

CCLXXVI SEDUTA
SABATO 26 MARZO 1955
(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente **BO**
e del Presidente **MERZAGORA**

INDICE

Disegni di legge:

Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti	Pag. 11094
Deferimento all'esame di Commissioni permanenti	11094
Rimessione all'Assemblea	11094
Trasmissione	11094

« Costruzione di autostrade e strade » (Così modificato: « *Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche* ») **(788-Urgenza)** (Seguito della discussione e approvazione con modificazioni):

ALBERTI	11097, 11124
BARBARO	11122
BERTONE	11132, 11133
BUIZZA	11110, 11135
BUSONI	11125, 11132, 11144, 11145
CAPPELLINI	11123 e <i>passim</i>
CERABONA	11108
CORBELLINI, <i>relatore</i>	11108 e <i>passim</i>
CROLLALANZA	11122, 11123
DE LUCA Angelo	11107, 11124
DE LUCA Carlo	11100
DE LUCA Luca	11105
FERRARI	11126
GAVA, <i>Ministro del tesoro</i>	11122, 11128, 11131, 11133
MONNI	11109, 11125
PASQUALI	11148
PASTORE Ottavio	11130
PUCCI	11101
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	11117
	e <i>passim</i>
SANMARTINO	11122
TREMELLONI, <i>Ministro delle finanze</i>	11132, 11137, 11144

« Uso delle armi da parte della Guardia di finanza in servizio alla frontiera - Abrogazione di disposizioni vigenti » (Così modificato: « *Uso delle armi da parte dei militari e degli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria in servizio alla frontiera e in zone di vigilanza* ») **(72)** (Di iniziativa del senatore Spallino) (Seguito della discussione e approvazione con modificazioni):

MOLINELLI	Pag. 11159, 11160
PASTORE Ottavio	11151
PICCHIOTTI	11155, 11156, 11161, 11163
PIOLA, <i>relatore</i>	11151 e <i>passim</i>
SPALLINO	11160
TREMELLONI, <i>Ministro delle finanze</i>	11151
	e <i>passim</i>
ZOLI	11150, 11151, 11159, 11163

Interrogazioni:

Annunzio	11164
--------------------	-------

Mozioni:

Per la discussione:

PRESIDENTE	11164
SCOCCIMARRO	11164

Per la sciagura del Flumendosa:

PRESIDENTE	11096
ALBERTI	11095
CROLLALANZA	11096
MOLINELLI	11095
MONNI	11095
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	11094, 11096
TERRAGNI	11096

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE	11150
PICCHIOTTI	11150

La seduta è aperta alle ore 16,30.

TOME, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente, che è approvato.

Trasmissione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Norme per il completamento dei lavori di costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma (Fiumicino) comprese le opere accessorie » (1021).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge all'esame e all'approvazione:

della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Concessione alla Valle d'Aosta di un acconto sulle quote dei proventi erariali per l'anno 1954 » (1009);

« Aumento della indennità straordinaria a favore dei titolari delle pensioni di guerra di prima categoria » (1012), d'iniziativa dei deputati Folchi ed altri;

della 7^a Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Autorizzazione di spesa di lire 400 milioni per la costruzione di un ponte girevole sul canale navigabile di Taranto » (1011), previ pareri della 4^a e della 5^a Commissione;

della 9^a Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Interpretazione dell'articolo 1 del decreto luogotenenziale 16 gennaio 1946, n. 12 "Attri-

buzioni del Ministero del commercio con l'estero" » (1010), d'iniziativa del deputato Dosi.

Deferimento di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge all'esame:

della 1^a Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Norme per il rinvio delle elezioni comunali e provinciali del 1955 » (1007);

della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Disposizioni in materia di investimenti di capitali esteri in Italia » (1006), previo parere della 9^a Commissione.

Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che un quinto dei componenti della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha chiesto, ai sensi del primo comma dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge: « Estensione delle garanzie per mutui » (32), d'iniziativa del senatore Longoni, già deferito all'esame e all'approvazione di detta Commissione, sia invece discusso e votato dall'Assemblea.

Per la sciagura del Flumendosa.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, ho il dolore di comunicare al Senato una nuova disgrazia che ha colpito gli operai che lavorano nel nostro Paese.

Il prefetto di Cagliari ha telefonato per comunicare che ieri sera, alle ore 21 circa, in località di Uvini nel territorio di Siurgus Do-

nigala, mentre si eseguivano lavori in galleria per le opere di bonifica del Flumendosa, si è verificata una frana in seguito al brillamento di una mina. Erano in corso opere di rivestimento di una galleria lunga chilometri 3,200 e stavano eseguendosi i lavori di completamento degli ultimi 50 metri. Nella disgrazia sono deceduti cinque operai e precisamente: Santorelli Bruno da Tagliacozzo (L'Aquila), Santorelli Giorgio da Tagliacozzo (L'Aquila), Santorelli Domenico da Tagliacozzo (L'Aquila), Ambrogio Antonino da Motta San Giovanni (Reggio Calabria), Buscia Raimondo da Senorbì (Cagliari). È rimasto ferito un solo operaio, il quale è stato trasportato all'ospedale di Iglesias.

Il Governo ha inviato immediatamente sul posto il Sottosegretario Maxia, sia per essere rappresentato ai funerali, che avranno luogo domani a mezzogiorno, e sia perchè vengano accertate le eventuali responsabilità. A quest'ultimo scopo, d'accordo con il ministro Campilli, ho anche disposto che il Provveditore alle opere pubbliche si rechi sul posto. Si è inoltre provveduto ad inviare un Ispettore da Roma.

I lavori della galleria non dipendono da un'Amministrazione statale, ma dall'Ente dell'alto Flumendosa. Comunque, siccome la vita degli operai è sacra, il ministro Campilli ed io abbiamo sentito il dovere di disporre questa inchiesta.

Rivolgo un saluto reverente a queste vittime del lavoro, a questi operai che con il sacrificio della propria vita contribuiscono ad arricchire il nostro Paese.

MOLINELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOLINELLI. Interpreto certamente il pensiero unanime dei colleghi nel rammaricare con angoscia che, ancora una volta, operai nell'adempimento del loro dovere siano caduti vittime di evidenti difetti che debbono esservi nelle misure di prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Penso che il Senato sarà concorde, nell'inviare alle famiglie delle vittime i sensi del più vivo dolore con il quale la notizia è stata appresa, di richiedere ancora una volta al Go-

verno di volere urgentemente, attraverso serie indagini, stabilire le responsabilità di questi disastri che troppo spesso funestano il lavoro nel nostro Paese.

MONNI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è con profondo dolore che apprendo questa nuova sciagura che colpisce i lavoratori di un operoso cantiere della Sardegna. Credo di interpretare i sentimenti di tutti i colleghi, ed in particolare dei colleghi sardi, senatori Azara, Lamberti e Carboni, nell'inviare il più commosso e reverente pensiero di solidarietà alle famiglie colpite, all'Ente Flumendosa e nel rivolgere al Governo una particolare preghiera perchè le famiglie così duramente colpite siano soccorse tempestivamente ed assistite, e perchè il signor Presidente del Senato voglia comunicare alle famiglie stesse e all'Ente Flumendosa il senso di viva solidarietà di tutto il Senato.

ALBERTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se nel cordoglio di tutta Italia si deve ravvisare una esortazione, essa è che si deve por mano il più rapidamente possibile alle misure atte a prevenire al massimo gli infortuni. Noi abbiamo dato di recente carta bianca al Governo, come si dice, ma l'abbiamo data naturalmente con piena comprensione della responsabilità che da quell'atto discendeva al Governo stesso e con la piena responsabilità che discende a noi dal mandato ricevuto da tanti lavoratori, che vedono la parte migliore di essi, la più ardita, la più giovane, stroncata da queste disgrazie.

Io esorto chi di dovere a mettere a partito siffatte proteste mute che vengono dai caduti sul lavoro, troppo spesso ingiustamente caduti, se questo avverbio si deve oggi valutare al lume della precettistica dei trattati tecnici in merito.

Non ho che esortare ancora, associando il mio Gruppo al cordoglio generale, il Governo

ed i Ministri qui presenti, perchè si facciano intercessori e garanti di questa volontà ferma del Parlamento, e specialmente — pur non togliendo alcun diritto di priorità nel cordoglio e nella solidarietà nazionale alle altre parti di questa Assemblea — di questa parte, dico, nella quale i socialisti da gran tempo, hanno vissuto e vivono ogni giorno la vita appunto delle vittime cadute così ingiustamente, ripeto, sul lavoro e, dei superstiti, di cui, trascorsi quindici o venti giorni, nessuno più si occupa.

TERRAGNI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TERRAGNI. A nome del Gruppo monarchico mi associo alle commosse espressioni con le quali è stata accolta la notizia della nuova disgrazia accaduta ai lavoratori in Sardegna. Il lutto dei lavoratori di Sardegna è anche lutto nostro, perchè noi sentiamo e viviamo profondamente la vita del loro lavoro e ci sentiamo solidali sia nella buona come nella cattiva fortuna.

Io prego il Governo di prendere provvedimenti, per quanto è possibile e per quanto la scienza possa mettere a disposizione della capacità umana, affinchè siano evitate e prevenute altre di queste sciagure, piuttosto che esprimere poi il rammarico per le sciagure avvenute.

Mi associo all'unanime sentimento di cordoglio, ed esprimo alle famiglie il nostro commosso e dolente pensiero.

CROLLALANZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Anche a nome dei colleghi di questa parte dell'Assemblea, mi associo con profondo cordoglio alle unanimi espressioni di dolore per il nuovo lutto che ha colpito la grande famiglia dei lavoratori italiani. Purtroppo queste disgrazie cominciano ad essere frequenti. In questo momento non è il caso di indugiarsi a rilevare la crescente sequenza di questa che costituisce veramente una catena dolorosa di gravi infortuni sul lavoro. Noi ci auguriamo che il Governo — e

il ministro Romita ce ne ha dato subito affidamento — voglia disporre la più rigorosa inchiesta e, qualora affiorassero determinate responsabilità, voglia adottare i necessari provvedimenti. Prego l'onorevole Presidente del Senato, anche a nome della nostra parte, di esprimere alle famiglie di questi caduti sul lavoro il nostro profondo cordoglio.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Al senatore Monni rispondo che il Governo ha già pensato alle famiglie dei caduti e ci penserà ancora. Agli onorevoli senatori Molinelli, Alberti, Crollalanza e Terragni rispondo che il Governo, già preoccupato dell'ultima disgrazia avvenuta poco tempo addietro, ha incaricato il Ministro del lavoro di studiare i provvedimenti atti a prevenire le disgrazie che vengono a funestare tanto dolorosamente il nostro Paese e ad addolorare l'animo nostro. Faccio presente al senatore Crollalanza che il semplice fatto che il Governo abbia disposto l'immediato invio, sul posto della disgrazia, di un Ispettore in servizio a Roma oltre al Provveditore alle opere pubbliche per la Sardegna, che ha poteri ampi, dimostra la volontà del Governo stesso di indagare se vi siano delle responsabilità, ed assicuro che, se ne emergeranno, non mancherà la giusta punizione ai responsabili.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, per la seconda volta in pochi giorni il mondo del lavoro è colpito dalla sciagura. La Presidenza del Senato esprime il suo profondo cordoglio per le vittime e la sua solidarietà per i superstiti. Auguriamoci che giunga presto il giorno in cui il lavoro umano possa essere solamente fonte di pace e di serenità.

Seguito della discussione e approvazione, con modificazione, del disegno di legge: « Costruzione di autostrade e strade » (788-Urgenza).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Costruzione di autostrade e strade ».

È iscritto a parlare il senatore Alberti, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

TOME, *Segretario*:

« Il Senato, impegna il Governo a disporre perchè gli Uffici tecnici competenti tengano presenti nello stabilire i tracciati delle autostrade da costruirsi, e specialmente di quella Firenze-Roma nel tratto Orvieto-Roma, le necessità delle zone comprese tra le linee longitudinali di gran traffico in modo che non si faccia luogo a quel deprecabile parallelismo che sia per essere di nocimento agli interessi legittimi della Amministrazione ferroviaria e si provveda, sia pure in via imperfetta e succedanea, ad antiche aspirazioni dell'alto Lazio e del suo capoluogo ».

PRESIDENTE. Il senatore Alberti ha facoltà di parlare.

ALBERTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, indipendentemente dalle vicende ulteriori che possa avere questo disegno di legge, naturalmente rispetto all'iter parlamentare, trattandosi di un'opera tanto importante destinata a rimanere nei secoli — noi ancora passiamo per le strade di duemila anni or sono — penso che sia utile soffermarci su qualche punto che merita un certo rilievo. Credo che sia una singolare coincidenza storica che sul posto dove poi è sorta questa Aula avesse stanza la sovranità delle diligenze pontificie circa un secolo fa. Allora, con i mezzi trazionistici di quel tempo, pareva che meritasse di essere presa in pubblica considerazione e disamina la possibilità di preferire il tracciato di una strada ad un altro, il percorso che offriva certa strada rispetto ad un'altra, ed erano tempi di potere assoluto! Oggi, in buona Repubblica parlamentare, mentre il Senato si appresta a discutere all'incirca 500 disegni di legge all'anno, di cui alcuno posso dire, meno essenziale (circa il doppio nei confronti dei più celebrati Parlamenti del mondo; in Inghilterra, per esempio, credo che non si oltrepassi la cifra di 60-70 disegni di legge ed in Francia quella di 200) si prende con una

certa leggerezza, trattandosi di un elemento tanto importante, capitale, essenziale, il tracciato. Le strade sono destinate a restare sulla faccia della terra per molto almeno prima che le bombe atomiche e superatomiche, cospirando tra di loro, possano distruggerle; sono destinate a restare per molti secoli e credo valga la pena che un'Assemblea legislativa possa e debba interloquire anche sul tracciato delle strade in progetto.

È vero che il ministro Romita ci ha fatto intendere con la sua bonomia ingegneresca, paesana e burocratica, che quando si prende a trattare del tracciato delle strade allora le strade non si fanno più. Vorrei eccepire al ministro Romita che ho l'impressione che queste strade si faranno comunque e che questo carrozzone (tale parola ritorna ogni tanto nelle Aule parlamentari) questa volta sia più spedito, sia motorizzato anzi e, forse, che la propulsione di questo carrozzone debba avvenire per razzi di nuovo genere tanti sono i presumibili salti che questo stesso carrozzone è per fare, a giudicare da come si sono bruciate le tappe nonostante qualche difficoltà avanzata da certa parte di questa Assemblea.

La mia interloquazione sarà molto breve, nonostante abbia cominciato con un ricordo storico che è doveroso per me, come storico minimo di Palazzo Madama. La mia interloquazione sarà inoltre ridotta a due o tre punti, anche slegati tra di loro perchè non sono un tecnico. Mi fa tecnico onorario in questa occasione il fatto che sono senatore di un Collegio assai vicino alla capitale, un collegio nel comprensorio del quale dovrà passare bene o male — forse più male che bene — l'ultimo tratto dell'autostrada Milano-Roma. E a questo proposito, perchè una volta era buon costume delle Assemblee parlamentari al tempo delle vituperate ferrovie, discutere anche per *summa capita* i tracciati, mi riferirò a quel solo documento che è in nostro possesso, il documento in appendice che è compiegato al disegno di legge. Da esso emerge un certo tracciato che segue la valle dell'Arno nel primo tratto, passa per la zona del Trasimeno e, a quanto è lecito supporre, poi si farebbe parallelo alla ferrovia a grande traffico Roma-Firenze, specie nel tratto Orvieto-Roma. Preoccupazione di cittadino, di contribuente e di

utente della ferrovia — anche se si piacevoleggia su ciò a buon mercato, ma può dirsi: paga la Nazione per noi — è che questa autostrada sottrarrà buona parte di traffico alla ferrovia alla quale è parallela.

Ma *de hoc satis* e passo subito al pensiero che più mi urge, alla opinione condivisa dall'altro rappresentante del collegio di Viterbo, che siede nei banchi opposti, il senatore De Luca, il quale ha presentato in proposito un ordine del giorno. Il mio ordine del giorno forse completa il suo, lo rende, se è lecita la parola, più generale. Io domanderei al Ministro, il quale si accinge ad affrontare la discussione parlamentare nell'ultima fase, la più frettolosa, che tenga nel debito conto questo deprecato parallelismo fra la ferrovia e l'autostrada e, di più, che tenga conto del piano regolatore delle ferrovie. Tale piano regolatore, nonostante che sia compilato da una Amministrazione che si ritiene superiore alle altre, tanto che per noi parlamentari è difficile avvicinarne i funzionari, sia pure per telefono, prevede una serie di tracciati. Qualche cosa è trapelata e sappiamo che nel secondo tempo, a partire dal 1° gennaio 1955, è compresa anche una certa ferrovia caldeggiata dai più interessati, tra Viterbo e Buonconvento, cioè intermedia tra le due principali, la costiera e quella della valle del Tevere e dell'Arno.

Ora, evidentemente, ci sono delle interferenze e mi corregga il senatore Corbellini se sbaglio, perchè parlo di cosa fuori della mia competenza anche se me ne sono fatta una informazione abbastanza vasta, approfonditasi in parecchi anni di mandato parlamentare. Io parlo in nome del buon senso e speriamo che il buon senso in questo caso coincida con la buona scienza e con la buona pratica amministrativa. Questa linea ferroviaria, Viterbo-Buonconvento, compresa nel secondo tempo del piano regolatore è passata nel dimenticatoio, poichè, mi si dice da tecnici valentissimi, oggi le ferrovie sono in gran parte passive e si deve procedere a fare le autostrade. Se si deve invocare un succedaneo alle ferrovie, questo succedaneo si potrà trovare nelle strade ordinarie allargate a dovere e fatte in modo che ci sia una sezione per l'andata ed una per il ritorno. È questo il principio che

vige in America. Io ho avuto la ventura di visitare gli Stati Uniti qualche anno fa e mi sono compiaciuto delle autostrade e delle strade colà esistenti, delle sezioni di andata e ritorno, e soprattutto della sostituzione di alcune linee ferroviarie disarmate con autostrade veramente efficienti. Faccio solamente allusione, e mi pare basti, al famoso *Turn-pike* che collega Chicago a Washington. In Italia, dove abbiamo tanto pochi mezzi e dove le autostrade, tenuto conto della configurazione montuosa del Paese, cadrebbero veramente in acconcio per le esigenze del traffico mercantile, non si parla di tracciato, e la cartina che ci è stata distribuita, troppo piccola, evidentemente non ci dà sufficiente garanzia per sapere se l'autostrada tale o tal'altra passerà 20 chilometri più ad occidente o ad oriente.

L'onorevole Ministro ha una velocità di reazione psichica veramente notevole: l'ho sperimentata più volte. In uno dei suoi ritagli di tempo, con i suoi funzionari, dotati anche essi di grande rapidità di associazione psichica, riprenda in esame il tracciato di questa arteria autostradale principalissima del traffico italiano, la Roma-Firenze, e faccia in modo che sorga in questi funzionari l'idea dell'ingiustizia fatta alla zona mediana tra le due linee Roma-Firenze e Roma-Pisa, zona che non solo è lasciata con poca viabilità ferroviaria, ma che rischierebbe adesso di essere lasciata anche con poca viabilità stradale. Credo non occorra aggiungere altro, dato che i suoi cenni di assenso (*interruzione del Ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita*), mi debbono esortare a tacere su questo punto, facendomi pago di tanta testimonianza pubblica e qualificata delle sue buone intenzioni. Parlavo di succedaneità; ma a questa si opporrebbe, dicono, un criterio strategico. Io cado dalle nuvole: se anche la grossa strategia è fondata sul buon senso, mi pare più vulnerabile una ferrovia parallela all'autostrada, sicchè nella vallata del Tevere, a nord di Orte, ad esempio, l'offesa caduta dal cielo (speriamo non ci siano offese che vengano di sotterra, ma è possibile perchè leggo che si sta sperimentando la bomba sotterranea) colpirebbe due obiettivi bellici: autostrada e ferrovia vicinissime.

Questa volta mi rimetto al buon cuore tecnico del Ministro: io sono qui ad esprimere

la volontà delle popolazioni che, mandandoci al Parlamento, ci danno un mandato permanente, quello di portare in Aula, *coram populo* anche tecnico, se posso esprimermi così, i tracciati delle autostrade. Poichè, quando fosse fatta l'autostrada, difficilmente si potrebbe parlare di ampliamento della strada esistente. Quando siano stati spesi i miliardi, sia pure in cooperazione con alcuni speculatori privati, è difficile che il Governo possa spendere altri miliardi per le strade che non comportano pedaggio.

