo 3, anche se più di forma che di sostanza, esse si moltiplicano nei riguardi di questo articolo 7, perché sono più di sostanza che di forma.

Noi — e dico noi per una doverosa solidarietà nei riguardi della Commissione — abbiamo fatto un gran pasticcio con l'approvare a suo tempo, nonostante i rilievi numerosi per la verità, il vecchio articolo 6. Ma bisogna dire che l'articolo (diventato ora articolo 7) ritorna dal Senato molto peggiorato.

Intanto vorrei sapere, affinché sia chiarito una volta e per sempre, se le strade dell'A.N.A.S. sono esenti da imposta di consumo sui materiali, oppure no. L'altra volta, al-

lorché si discusse questo problema, si rispose che su questo punto non vi sono dubbi e che, in base alle norme contenute nel testo unico sulla finanza locale, le strade costruite dall'A.N.A.S. debbono essere considerate esenti da imposta di consumo sul materiale. Ma allora io mi domando perché — se si tratta di una norma che non ammette dubbi — il Senato ha creduto di chiarire nel primo comma di questo articolo che i materiali occorrenti per la costruzione, la manutenzione, la riparazione delle strade ed autostrade eseguite dall'A.N.A.S. sono esenti dalle imposte di consumo?

Quindi, delle due una: o l'esenzione già esiste e allora è assolutamente superfluo ribadirla (anche perché, come mi hanno insegnato i giuristi, le ripetizioni superflue nelle leggi sono sempre dannose)...

AMENDOLA PIETRO. *Repetita jvant, ovverosia melius abundare quam deficere!*

CAMANGI. ...oppure si tratta di materia per lo meno controversa.

Un altro punto poco chiaro si rileva al terzo comma. Il primo comma stabilisce che l'esenzione, di cui si è parlato, è concessa per la costruzione di quelle strade o autostrade che, per legge o per convenzione, siano di proprietà dello Stato. E ciò per fare in modo — sembra logico pensare — che anche le strade costruite da altri enti, oltre all'A.N.A.S., possano usufruire dell'esenzione, sempre che (per legge o per convenzione) l'opera risulti di proprietà dello Stato. Ma, se questa è la ragione, perché mai al comma terzo si stabilisce che non beneficino dell'esenzione le autostrade che saranno date in concessione dall'A.N.A.S.? Quale è, dunque, il misterioso criterio, in base al quale stabilire quali strade sono di proprietà dello Stato e quali no?

Un altro punto oscuro che lascia veramente disorientati è quello contenuto, ad esempio, sempre nel terzo comma, dove si dice con grande disinvoltura che « all'atto dell'entrata in vigore della presente legge siano appaltate ma non ancora iniziate ». Cosa significa questa definizione?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Veramente, il testo approvato dice « non ancora eseguite ». Si tratta di un errore di stampa.

CAMANGI. Ma la cosa allora è ancora più grave! Perché allora bisogna stabilire prima di tutto se si vuole considerare il momento dell'appalto o il momento della conclusione. Finché si dice « non ancora iniziate », almeno dal punto di vista giuridico,

si ha una nozione ben precisa in quanto, come è noto, in materia di costruzioni si sa con esattezza quale sia l'atto di inizio. Ma mi domando cosa possa significare con esattezza il termine « eseguite ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non eseguite significa semplicemente... non eseguite.

CAMANGI. Eh, no; onorevole Ministro, dal punto di vista giuridico-amministrativo, una strada o altro lavoro eseguito è quello che è stato, non solo già materialmente eseguito, ma anche collaudato, un lavoro insomma per il quale sia stato redatto il cosiddetto verbale di ultimazione. Altrimenti, anche se è stato terminato, non può essere considerato eseguito.

Un ultimo punto che lascia insoddisfatti è quello relativo alla parte finale dell'articolo con il quale il Senato, alla garibaldina (il che fa onore non fosse altro allo « spirito » dei nostri colleghi senatori) ha stabilito una forfaitizzazione dell'imposta di consumo. Con quali criteri? Sulla base di quali coefficienti?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Se ella, onorevole Camangi, si fosse premurato di leggere i verbali delle otto lunghe sedute che hanno portato alla elaborazione definitiva del testo, non si troverebbe adesso a dover dire di non conoscere i criteri seguiti dal Senato circa il problema da lei sollevato.

CAMANGI. Desidero precisare che il mio intervento è completamente scevro di polemica, intesa come polemica in se stessa. È soltanto, e vuole essere, l'espressione di talune sentite preoccupazioni in ordine a talune involuzioni del testo del provvedimento sottoposto al nostro esame, nel desiderio di dare al nostro Paese leggi, se non perfette, quanto meno esenti il più possibile da difetti e da contraddizioni.