Onorevole Ministro! Concludo deludendo qualche amico che mi aveva interessato a sviluppare di più i concetti che ho adombrato, ricordando la saggezza, se non il buon senso, del suo corregionale, onorevole Ministro, Camillo Cavour, il quale fu in gioventù anche ingegnere del real corpo del genio militare e incominciò la sua carriera oratoria esattamente a sei anni, parlando di strade di cui si occupava. Egli, inerpicatosi su una poltrona del municipio di Ginevra, proprio sotto il quadro del suo grande nonno materno de Sellon, del quale imitò la barba, e il buon senso, protestò, non appena arrivato da Torino, contro le diligenze e le strade federali di allora. Cavour verso la fine della sua vita, quando più gli urgeva nella coscienza la malattia ferroviaria che lo appassionava, come egli ebbe ad esprimersi, ci lasciò una sentenza che io consegno alla memoria tecnica dei colleghi. Edì disse: le ferrovie dover servire agli uomini e non gli uomini alle ferrovie. E così, trasportando la sentenza, le autostrade servono agli uomini e non gli uomini alle autostrade. Di più: le autostrade servano agli uomini che vivono, producono e lavorano in determinate zone e non soltanto a quelli cui è indifferente passare a 130, 140, 150 chilometri all'ora, sogguardando appena il panorama, se lo capiscono, dai vetri delle loro lussuose automobili pei quali ultimi, forse, è indifferente il tracciato.

Poichè la tratta Roma-Viterbo è ben più di 100 chilometri, un quinto dell'autostrada Roma-Milano, io penso che comprensione e buon senso invitino a far meditare questa mia doglianza. Noi dell'alto Lazio siamo stati finora troppo trascurati — sento che il collega De Luca fa cenni di assenso —, fin dai tempi

dello Stato pontificio. Gregorio XVI diceva essere il diavolo in persona dentro la sbuffante locomotiva e non permise che ne passassero sui suoi domini. Difatti le prime ferrovie risalgono al pontificato successivo. In allora si credette che i raccolti avessero a soffrire dal fumo delle locomotive e la Viterbo-Siena fu lasciata da parte. Oggi che non si parla di fumo nocivo e di strepito, ma di automobili silenziose, signor Ministro, cerchi di ricordarsi di quelli che campano la vita con le autostrade, lavorando coi loro mezzi utilitari su di esse, per cui la benzina, con il nuovo balzello, alla fine del mese, forse, impedisce di pareggiare il bilancio.

Ho finito. Spero che il collega De Luca possa completare quello che ho detto con la competenza specifica che gli deriva dall'essere stato Presidente di una Camera di commercio, e mi taccio. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Luca Carlo, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con il senatore Angelilli.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

TOME, *Segretario*:

« Il Senato, ritenuto che le comunicazioni ora esistenti tra Firenze e Roma, per Siena e Viterbo, sono costituite solo dalla rotabile via Cassia, con dislivelli e tracciato in tutto inadatti a un traffico intenso, in ispecie con i pesanti mezzi moderni per trasporto di merci;

che — nonostante i progetti e le promesse reiterati per decenni — non si è provveduto alla costruzione della linea ferroviaria Siena-Viterbo e tutto lascia ritenere che non se ne ravvisi più alcuna convenienza;

considerato come non sembri giusto lasciare ancora una zona del territorio nazionale, vasta e depressa, senza comunicazioni degne di questo nome;

considerato come per l'autostrada Milano-Napoli siano in istudio due tracciati, da Firenze a Roma, di cui uno, per le alture, detto *strada del sole*, l'altro per le valli, comunemente chiamato *strada della nebbia*;

che il primo, mentre appare in tutto idoneo a soddisfare ad ogni esigenza di una razionale viabilità, avrebbe il pregio, essenziale per una strada, della migliore normale visibilità, oltre quello, tutt'altro che trascurabile, di portare l'arteria molto più prossima al porto di Civitavecchia, il cui traffico, già intenso, tende ad aumentare rapidamente;

che di fronte a tali innegabili pregi non si appalesano inconvenienti di rilievo;

che la strada del sole verrebbe a soddisfare le esigenze del traffico della zona anzidetta, come postula elementare giustizia;

invita il Governo a preferire, costruendosi l'autostrada Milano-Roma, il tracciato tra Firenze e Roma studiato dal professor Balatroni dell'Università di Bologna, denominato comunemente strada del sole.

« Le quante volte ragioni veramente serie di natura tecnica o finanziaria o di altra natura impedissero tale conclusione, così da doversi ritenere assolutamente preferibile la strada delle valli;

invita il Governo a disporre perchè la A.N.A.S., senza indugio, proceda a sistemare, organicamente e definitivamente, la vecchia nazionale Cassia, con il raddoppio della sede, le modificazioni del percorso necessarie, la eliminazione dei dislivelli fortissimi, in ispecie di quello di Radicofani, mercè l'apertura di opportune gallerie, così da renderla via modernamente idonea ad un intenso, sicuro ed agevole traffico ».

PRESIDENTE. Il senatore De Luca Carlo ha facoltà di parlare.

DE LUCA CARLO. Il senatore Alberti ha parlato, se non su tutti, su molti degli argomenti che intendevo illustrare e che mi hanno determinato a presentare l'ordine del giorno che vado a svolgere. Non è la prima volta che tratto di questi problemi; ma purtroppo noi dell'Italia centrale, non so per quale stella maligna, siamo ascoltati assai poco. Il settentrione, col peso del suo sviluppo industriale e del fervore delle sue opere; il meridione per la simpatia con cui tutti gli italiani ne seguono le sorti e la elevazione, finiscono per assorbire quasi integralmente le risorse finan-

ziarie, e la povera Italia centrale si trova come un *sandwich*, schiacciato fra le due potenze.

Premessa questa doglianza di carattere generale, ricordo come molte volte mi sia occupato della questione delle comunicazioni fra Firenze e Roma; oggi ritorno sull'argomento, perchè siamo in materia specifica. Mille volte è stata promessa la costruzione della ferrovia Viterbo-Siena, ma purtroppo non se ne è mai fatto niente. Dico, purtroppo, un po' per abitudine; perchè in verità queste linee di carattere secondario non rispondendo più alle esigenze del traffico, forse è un bene che non siano state costruite. La *vacatio* però sussiste, ed è quindi legittimo che i rappresentanti di quelle zone, largamente depresse, sollecitino dallo Stato, per ragioni di giustizia, di essere finalmente provviste di comunicazioni.

C'è la via Cassia che, usurpando il titolo alla via Appia, fu chiamata anche la regina *viarum*, per essere la più rapida via di collegamento fra il settentrione d'Europa e Roma. Oggi però la Cassia può considerarsi intransitabile, non già in senso oggettivo generale, ma al traffico moderno. I grandi mezzi di trasporto moderni, specialmente delle merci, non possono affrontare i tornanti che portano a Radicofani ad oltre 900 metri sul livello del mare, e dirottano verso la linea Firenze-Orvieto-Roma o verso l'Aurelia.

La prima questione che faccio deve toccare il cuore oltre che la sensibilità politica di chi ci dirige: è lecito trascurare completamente una zona vasta e depressa come la provincia di Siena e parte della provincia di Viterbo, in modo tale che ivi siano dimenticate quelle comunicazioni rapide e sicure che la civiltà postula oggi imperativamente per tutti? Detto questo e mettendomi in relazione con la materia che ci occupa, delle due l'una: o voi ci date la possibilità, attraverso la costruzione dell'autostrada di eliminare questo inconveniente, e noi ne saremo soddisfatti: o voi a questo non potete giungere, per ragioni tecniche, di economia o per altre ragioni comunque assorbenti, ed allora noi vi diciamo che è necessario che lo Stato ci sistemi la via Cassia convenientemente, e non facendo come ha fatto finora, cioè sperperando milioni — mi si consenta l'espressione un po' drastica — per

cercare di correggere il tracciato di una strada che in ogni caso doveva salire a circa 1.000 metri di altitudine, il che ha significato gettare via del denaro, senza risolvere il problema; mentre è da tempo assai lungo che si discute sulla sistemazione della via Cassia e sulla necessità di perforare, non so bene in quale punto, l'ostacolo che si frappone tra le valli, con la costruzione di una galleria neppure lunghissima e correggendo il tracciato stradale, in modo da fare della Cassia una via veramente moderna ed efficiente.

Quindi il mio ordine del giorno tende a chiedere al Senato che, preso atto di questa situazione che è dolorosamente permanente, nonostante le infinite promesse conseguenti ai numerosi richiami, dica al Governo che, se è possibile — e noi lo riteniamo possibile —, si prenda come tracciato per la nuova via che deve congiungere Firenze con Roma, settore della più lunga via da Milano a Napoli, il tracciato cosiddetto « del sole ». Perchè noi lo chiamiamo così? Perchè, onorevole Romita, quello che sembra oggi dover prevalere, e cioè il cosiddetto tracciato « delle valli », e che noi localmente chiamiamo il tracciato « della nebbia », correndo lungo la valle, sarà, specialmente nei periodi invernali, di scarsissima visibilità, a causa delle nebbie quasi costanti, mentre se si scegliesse il cosiddetto tracciato « delle alture », questo gravissimo inconveniente verrebbe eliminato in grandissima parte. Non solo, ma se voi accostate il tracciato verso il porto di Civitavecchia, come vi chiediamo, mettete l'autostrada in condizioni di poter raccogliere e distribuire il traffico molto intenso che da e per Civitavecchia è rilevantissimo e che si va affermando di giorno in giorno in progresso, per il motivo che Civitavecchia è il porto di Roma e sta diventando porto di traffico molto più intenso di quel che non sia stato fino ad oggi, con la Sardegna; altro motivo, questo, che ci consiglia di insistere perchè l'autostrada abbia questo tracciato.

In tal modo si otterrebbero tre vantaggi: si farebbe la strada « del sole » invece che la strada « della nebbia »; si avvicinerrebbe la strada al porto di Civitavecchia per convogliare il traffico da e per quel porto; si attuerebbe finalmente la giustizia nei confronti di una

zona finora trascurata e che naturalmente esige — e ne ha il diritto — di avere delle comunicazioni rapide e sicure.

Se questo non fosse assolutamente possibile, per ragioni tecniche, economiche, strategiche insuperabili, allora dateci una via Cassia, in tutto rispondente alle moderne esigenze ed alla quale crediamo di aver diritto: raddoppiate la sede, fate le gallerie che sono necessarie, metteteci insomma in comunicazione rapida ed agevole con l'alta Italia e con Roma. Anche noi avremo così ottenuto quello che ci compete, perchè il fondamento del diritto — l'onorevole Ministro me ne deve dare atto — è il *suum cuique tribuere*, e per un popolo il *suum* non si accorda con il contagocce o con la bilancetta dell'orafo; *suum* è tutto quello che si dà agli altri, significa distribuire in parola, comodità ed agi, come è esigenza logica ed umana, tra tutti coloro che si trovano nelle stesse condizioni di bisogno, perchè non ci siano figli e figliastri: perchè vi siano soltanto cittadini cui lo Stato largisce quella assistenza cui aspirano, in quanto cittadini della stessa Nazione, uguali, tutti, come nei doveri, così nei diritti. (*Vive approvazioni dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Pucci. Ne ha facoltà.

PUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'ottobre del 1952 al Convegno del traffico di Stresa i delegati dei Comuni e delle Province fecero voti con un ordine del giorno affinché il Ministero dei lavori pubblici prendesse in considerazione la proposta di costruire l'autostrada Milano-Pescara ed accettasse l'iniziativa di un consorzio di enti locali, che si proponeva di progettare, finanziare e costruire questa stessa autostrada. L'ordine del giorno era firmato dai Presidenti delle provincie e dai Sindaci delle città attraversate dalla via Emilia nonchè dai rappresentanti delle città sulla litoranea adriatica. Era questa un'iniziativa molto caratteristica e di particolare importanza che ebbe anche l'appoggio di molti deputati e senatori. L'anno successivo in quella stessa sede forse anche spinto dalle sollecitazioni e dalle conseguenti notizie della stampa il ministro Aldisio, attraverso la parola dell'ingegnere Gra allora dirigente dell'A.N.A.S.

presentò addirittura un piano generale delle autostrade italiane, piano non solo tecnico ma finanziario che addirittura prevedeva una spesa di 1400 miliardi. Successivamente l'onorevole Romita ci parlò di un piano di 1.000 miliardi per la sistemazione generale delle autostrade e oggi si presenta a noi con un piano molto più modesto di 100 miliardi che con altrettanta modestia in sede di Commissione egli ha definito l'inizio di quello che potrà essere il programma generale di sistemazione delle strade italiane. Noi possiamo accogliere con piacere la notizia che la legge sia l'inizio di quell'opera grandiosa e fondamentale qual'è il problema della trasformazione delle strade, suddivise, secondo la loro funzione, in arterie di traffico locale ed arterie di grande traffico, cioè per il traffico pesante e veloce, oggi però, i Comuni, le Provincie e le Camere di commercio che dal 1952, proseguendo nella loro iniziativa, hanno organizzato un consorzio, poi estrinsecato in forma di società di enti locali compresi tra Milano e Pescara, si trovano di fronte ad una legge in cui alcune clausole annullano di fatto quelle che erano non solo le speranze ma la certezza che l'iniziativa presa potesse avere una esecuzione e divenire una realtà operante.

Non solo, ma questi enti locali hanno fatto di più che organizzarsi; hanno chiamato tutti i loro uffici tecnici ad un'opera veramente eccezionale: hanno aggiornato tutta la cartografia lungo il tracciato della Milano-Pescara e hanno eseguito un progetto definitivo che comprende una autostrada da Milano fino ad Ancona e un progetto di massima da Ancona a Pescara. Ora ciò ha richiesto anche uno sforzo finanziario, ha portato alla necessità di mobilitare gli uffici tecnici, facendo superare interessi locali molto forti. È stata una prova non solo di coraggio ma di capacità degli enti locali, quando si tratta di risolvere problemi di alto interesse locale e nazionale, nel vincere anche le divisioni politiche per giungere a proposte molto concrete. Ebbene, signor Ministro, quali sono le cose che intralciano quelle che erano le giuste speranze e le esigenze di questi enti locali? Come in ogni atto del nostro Governo, allorchè nasce una iniziativa c'è il diavolo che mette la coda e questa volta la coda l'ha messa attraverso le

autostrade, non tanto per impedire che possano essere attuate con questa legge, quanto per far sì che apparisse ben chiaro che immediatamente dietro il paravento della legge si alzava il profilo maestoso del monopolio. E a denunciare in modo ancora più evidente ciò, sono scoppiate prima del tempo previsto alcune piccole bombe che hanno dato la dimostrazione di quale natura siano gli intendimenti governativi. Bisognava far presto e le bombe sono scoppiate troppo presto.

Si è denunciato in Commissione e qui in Aula lo scandalo sorto intorno al progetto « Leonardo da Vinci »; in questo caso si trattava di un progetto che aveva un carattere tutto particolare, se vogliamo, di iniziativa privata ma che tuttavia era interessante e sul quale v'erano stati profondi dibattiti tra gli enti locali interessati alla Bologna-Firenze. Un altro piccolo scandalo è quello del progetto della Italstrade. Questo progetto prevede la costruzione delle autostrade, di cui alla legge e che formano l'ossatura principale della futura rete delle autostrade italiane. In seguito al clamore che se n'è fatto sulla stampa, nel tentativo di esaltare questo progetto, improvvisamente, su invito forse del Ministro dei lavori pubblici o non so di quale alta personalità del Governo, il progetto stradale è stato ritirato dalla circolazione e offerto in dono al Ministero dei lavori pubblici così, per semplice memoria, affinché rimanesse sul tavolo. Cosa vuol dire questo? Io non voglio parlare, signor Ministro, del progetto in sé, ma voglio richiamarmi all'intervento fatto qui dal senatore Alberti. Egli ha detto che uno dei problemi fondamentali del progetto è certamente il tracciato e voi sapete che nel nostro Paese, dove il terreno disponibile non è molto, i tracciati devono essere scelti con grande accuratezza per non commettere errori non solo tecnici ma economici. Si dice nella legge che il Ministro sceglierà il progetto, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Si parla già di fase esecutiva e il Ministro afferma che fra tre mesi potranno aver inizio i lavori. Questo dovrebbe significare che già esistono tutti i progetti, perchè per fare un buon progetto occorre un lungo periodo di tempo, occorrono accurate indagini dato che nel nostro Paese le carte topografiche sono poco aggiornate, particolar-

mente quando le autostrade passano dalla pianura alle zone di montagna.

Ora già i colleghi Cappellini ed Alberti hanno dimostrato come sia chiara l'intenzione, non tanto del Ministro, quanto dei monopoli, di creare attorno a questa legge un carrozzone per la solita speculazione. Io voglio denunciare qui il progetto dell'« Italstrade », non per dire che è buono o meno buono, ma per dimostrare come una clausola del disegno di legge consenta, « a parità di condizioni » di metter fuori concorso gli enti locali. La clausola dice che per l'assegnazione deve essere scelto un progetto, per concorso appalto, che sarebbe la forma più idonea. Dietro questa facciata, signor Ministro, lei sa che si nascondono situazioni che possono dare adito alla più grossa speculazione.

Il nocciolo, la polpa di tutto il sistema autostradale, parlo della polpa speculativa, non è nei tronchi cosiddetti turistici, ma in quelli economici. Quali sono i tronchi validi economicamente? Quelli che corrono nella zona della Val Padana e lungo i litorali. In particolare la zona della Val Padana, per sua natura, in quanto raccoglie tutta la grande produzione industriale ed agricola del nord, costituisce la sostanza economica di tutto il progetto delle autostrade. Ebbene, verso questo tronco si concentra l'attenzione degli speculatori. Lei sa, onorevole Ministro, che l'autostrada che passa per l'Emilia, e che sostituirà in parte la via Emilia, è il canale convogliatore di tutta l'economia che si riversa al sud e all'Adriatico. Ora non c'è dubbio che questo tracciato è obbligatorio. Ma obbligatorio non è, ed il progetto dell'« Italstrade » ce lo dimostra. Cioè la parità di condizioni che è necessaria per la scelta di quel progetto diventa una burla, se ad un certo momento si sceglie semplicemente un tracciato a nord o a sud della via Emilia (e qui nasce giusta l'osservazione del collega Alberti che troppo piccola è la piantina allegata alla legge che non ci dà alcun riferimento: un tracciato da giornale, non da Ministero dei lavori pubblici)...

CORBELLINI, *relatore*. Il progetto definitivo debbono farlo i tecnici.

PUCCI. Questa autostrada da Milano a Bologna deve convogliare tutto il traffico delle

grandi città del nord. Ora, i Comuni e le Province, le Camere di commercio, si sono preoccupate che questa strada fosse la più funzionale possibile, e l'autostrada più funzionale è quella che più facilmente raccoglie le merci e i traffici del nord, dato che al nord della via Emilia sono tutti i grandi centri industriali, mentre a sud della via Emilia si potrà fare un tracciato forse più economico e con minori opere d'arte perchè si attraversa la striscia di terreno compresa tra la via Emilia e il piede degli Appennini, ove sono soltanto poche strade che scendono dai valichi, mentre a nord, dove sono le zone industriali vi è una fitta rete di strade e quindi occorrono più opere d'arte. Inoltre mentre a nord della via Emilia si hanno terreni di tipo generico, verso il piede delle colline si hanno terreni più fertili, perchè si trovano là dove i fiumi si espandono ed è buona norma che le strade non taglino i fiumi là dove questi si espandono per creare il loro bacino naturale. L'« Italstrade », ha fatto un progetto che costa forse meno perchè passa ai piedi delle colline, e adesso lo pone per memoria sul tappeto. Chi deciderà la scelta tra i progetti? Ho fatto questo esempio non per criticare il progetto dell'« Italstrade » e dire che quello che hanno fatto i Comuni sia il non *plus ultra*, ma per affermare che indubbiamente il progetto dei Comuni e delle Province tiene conto delle economie locali, perchè ogni Sindaco di capoluogo o ogni Presidente di provincia conosce a fondo i problemi del suo territorio e le esigenze delle industrie e delle campagne. Viceversa l'« Italstrade » ha per suo conto un altro problema: vuole investire dei denari e fare una buona speculazione. Con questo tracciato, specialmente nel tronco principale Milano-Bologna, che convoglierà tutta la produzione delle grandi città del nord, (Brescia, Cremona, Padova, Venezia, Ferrara) e raccoglierà i grandi centri industriali posti a nord della via Emilia, i Comuni saranno obbligati a creare per ogni città collegamento con l'autostrada a sud dell'Emilia scavalcando con opere gigantesche, l'attuale via Emilia e la ferrovia dello Stato, determinando una nuova cintura, autentiche nuove mura intorno alle città che oggi si espandono verso la collina. Ecco, quindi, un esempio di come la differenza di un tracciato, una semplice linea spostata di pochi chilometri possa determinare sconvolgimenti di

interessi, completamente in contrasto con le fondamentali esigenze economica e funzionale dell'autostrada.