LOMBARDI GIOVANNI. Si nota subito, leggendo il primo comma dell'articolo 7, che il Senato ha voluto allargare il criterio di esenzione dall'imposta di consumo, in quanto, oltre a fare riferimento alle strade ed autostrade di proprietà dello Stato, vengono aggiunte anche quelle che tali sono per convenzione.

Ma proprio qui sorge un dubbio che vorrei fosse chiarito dal Ministro o dal Relatore. Infatti, la legge sulla finanza locale prevede l'esenzione dell'imposta di consumo quando l'opera è realizzata a totale carico dello Stato, a prescindere dal titolo di proprietà. Vi è, quindi, da supporre che con la norma contenuta nel primo comma di questo articolo

noi, in sostanza, innoviamo in questa materia. Non solo, ma una certa contraddizione mi sembra di cogliere — ed in questo senso chiedo appunto i chiarimenti — tra il contenuto del primo e il contenuto del terzo comma. Se già per legge — come è stato anche da altri ribadito — le opere eseguite anche in concessione dall'A.N.A.S. sono esenti da imposte di consumo sul materiale, come mai poi al terzo comma si dice che la disposizione contenuta nel primo comma non si estende alle autostrade che saranno date in concessione, oppure che alla data di entrata in vigore della presente legge siano appaltate, ma non ancora iniziate?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non voglio assumere la paternità di questo dispositivo, ma ne assumo doverosamente la difesa, anche perché a me sembra che, al punto in cui siamo giunti, dopo le infinite proposte e le laboriosissime discussioni, venga accettato questo testo, del resto abbastanza chiaro, anziché rimandare ancora, per inseguire una perfezione che sempre, ma specialmente in questo caso, è difficile raggiungere.

Cosa vuole affermare l'articolo 7, nel suo insieme? Prima di tutto, esso si preoccupa di dividere, in due settori netti, le strade dalle autostrade. A prescindere dall'osservazione, in sé fondata, che sarebbe stato opportuno non includere le strade, perché esse non vengono date in concessione (ma potrebbe accadere che in seguito si diano), tutto l'articolo è orientato sulle autostrade. Innanzi tutto, si è partiti da una considerazione che per il Governo è chiara anche se per gli interessati non è altrettanto chiara. Si è, cioè, voluto affermare chiaramente il principio che tutte le autostrade, anche quelle date in concessione, debbono essere esentate dalle imposte di consumo sui materiali. Principio che non è per nulla infirmato da certa giurisprudenza difforme, perché siamo convinti che una volta giunti in Cassazione, la Suprema Corte non potrà dare ragione a questa tesi, senza con questo, naturalmente, volere anticipare quello che sarà il giudizio della Cassazione, ma semplicemente a titolo di convinzione personale.

Noi, comunque, come legislatori abbiamo voluto essere precisi il più possibile, per quanto si riferisce alla situazione in corso, formulando questo articolo 7 che, a mio giudizio, viene incontro alle esigenze degli enti locali più di quanto non lo fosse la legge (di incerta interpretazione) che disciplinava prima la materia.

Ad ogni modo, per quello che riguarda le autostrade di proprietà dello Stato (per legge o per convenzione), è evidente che vale la norma, qui richiamata in senso estensivo, secondo cui le autostrade stesse sono esenti dall'imposta. Per tutta la rimanente parte del programma autostradale in corso, per il quale programma sono stati già avviati rapporti economici tra enti locali, concessionari e A.N.A.S., ci siamo regolati nel modo seguente: tutte le opere in programma debbono essere assoggettate all'imposta di consumo, facendo però una distinzione tra le opere che ancora debbono essere eseguite e quelle che sono già eseguite.

L'onorevole Camangi ci chiede sotto il profilo tecnico giuridico una definizione di « lavoro eseguito ». Certo, potrà anche accadere che sorgano dubbi di interpretazione circa il modo di intendere « lavoro eseguito », ma, quando la competente Commissione del Senato ha detto « lavoro eseguito », ha voluto intendere in senso positivo quei lavori o quella parte di lavori che fotograficamente, per così dire, al momento dell'entrata in vigore della legge sono compiuti.

Non so se queste spiegazioni saranno sufficienti a chiarire i dubbi espressi in merito dall'onorevole Camangi.

Comunque, si è inteso, in questo modo, di risolvere i giudizi e le vertenze sorti fra l'A.N.A.S. e i comuni, abbiamo voluto tagliar corto, stabilendo che, quando i lavori non sono stati ancora eseguiti, valgono le disposizioni della legge sulla finanza locale, con la conseguenza che quei casi ricadono sotto il regime dei dazi comunali; per quei lavori, invece, che sono stati appaltati ma non ancora eseguiti, si stabilisce, per un principio di equità, un *forfait*, che non è stato calcolato a vanvera, onorevole Camangi...