Che cosa chiediamo noi affinché il progetto non sia così staccato dalle esigenze dell'economia italiana, non sia soltanto imposto dall'alto, ma sia discusso profondamente dal popolo italiano, con gli enti locali, con gli organismi democratici? Chiediamo che gli organismi democratici non soltanto siano uditi, ma che i progetti delle autostrade seguano la normale via che deve percorrere un progetto di opere pubbliche. Quando lei invita le città sprovviste di piano regolatore a presentarlo, chiede ai Comuni di eseguire tutta la prassi di legge, cioè i Comuni devono fare il progetto e esporlo alle critiche ed al vaglio dell'opinione pubblica. Invece voi ci regalate il progetto già fatto, condito, preparato nei vostri uffici, i quali saranno competentissimi, non ne dubitiamo, ma hanno anche essi necessità del vaglio della critica di tutto il paese.

Noi chiediamo che siano introdotte alcune clausole di garanzia; chiediamo che la legge non abbia soltanto una parvenza di garanzia. La espressione « parità di condizioni » non ci sembra sufficiente a ciò. In particolare, il collega Cappellini ed altri colleghi della sinistra hanno, in sede di Commissione, chiaramente espresso quali sono le condizioni per cui noi saremmo ben lieti di approvare questo disegno di legge. Per l'esame dei progetti, perchè su di essi sia possibile la discussione, perchè i tracciati siano esaminati, occorre che vi sia almeno una Commissione parlamentare la quale sovrintenda a questa grande opera. Strade di questo genere non si fanno ogni dieci anni. Si fanno per secoli. Lei non potrà pensare, ogni dieci anni, di tagliuzzare l'Italia in tante fette. Non abbiamo terreni da vendere. È già stato osservato come sia estremamente delicato fare delle autostrade quando si tratta di passare attraverso un Paese dove esistono opere d'arte, problemi di paesaggio e di estetica, ma soprattutto dove sussistono ragioni economiche fondamentali.

Bisogna pertanto decidersi. O si vogliono fare strade a carattere turistico, ed allora io credo che occorrerà discutere molto prima di costruire strade di tal genere per le grandi macchine dei visitatori del nostro Paese. O

piuttosto non si tratta addirittura di strade a scopo militare? Pensiamoci seriamente, perchè le strade, in questo caso, meriterebbero una attenzione molto più larga ed oculata da parte dei competenti in materia strategica.

Quali sono dunque queste garanzie? Innanzi tutto una Commissione parlamentare di vigilanza per tutto il periodo di esecuzione della legge, perchè esamini i problemi, ne proponga la soluzione, con la procedura che potrà essere studiata assieme e che sembrerà più opportuna. Non si può infatti, ancora una volta, affidare il progetto alle buone intenzioni degli esecutori. Il capo dell'A.N.A.S. ci parlava un tempo di progetti fantastici di strade che caracollavano per gli Appennini e per le Alpi come fossero giocattoli; oggi siamo già scesi su un terreno più concreto. Il progetto sta diventando realtà, e noi vogliamo che esso sia il più economico, il più valido, il più funzionale.

In secondo luogo chiediamo che il contributo dello Stato, che può giungere fino al 40 per cento sia riservato solo ai consorzi degli enti locali e concesso solo per i tronchi non produttivi, perchè ve ne sono alcuni ad investimento sicuro, dove il contributo sarebbe superfluo.

CORBELLINI, *relatore*. Infatti il contributo, che può arrivare fino al 40 per cento, può non essere concesso.

PUCCI. E questo chi lo decide?

GAVA, *Ministro del tesoro*. Il Ministro dei lavori pubblici d'accordo con quello del tesoro.

PUCCI. Non si tratta qui del buon senso del Ministro...

CORBELLINI, *relatore*. Non si tratta di buon senso ma di bilanci. I contributi sono versati a secondo degli introiti del traffico.

PUCCI. Un controllo parlamentare ...

PIOLA. Se ci fosse una Commissione parlamentare non funzionerebbe più niente.

PUCCI. Sarebbe, invece, molto opportuno, anche per lei, signor Ministro, o per chi sie-

derà al suo posto, avere il conforto degli enti locali perchè attraverso ad essi si avrebbe veramente l'apporto e l'interesse del Paese, perchè solo così l'opera interesserà il popolo italiano, il quale saprà far chiaramente intendere le sue esigenze. Il Governo dimostrerà di voler far le cose nel modo migliore e soprattutto nel modo più pulito. Chiediamo quindi che oltre al Consiglio superiore dei lavori pubblici sia sentito anche il parere del Consiglio direttivo delle società degli enti locali formati allo scopo di costruire e gestire le autostrade. L'esempio di molti paesi esteri dovrebbe insegnare, perchè là si è dato molto tempo, alle popolazioni interessate per discutere i progetti. Qualche cosa di simile anche da noi tornerebbe sicuramente a suo onore, signor Ministro.

Ma una condizione veramente importante è che gli appalti siano banditi su un tracciato prestabilito e non lascino la possibilità di diversi tracciati. Scelto il progetto migliore, su di esso debbono concorrere gli appaltatori, perchè sarebbe troppo semplice scegliere la strada che costa 80 milioni al chilometro perchè l'altra ne costa 120; bisogna scegliere la strada che serve, non quella che costa meno, e tanto meglio se vi saranno condizioni concomitanti.

Questo, signor Ministro, è il significato che ho voluto dare alle parole « a parità di condizioni ». Voi vedete, colleghi, come su questo campo vi sarebbe da parlare molto a lungo. Purtroppo la parità delle condizioni in Italia, dal 1948 ad oggi, è diventata un'utopia ed uno strumento non per unire ma per dividere gli italiani, mentre noi vogliamo che le strade colleghino tutti gli italiani, l'Italia del nord con l'Italia del sud, tutti i cittadini, convinti che quell'opera è la più saggia, la più opportuna per il nostro Paese, purchè non si ricorra ancora una volta alla speculazione privata e al monopolio. *(Applausi dalla sinistra)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Luca Luca. Ne ha facoltà.

DE LUCA LUCA. Onorevoli colleghi, di fronte alla procedura di urgenza chiesta dal Governo per la discussione di questo disegno

di legge, non mi è stato possibile preparare un intervento ampio ed adeguato al dibattito stesso. Comunque desidero fare alcune considerazioni soprattutto in relazione alla parte fiscale del disegno di legge, cioè in relazione all'articolo 10, in base al quale alla copertura degli oneri derivanti dalla presente legge sarà provveduto per l'esercizio finanziario 1955-56, con le maggiori entrate derivanti dalla elevazione delle misure delle tasse automobilistiche e dall'aumento dell'imposta sulla benzina.

Desidero parlare appunto perchè è bene che rimangano agli atti del Senato le nostre considerazioni per quanto riguarda questa copertura.

Debbo ricordare innanzitutto che la famosa legge n. 735, relativa all'aumento delle tasse automobilistiche, è stata a suo tempo ampiamente trattata in sede di quinta Commissione del Senato, e fu in seguito alle argomentazioni formulate dall'opposizione che in tal sede vennero apportate a quella legge alcune modifiche certo non rilevanti le quali hanno modificato un po' l'originale progetto governativo. Sappiamo che nell'altro ramo del Parlamento si è creduto opportuno portare la legge sulle tasse automobilistiche in Aula e sappiamo che in quel dibattito furono apportate delle modifiche alquanto rilevanti e accettate dal Governo. Ad un dato momento però è venuto fuori un ordine del giorno che ha insabbiato questa legge; ordine del giorno il quale deliberava che l'esame del disegno di legge recante provvedimenti in materia di tasse automobilistiche venisse sospeso in attesa che le due camere approvassero la legge relativa alla costruzione di autostrade e strade. Nello stesso ordine del giorno si invitava il Governo a precisare la cifra che intendeva ricavare dai proventi sui carburanti e sulle industrie automobilistiche generali in maniera da affrontare, diceva l'ordine del giorno, organicamente e risolvere integralmente il problema stradale italiano. Io non ho avuto la possibilità di studiare le modifiche apportate in quella legge dall'altro ramo del Parlamento anche perchè da quanto mi risulta nulla è stato dato alla stampa. So in linea di massima che si tratta di modifiche molto buone. Qui desidero esprimere alcuni giudizi e fare alcune considerazioni proprio

in merito alla copertura che è trattata dall'articolo 10. Debbo ricordare all'Assemblea ed al ministro Tremelloni che circa l'aumento delle tasse automobilistiche già nel febbraio del 1952 vi è stata una variazione in questo senso che rispetto all'anteguerra ha aumentato le tasse sui motocicli di ventotto volte; quelle delle motocarozzette di ventidue volte, quelle delle autovetture di diciannove volte. Come vediamo anche negli anni passati in materia di tasse automobilistiche è stato adottato un criterio impositivo regressivo. E questo criterio lo si vuole adottare ancora una volta per trarre i proventi che dovrebbero rendere operante la legge del ministro Romita. Con questa copertura si vorrebbe portare un aumento del 50 per cento sulle autovetture, sempre rispetto all'anteguerra, sugli *autobus*, sugli autocarri, i motocarri, i furgoncini, i rimorchi, del 65 per cento; sui velocipedi con motorino ausiliario del ...

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Senatore De Luca, ha visto l'ultimo testo del disegno di legge? Vi sono delle modifiche notevolissime.

DE LUCA LUCA. Signor Ministro, io mi riferisco al progetto originario, comunque non credo ci siano forti differenze. Del 66 per cento dicevo sui *motoscooters* e motocarozzette leggere. A parte la giusta osservazione fatta dal Ministro circa le modifiche apportate nell'altro ramo del Parlamento su questo progetto originario formulato dal Governo la differenza è sempre forte. In sostanza non si vuol fare alcuna discriminazione tra i mezzi di trasporto che servono per il lavoro e i mezzi di trasporto che servono per la speculazione. Non si vuol fare nessuna discriminazione, per esempio, tra le grandi imprese automobilistiche di trasporto e le motoleggere che servono agli operai per recarsi sul posto di lavoro. A parte che questa copertura porterebbe i motocicli di potenza minore di 3 cavalli ad una tassa aumentabile rispetto all'anteguerra di 85,5 volte, per i motocicli di potenza maggiore di 6 cavalli di 45 volte, mentre per quanto riguarda gli autocarri e i motofurgoncini di portata inferiore a 4 quintali l'aumento rispetto al 1938 sarebbe di 50 volte, per i più piccoli di 46 volte, per

quelli di portata tra gli 8 e i 10 quintali di 27 volte; per tutti gli autocarri di portata superiore ai 10 quintali l'aumento sarebbe compreso tra 13,5 e 18 volte. Notate dunque, onorevoli colleghi, questo criterio impositivo regressivo adottato in fatto di tasse automobilistiche che dovrebbero fornire la copertura per la realizzazione della presente legge! Per tutti gli autocarri di portata superiore ai 10 quintali, rispetto al 1938, avremmo un aumento che varia tra le 13 e le 18 volte, mentre per tutti gli autocarri di portata inferiore ai 10 quintali avremmo un aumento molto maggiore. Questi autocarri di portata inferiore ai 10 quintali subirebbero un aumento, rispetto al 1938, che va da 27 volte a 50 volte. Onorevole ministro Tremelloni, mi perdoni se mi rivolgo a lei, ma questa è sempre la vecchia politica in fatto di realizzazioni tributarie, vecchia politica condannata e superata dai tempi, ma nella quale si insiste.

Quando si tratta di entrate fiscali è sempre la maggioranza costituita dai lavoratori, dai piccoli operatori economici, dalla massa dei professionisti che sostiene il peso e fa tutte le spese; quando poi si tratta di miglioramenti economici allora sono i piccoli che hanno le briciole o non hanno nulla, basti ricordare le tabelle per gli statali e basti ricordare gli uditori di Tribunale che, in base alla legge n. 999, non hanno avuto nulla.

Onorevoli colleghi della maggioranza, onorevole Ministro, aumentiamo se volete le tasse automobilistiche, ma dirigiamo gli aumenti contro i mezzi di trasporto a carattere speculativo, a carattere di lusso. Aumentiamo, se volete, le tasse per le macchine di lusso, per le macchine da corsa, sì, le macchine da corsa, visto e considerato che purtroppo lo *sport* automobilistico nel nostro Paese è uno *sport* da milionari e miliardari.

CORNAGGIA MEDICI. Però è uno *sport* che fa lavorare gli operai.

DE LUCA LUCA. Onorevole Cornaggia Medici, sapevo che lei sarebbe intervenuto, perchè è un abile corridore; ma lei sarà d'accordo con me nel constatare che questo *sport*, che ci auguriamo possa diventare prestissimo

uno sport ultrapopolare, oggi è soltanto alla sua portata o alla portata del signor Marzotto.

CORNAGGIA MEDICI. È alla portata di tutti i corridori che abbiano capacità di correre e vincere.

DE LUCA LUCA. Lasciamo in pace però le biciclette a motore e lasciamo in pace le lam-brette Noi, per quanto riguarda questa copertura e questi proventi che dovrebbero essere ricavati dall'aumento delle tasse automobilistiche, chiediamo che l'aumento sia, rispetto al 1938, non più di 18 volte, visto e considerato subito un aumento di 18 volte esentando dall'aumento tutti i mezzi che servono esclusivamente per lavoro.

Sono d'accordo con il collega Cappellini il quale ha sottolineato che in sostanza i proventi sono già stati incassati in base all'aumento sul prezzo della benzina, ma aggiungo che il problema delle strade del nostro Paese, che è un problema certamente di fondo, non si risolve attraverso questa iniziativa di natura fiscale e soprattutto di natura impositiva reversiva. Questo problema secondo noi si risolve cambiando radicalmente tutto l'attuale indirizzo politico che, ad onta dei tempi, si vuole ostinatamente seguire.

Comunque queste sono le nostre osservazioni che pensiamo meritino l'attenzione dell'Assemblea e del Governo. Non vi è dubbio che noi ci troviamo di fronte ad una legge che, soprattutto per quanto riguarda la copertura, opererebbe nello spirito e nella lettera, sulla massa dei contribuenti interessati in maniera impositiva regressiva. Questo, a parte tutto, è un criterio che bisogna combattere, è un criterio che bisogna eliminare, se si vuole realmente legiferare tenendo presente lo spirito e la lettera della nostra Costituzione. *(Applausi dalla sinistra)*.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Debbono ancora essere svolti taluni ordini del giorno.

Il primo è quello dei senatori Molinari e Sanmartino. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario* :

« Il Senato, rilevando che il periplo stradale della Sicilia è in atto e ingiustificabilmente interrotto nel tratto Marsala-Sciaccia-Agrigento;

considerato che tale zona, importantissima per le sue molteplici esigenze agricole, industriali e commerciali e per quelle esigenze turistiche e di cure in continuo incremento, ha vero bisogno di adeguate comunicazioni, chiede l'assicurazione che sia costruita, come è previsto per altrove, una doppia carreggiata pel collegamento delle suddette località ».

PRESIDENTE. Poichè nè il senatore Molinari nè il senatore Sanmartino sono presenti, si intende che rinunciano a svolgere l'ordine del giorno.

Segue l'ordine del giorno del senatore De Luca Angelo. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario* :

« Il Senato, considerato che il collegamento Roma-Chieti-Pescara rappresenta la trasversale mediana al centro della Penisola di insostituibile importanza, invita il Governo ad inserire il tronco in parola nella programmazione organica della rete delle autostrade da costruire in base alla legge in esame ».

PRESIDENTE. Il senatore De Luca Angelo ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

DE LUCA ANGELO. Con la richiesta contenuta nell'ordine del giorno si intende colmare una lacuna nel programma elaborato dal Governo e dalla Commissione per la costruzione delle autostrade. Facilmente ci si può rendere conto che mentre le naturali arterie longitudinali sono la Tirrenica e l'Adriatica, quelle a carattere trasversale indispensabili e insostituibili dovrebbero essere tre: la prima, prevista, lungo la direttrice della Valle Padana, la seconda, pure prevista, lungo la direttrice Napoli-Bari; l'altra, omessa, partente da Roma e sviluppantesi lungo il suo parallelo per congiungere i due mari.

Tutto ciò senza negare l'importanza ad altre arterie diagonali previste o da prevedere.

Non c'è bisogno di sottolineare l'importanza di Roma, di solare evidenza. Viceversa è utile richiamare l'attenzione del Governo, della Commissione e del Senato, su quella realtà rappresentata dall'ultimo tratto della via Tiburtina in cui sorge la zona industriale di Chieti e la città di Pescara, entrambe in continuo incremento e sviluppo.

Si tratta di un centro di oltre 100 mila abitanti ove industrie fiorenti crescono e si sviluppano, ove due città, Chieti e Pescara quasi si fondono, ove un nodo stradale ferroviario portuale rende complessa e preoccupante l'attività commerciale e di traffico e ove le ricerche petrolifere, felicemente conclusesi, di Alanno e quelle promettenti di Casalincontrada sono destinate a incidere notevolmente sulla ripresa e sullo sviluppo economico della zona.

Addentrandoci per oltre 60 chilometri vi è tutto un susseguirsi di impianti industriali (cito Piano d'Orte, Bussi, Popoli, Sulmona) per giungere quindi alla fertile vallata della Marsica. Oltre a queste ragioni obiettive vi è anche un'altra considerazione da fare. Ognuno vede che manca nel programma fatto la possibilità di penetrazione su Napoli e Bari, dico possibilità pratica ed economicamente conveniente per le Marche e l'Abruzzo e viceversa. La trasversale richiesta Roma-Pescara assolverebbe ovviamente anche a questo compito con relativo facile passaggio per Roma. Io pertanto faccio vivo appello all'onorevole Ministro, all'onorevole Commissione, all'onorevole relatore ed a tutto il Senato affinché non soltanto non si trascuri l'arteria più volte nominata, ma si accolga la richiesta di includerla nel programma poliennale previsto dall'articolo 2 del disegno di legge, modificando anche opportunamente il relativo grafico, allo scopo anche di chiudere l'anello, finora monco, della rete centro settentrionale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Cerabona, Voccoli e Ferrari. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario*:

« Il Senato, invita il Governo ad inserire nel programma delle costruzioni delle autostrade un tratto che congiunga l'autostrada Napoli-

Bari a Potenza-Matera-Taranto-Lecce-Gallipoli, completando così un programma di rapide comunicazioni nel Sud d'Italia ».

PRESIDENTE. Il senatore Cerabona ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

CERABONA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, spero di venire incontro al desiderio di tutti, cioè di essere breve; non avrei preso la parola se il Presidente della Commissione avesse avuto la bontà di ricordare nella relazione il mio ordine del giorno, ed avrei anche avuto piacere che, in sostanza, fosse riprodotto sul grafico delle autostrade allegato al disegno di legge. Quell'ordine del giorno, che presentai insieme ai colleghi Voccoli e Ferrari in Commissione, fu approvato, ad unanimità, con il consenso del relatore e del Ministro. Il non averlo visto riprodotto nella relazione e nel grafico mi ha messo nella necessità di dovere interloquire per ricordare al relatore e al Ministro che l'ordine del giorno è stato già accolto e non occorre di approvarlo ora in Aula. Se il relatore mi desse subito una risposta favorevole, potrei maggiormente limitare il mio intervento.

PRESIDENTE. Se il senatore Corbellini crede di poter dare subito una risposta gli dà la parola.

CORBELLINI, *relatore*. In Commissione fu proposto, con l'ordine del giorno che si sta discutendo, di apportare al noto grafico allegato all'articolo 2 della legge la variante proposta dall'onorevole Cerabona. L'onorevole Ministro e la Commissione si sono dichiarati d'accordo con il proponente. Si tratta, quindi, solamente di una piccola omissione fatta nel compilare la relazione alla quale fu allegato il grafico senza la modificazione proposta ed accettata. In sede di coordinamento apporteremo la variante alla carta delle autostrade come è stato richiesto.

CERABONA. Non prolungherò allora la discussione dell'ordine del giorno. Io penso che un Governo che si rispetti deve accettare quanto ha accettato in Commissione deliberante.

Di modo che se il Ministro assicurerà che si riconosce e si accetta quello che io ho chiesto abbrevierò il mio dire, anzi mi riterrò soddisfatto nella sicurezza che sarà al più presto messo allo studio, per una urgente esecuzione, il tracciato di una autostrada che passi per Potenza, Matera e Taranto allacciandosi alla città di Lecce, in conformità dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Monni al quale ha aderito il senatore Carboni. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario* :

« Il Senato, rilevando che nel disegno di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici è previsto uno stanziamento di 100 miliardi per costruzione e per raddoppio di autostrade e che nessuna parte di questo stanziamento è destinata a lavori in Sardegna;

tenendo presente che la Sardegna ha l'indice più basso di viabilità in rapporto anche alle Regioni meno dotate e che ciò costituisce gravissimo ostacolo al suo progresso, in ogni senso; e che è urgente e doveroso assicurare all'Isola la regolarità e la sicurezza del traffico stradale;

poichè l'articolo 1 del disegno di legge prevede altresì la spesa di 20 miliardi da assegnare all'A.N.A.S. per nuove costruzioni di strade statali e per il miglioramento delle strade statali nel Mezzogiorno; e poichè è evidente esigenza di giustizia che lo stanziamento sia destinato a soddisfare i bisogni delle Regioni, come la Sardegna, finora più dimenticate;

invita il Governo :

a) a concretare nel più breve tempo possibile il programma del completamento organico della rete stradale statale in Sardegna;

b) a migliorarle, allargandole e meglio sistemandole e adeguandole alle necessità attuali e crescenti, le strade statali esistenti ed in particolare quelle di più intenso traffico da Cagliari a Sassari, da Olbia a Cagliari, da Bosa a Nuoro-Orisei ».

PRESIDENTE. Il senatore Monni ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

MONNI. Onorevole Presidente, la cartina unita allo stampato della relazione reca descritta nella sua forma geometrica anche la Sardegna. Ma essa c'è per modo di dire, perchè nel disegno di legge la Sardegna è completamente assente. Per tutte le Regioni vi sono tracciate linee importanti di lavori che si prevede di poter compiere. Per la Sardegna nessuna traccia.

Vorrei ricordare al Senato che la Sardegna ha in materia di viabilità l'indice più basso di tutte le Regioni d'Italia. 4.700 chilometri di strade, ivi compresi, 1130 chilometri di strade comunali, che sono vere e proprie mulattiere. Non si arriva ad una percentuale di 150 metri di strada per chilometro quadrato. Nessuna delle Regioni più depresse d'Italia ha un indice così basso. Neppure dopo lo sviluppo del programma della Cassa per il Mezzogiorno la Sardegna potrà avanzare da questo stadio di arretratezza.

Mi dà spunto a parlare un accenno molto opportuno dell'egregio relatore, onorevole Corbellini. Osservo che nell'articolo primo del disegno di legge si stabilisce che oltre agli stanziamenti per la costruzione o il raddoppiamento delle autostrade, esiste anche uno stanziamento di 20 miliardi per la costruzione di strade nel Mezzogiorno e per migliorare le strade ivi esistenti. Non vorrei che anche questa volta i 20 miliardi siano destinati ad altre costruzioni non nel Mezzogiorno. Bisogna aver presente lo stato di bisogno dell'isola in materia di viabilità, al quale l'onorevole Ministro aveva promesso di provvedere, ma le promesse sono rimaste tali. Il mio ordine del giorno chiede che almeno i 20 miliardi siano effettivamente utilizzati nel Mezzogiorno e nelle Isole e particolarmente in quelle Regioni dove più modesta è la rete viabile, come in Sardegna.

Proprio di recente il ministro Campilli ha potuto constatare le enormi difficoltà che incontra il progresso dell'isola a causa della mancanza di comunicazioni e si è convinto che fintanto che tale situazione non sarà migliorata le somme che pur in modo ragguardevole sono state stanziare dalla Cassa per il Mezzogiorno nell'isola non potranno dare benefici.

L'ordine del giorno è stato presentato da me assieme ai colleghi sardi Azara, Lamberti e Carboni perchè una ragguardevole parte dei 20 miliardi in parola siano destinati alla nostra isola. Il problema è così sentito e così grave per l'isola che la Regione ha proposto alla Cassa per il Mezzogiorno un piccolo programma di costruzioni di strade di penetrazione agraria di 3 o 4 metri, vere piste viabili, in sostanza di scarsissimo valore e di breve durata. Io, invece, chiedo che siano finalmente concretati i programmi delle nuove strade indispensabili all'isola e che sia migliorata la rete attuale; e in particolare la Cagliari-Sassari, cioè l'occidentale sarda e l'orientale sarda da Olbia a Cagliari, nonché la trasversale Centrale sarda da Bosa a Macomer-Nuoro. Spero che l'onorevole Ministro e la Commissione non avranno difficoltà ad accettare questo programma minimo. La Sardegna non ha mai chiesto nè miracoli nè grandi concessioni ma spera che una volta tanto le si usi giustizia.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Marchini Camia e Buizza. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario*:

« Il Senato, riconosciuta la grande importanza che riveste, ai fini delle comunicazioni fra nord e sud e viceversa, la camionabile della Cisa,

impegna il Governo a includerla nel programma delle autostrade che dovranno essere costruite per prime ».

PRESIDENTE. Il senatore Buizza ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

BUIZZA. Onorevoli colleghi, parlo in sostituzione del senatore Marchini Camia ammalato. Desidero peraltro richiamarmi a quanto ebbi occasione di dire in sede di Commissione a proposito di questo tronco Fornovo-Pontremoli sulla Parma-La Spezia. L'importanza della spesa è tale, come ho dimostrato in Commissione, che il programma di questo tronco della camionabile potrebbe essere compreso nelle opere di prima programmazione. E con questo ordine del giorno si domanda al Go-

verno di includere nel programma di prima esecuzione questo tronco stradale Fornovo-Pontremoli.

PRESIDENTE. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CORBELLINI, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'argomento delle comunicazioni terrestri è così poderoso ed ampio che dovrebbe richiedere non soltanto una rapida escursione succinta ed incompleta in alcune delle sue caratteristiche, ma una trattazione organica, sia per lo sviluppo che esse determinano nei fattori essenziali dell'economia nazionale, sia perchè l'intensificarsi metodico e razionale delle comunicazioni crea l'ambiente in cui si stringono sempre più intensi i rapporti tra le singole regioni della nostra Repubblica, sia infine perchè le comunicazioni terrestri debbono sempre più rapidamente ed in maniera più facile ed economica dare incremento ai rapporti di cultura e di turismo, con i paesi a noi vicini.

Naturalmente, in questa sede, non posso entrare in particolari; però nell'occasione in cui dobbiamo discutere il disegno di legge sulle nuove autostrade mi sembra necessario fare un po' il punto sulla situazione in base alla quale è stato presentato, dal Ministro e dal Governo attuale, questo progetto di legge, con tutte le lacune che certamente esso presenta — e che avete rilevato — ma anche — consentite che lo affermi — con tutti i suoi pregi di coraggioso indirizzo di un futuro sviluppo.

A questo proposito possiamo riferirci, forse con una visione storica un po' lontana, a quello che è successo nel 1865, novanta anni fa, quando il primo Parlamento nazionale italiano si era posto il problema della realizzazione di comunicazioni a grande distanza per avvicinare e cementare sempre più le conoscenze delle singole regioni e dei singoli paesi che si stavano costituendo in unità. Fu, proprio in quell'epoca, dato un poderoso sviluppo alla costruzione della grande rete ferroviaria nazionale che è sorta, si è sviluppata, si può dire, quasi parallelamente alle ultime fasi conclusive del nostro Risorgimento.

L'articolo 11 della legge sui lavori pubblici del 1865 infatti diceva: *non può esservi strada ordinaria nazionale tra due punti congiunti con la ferrovia*. Questa precisazione di esclusiva voleva in quell'epoca assumere un vero significato politico; e con essa si affermava che la Nazione doveva cementarsi rapidamente con quell'unico mezzo meccanico che allora esisteva e che era costituito dalla ferrovia. La ferrovia diveniva la maggiore strada nazionale che lo Stato doveva costruire rapidamente. Le strade ordinarie che si trovavano nello stesso suo percorso perdevano il carattere di grandi comunicazioni.

Di qui sono sorti e si sono sviluppati tutti i problemi della priorità della ferrovia sulla strada, dai vincoli di soggezione dei passaggi a livello a quelli della costruzione di ferrovie a scartamento ridotto, e così via; tutti problemi che sarebbe interessante di esaminare in linea storica, ma sui quali sorvolo per brevità di esposizione.

Voglio soltanto prospettarvi un solo elemento di tecnica costruttiva che anche allora assumeva aspetti di poderosa portata economica, e cioè quello della costruzione delle gallerie, che dovevano attraversare le catene montane ai nostri confini come al Frejus e al Sempione; e che hanno reso rapide e sicure le comunicazioni internazionali, eliminando la preoccupazione delle strade interrotte e bloccate dalla neve nel periodo invernale; con la costruzione di valichi appenninici che hanno avvicinato i due opposti versanti ai Giovi, alla Cisa, nelle Marche, in Campania e nel Molise dove furono superate le gravi difficoltà del traforo di terreni difficili e pericolosi.

Tutti i problemi di tali opere di ingegneria stradale, a distanza di quasi cento anni, risorgono e si impongono oggi per quell'altro grande problema che è sorto in questo secolo e che è costituito dallo sviluppo imponente della motorizzazione, specialmente dopo questa ultima guerra mondiale. Non posso insistere nella storia dello sviluppo delle nostre strade ordinarie; sui riflessi che su di esse ha avuto la legge del 1865; sulla istituzione della Azienda autonoma delle strade statali del 1928, e sui suoi compiti; ricordo soltanto che nei tempi passati lo Stato ha ritenuto di costruire delle

ferrovie, intendendo, in quell'epoca, che esse dovessero essere le strade nazionali; per cui laddove si costruirono delle ferrovie — vedi anche le secondarie sicule e le calabro-lucane — non si costruirono strade nazionali o di grande comunicazione. La passata politica della strada ha quindi lasciato dei riflessi notevoli nella attuale condizione delle nostre comunicazioni terrestri e che oggi noi dobbiamo coraggiosamente modificare.

Ci troviamo dunque in un ambiente tecnico dello stesso tipo di quello ferroviario del secolo passato. L'imponenza nella motorizzazione ha reso necessaria la soluzione di un problema organico di ricostruzione della rete stradale, forse ancora più imponente di quello che era nel passato il programma organico di costruzione della rete ferroviaria. In queste condizioni gli studi sono stati approfonditi ed hanno maturato la scienza e l'esperienza dei tecnici italiani, ed anche stranieri, in merito a programmi organici della grande viabilità nazionale, la quale da noi interessa un complesso dell'ordine di 23 mila chilometri di strade nazionali, 44 mila chilometri circa di strade provinciali e consorziali e 130 mila chilometri di strade comunali in cui sono compresi 20 mila chilometri di strade urbane. Abbiamo di fronte un totale di quasi 200.000 chilometri di strade da considerare in un piano organico per il loro sviluppo e il loro coordinamento. Ciò è stato tentato nel programma di sistemazione delle strade nazionali e delle autostrade in tutta l'imponenza del loro sviluppo di oltre 30 mila chilometri; ma il problema così impostato portava, come è evidente, a delle previsioni di spese notevoli, perchè la circolazione motorizzata ha avuto in questi ultimi anni degli sviluppi imponenti, che ho ricordato nella relazione e che non ripeto; ed altri più imponenti ancora avrà nei prossimi anni. Di fronte alla vastità di questi problemi, il precedente Ministro dei lavori pubblici, Aldisio, presentò ai tecnici un programma organico di sistemazione della grande viabilità nazionale. Il suo studio preliminare portò ad una previsione di spesa che era notevolmente superiore alle forze economiche nazionali dell'epoca in cui esso fu concepito. Tale studio tuttavia ebbe il merito di impostare il pro-

blema della viabilità nazionale in una maniera organica; e da questa impostazione ne è seguito lo studio successivo di cui dobbiamo dare merito all'attuale Ministro.

L'onorevole Romita ha avuto la sensibilità politica di risolvere il problema della grande viabilità nazionale dividendolo in due parti distinte: la prima è relativa allo sviluppo della viabilità autostradale e la seconda è quella della sistemazione della rete stradale nazionale.

Con la presente legge egli risolve la prima parte del poderoso problema; e si riserva di affrontare il secondo in base alle possibilità finanziarie dirette dell'Azienda autonoma delle strade nazionali. E perchè egli ha scelto le autostrade per prime? Debbo riconoscere che tale scelta è stata fatta non soltanto perchè le autostrade determinano delle comunicazioni più rapide e quindi economiche, ma anche perchè le autostrade possono venire finanziate, in parte, a mezzo di un pedaggio tariffario delle automobili che consente di poter impiegare il risparmio privato per la loro costruzione creando appunto aziende industriali che operino, anche con propri mezzi, prima per la loro costruzione e poi per il loro esercizio.

Vorrei sottolineare questa caratteristica economica e finanziaria delle nuove autostrade perchè essa modifica un poco tutto l'orientamento delle discussioni che si sono svolte in questo dibattito.

Il Ministro ha messo attualmente il punto sui problemi delle autostrade riservandosi di fare studiare in modo organico (e già lo studio è quasi completo) il problema delle strade statali che interessa altri 23 mila chilometri di strade che hanno bisogno di un profondo rinnovamento. Ma le strade nazionali debbono tutte venire costruite ed esercitate a spesa dello Stato; e quindi impegnano il bilancio in modo totale. Le autostrade invece che possono applicare al traffico un pedaggio, consentivano di realizzare un reddito di esercizio nel quale interviene anche l'economia privata per la loro realizzazione. Il primitivo piano Aldisio prevedeva per le autostrade una spesa dell'ordine di 360 miliardi e per le strade nazionali una spesa dell'ordine di 540 miliardi; ecco perchè, anche oggi, il ministro Romita ha

potuto reperire nei fondi del bilancio una somma equivalente a poco meno di 360 miliardi del primitivo piano Aldisio stanziando con questa legge il solo contributo di 100 miliardi a carico dello Stato. Poichè le autostrade che congiungono dei grandi centri di comunicazione sono redditizie per il traffico che su di esse affluisce, dai bilanci preventivi sulla entità della circolazione possibile, gravata di pedaggi anche modesti per coloro che usano le strade, ha potuto dedurre il valore da assegnare come contributo statale. Il Ministro è stato, così, in grado di riconoscere che anche per le autostrade a non notevole traffico si possono ottenere dei bilanci economici di esercizio in pareggio con un contributo dello Stato che può giungere al massimo fino al 40 per cento della spesa totale di costruzione. Vi possono, tuttavia, essere delle autostrade che sono autofinanziabili con il proprio traffico ed alcune di esse oggi sono in attesa di poter essere consegnate all'esercizio anche senza bisogno dei finanziamenti previsti da questa legge. Soltanto quelle autostrade che richiedono un contributo dello Stato per rendere il loro bilancio in pareggio devono attendere il finanziamento che stiamo per approvare. Cosicchè avendo stabilito lo stanziamento di spesa di 10 miliardi all'anno per dieci anni reperiti nelle forme che poi vedremo, con un massimo totale di dieci anni, il Ministro potrà aver disponibili 100 miliardi per concedere i propri contributi; 100 miliardi che al massimo rappresenteranno il 40 per cento della spesa totale delle costruzioni; la differenza verrà attinguta dalla economia nazionale mediante emissione di obbligazioni e con mutui degli enti finanziari appositi che consentirà di raggiungere una spesa totale, in dieci anni, di qualcosa come 250-300 miliardi. Si tratta di vedere quale sarà la percentuale media tra il 40 per cento massimo e lo zero che in effetto verrà realizzato.

BUIZZA. Dipenderà dall'intensità del traffico.

CORBELLINI, *relatore*. E quindi, giustamente, da quello che potrà essere il bilancio economico di ogni singola azienda. La differenza a pareggio la darà lo Stato come

contributo. Rimane inteso che il Ministro ci dà assicurazione — e credo che ciò sia implicito — che cercherà, nell'esame dei bilanci di ogni singola società che verrà costituita, di esaminare nel modo più esatto l'introito dei pedaggi e il bilancio d'esercizio dell'azienda per dare il minore contributo possibile e quindi avere un miglior utilizzo dei denari che lo Stato concede a fondo perduto.

Se complessivamente il pedaggio risultasse, per esempio, del 30 per cento, si potrebbero autorizzare lavori per 330 miliardi.

Il problema non deve venire impostato soltanto in questa maniera. Ma occorre vederlo anche in modo più generale: le autostrade da costruire non risolveranno da sole le necessità che si hanno per il miglioramento della nostra viabilità maggiore; si deve considerare l'insieme di tutte le comunicazioni stradali che esamineremo in sede di bilancio dei lavori pubblici; bisognerà allora tener distinta la viabilità con pedaggio dall'insieme, ugualmente importante ma molto più poderoso, della viabilità nazionale. Anche questa viabilità dovrà avere le stesse caratteristiche tecniche (insisto sull'argomento, sicuro di essere d'accordo con i colleghi ingegneri del Ministero dei lavori pubblici e con i dirigenti ed i progettisti dell'A.N.A.S.) delle autostrade, e qualche volta anche essere migliori: ampie sedi, due piste di sufficiente larghezza, grandi possibilità di traffico, vere e proprie strade moderne. Si tratta quindi di costruire o sistemare due complessi di strade di costruzione uguale; soltanto che ad alcune di esse sarà imposto il pedaggio ed altre saranno di libera circolazione. Questa divisione porta alla logica soluzione che dovendo costruire le autostrade in un limite di sviluppo vincolato dai contributi dello Stato, è opportuno e naturale che là dove l'economia dei trasporti porterà ad avere dei pedaggi, non si miglioreranno contemporaneamente le strade nazionali che sono vicine alle costruende autostrade, o perlomeno le necessità delle strade ordinarie saranno tenute in un ordine d'urgenza secondario.

Se si osserva la cartina annessa al disegno di legge si nota chiaramente questo elemento discriminatore. Nessuno pone il problema di costruire un'autostrada litoranea parallela alla grande comunicazione consolare della via Au-

relia; l'autostrada Firenze-Roma passerà da una parte diversa; la via Aurelia sarà dunque raddoppiata con i metodi moderni e come strada statale, con i criteri adottati, ad esempio, per la via Cristoforo Colombo che congiunge Roma con Ostia, e come si sta facendo per la stessa via Aurelia per i cavalcavia che elimineranno i passaggi a livello delle ferrovie. (*Interruzione del senatore De Luca Carlo*). Dico l'Aurelia come potrei dire la Cassia o l'Appia o la Casilina, tanto per parlare di grandi vie di comunicazione che conservano ancora il loro nome romano e per le quali non si hanno riscontri nella carta delle autostrade che ora ci occupa.

Dobbiamo dunque considerare questa legge come un caso particolare di un problema generale di viabilità e, soprattutto, come un caso particolare che può essere in seguito estensibile a mezzo di successivi finanziamenti. Detto questo, le obiezioni che sono state fatte nella discussione mi sembra che perdano molto della loro importanza.

Ognuno di noi che rappresenta le attività politiche e sociali di una regione d'Italia, avrebbe piacere di vedere sviluppati in modo particolare i trasporti delle proprie regioni; indubbiamente il problema dei trasporti delle zone che dobbiamo servire è un problema che non è soltanto autostradale, ma è di strade nazionali, di strade provinciali, di strade comunali. Dello sviluppo di queste ultime, per esempio, nell'Italia meridionale se ne è fatto sollecito realizzatore il ministro Campilli con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno, che ha destinato parecchie decine di miliardi per il miglioramento della viabilità minore. L'A.N.A.S. in dieci anni, ha impegnato qualcosa come 15 miliardi per le strade locali; la Cassa per il Mezzogiorno altri 40, e il lavoro da fare è ancora notevole.

CERABONA. Nel Mezzogiorno ci sono duemila chilometri di strade da fare.

CORBELLINI, *relatore*. Anche di più. Ecco perchè il problema delle autostrade è, direi, occasionale e