CAMANGI. Non ho detto che sia stato calcolato a vanvera...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il *forfait* è stato calcolato dopo lungo studio. Ci siamo trovati a discutere fra il milione e il milione e mezzo, e così abbiamo stabilito che, per gli altri 4-5 mila chilometri da eseguire, vale senz'altro questa base a *forfait*, la quale viene pagata immediatamente dalla concessionaria. In questo modo, sia pure empiricamente, abbiamo tagliato corto alle vertenze sorte in merito a questa questione. Credo che diversamente non avremmo potuto fare. Del resto, al Senato ne abbiamo discusso lungamente, e potrei mostrarvi una quantità considerevole di bozze di emendamenti.

LOMBARDI GIOVANNI. Dal punto di vista giuridico, mi pare che vi sia qualche anomalia. Le strade in concessione sono di proprietà dello Stato; ora, il primo comma dispone che sono esenti dalle imposte di consumo per i lavori eseguiti su strade e autostrade di proprietà dello Stato...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è esatto. Infatti, gli espropri non li fa l'A.N.A.S., che sarà proprietaria fra 30 anni, ma li fa la concessionaria, che ha tutti i diritti della proprietà. E ancora: gli enti finanziatori fanno accendere le ipoteche sulla proprietà, perché questa, fino alla scadenza della concessione, rimane alla concessionaria.

AMENDOLA PIETRO. Siccome noi abbiamo tenuto una posizione diametralmente opposta a quella dell'onorevole Camangi, siamo lietamente sorpresi che il Senato sia riuscito a indurre l'onorevole Ministro a venire maggiormente incontro a talune richieste.

PRESIDENTE. Io penso che la questione della parola effettivamente votata dal Senato — « iniziate », come dice il nostro stampato n. 590-B e lo stesso messaggio trasmesso dal Presidente del Senato al Presidente della Camera, oppure « eseguite », come afferma l'onorevole Ministro — vada chiarita in sede di coordinamento, sulla base di precise indicazioni da parte del Senato e del suo Presidente e che noi, ora, dovremmo procedere alla votazione dell'articolo con l'esplicita dichiarazione che intendiamo formare oggetto della nostra votazione il termine quale risulta dal messaggio trasmesso dal Senato.

(Così rimane stabilito).

Nessun altro chiedendo di parlare e nessun emendamento essendo stato proposto, pongo in votazione l'articolo 7 (vecchio articolo 6), così come è stato approvato dal Senato, dandone nuovamente lettura nel testo di cui allo stampato n. 590-B.

ART. 7.

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

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

La disposizione del primo comma non si estende altresì alle autostrade che saranno date in concessione dall'A.N.A.S., oppure che all'atto dell'entrata in vigore della presente legge siano appaltate, ma non ancora iniziate; i materiali occorrenti per la loro costruzione, la manutenzione e le riparazioni sono assoggettati ad imposta di consumo da corrispondere in unica soluzione all'atto della costruzione, nella misura di lire 1.250.000 per ogni chilometro calcolato sull'asse del tracciato e comprensiva dei materiali per gli edifici e le opere accessorie. Per le autostrade a carreggiata unica, o per i raddoppi, la misura è ridotta a lire 800.000 al chilometro.

(È approvato).

In sede di coordinamento, sarà, dunque, chiarito se « iniziate » è il termine effettivamente approvato dal Senato.

Passiamo all'articolo 7 del testo da noi approvato a suo tempo, e di cui il Senato ha deliberato la soppressione.

Ne do lettura:

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

Pongo in votazione la soppressione di questo articolo.

(È approvata).

Passiamo all'articolo 8.

Do lettura innanzitutto del testo già da noi approvato:

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

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

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

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

Do ora lettura del testo approvato dal Senato:

ART. 8.

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

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

AMENDOLA PIETRO. Noi voteremo l'articolo 8, però, personalmente non posso nascondere la mia meraviglia per la formulazione adottata dal Senato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 8 nel testo approvato dal Senato.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge: -

« Norme interpretative della legge 5 gennaio 1953, n. 24, sul riordinamento dei servizi delle opere marittime » (1002):

| | |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti | 24 |
| Maggioranza | 13 |
| Voti favorevoli | 23 |
| Voti contrari | 1 |

(La Commissione approva).

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1959

« Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale » (590-B):

| | |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti | 24 |
| Maggioranza | 13 |
| Voti favorevoli | 24 |
| Voti contrari | 0 |

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Aldisio, Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Arenella, Baroni, Beccastrini Ezio, Bettoli, Biagioni, Camangi, Cecati, Cianca,

Cibotto, Cruciani, Curti Ivano, De' Capua, De' Cocci, Delfino, Di Nardo, Elkan, Giorgi, Lombardi Giovanni, Martina Michele, Misefari e Terranova.

Sono in congedo:

Bianchi Gerardo, Cervone, Orlandi e Ripamonti.

La seduta termina alle 19.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI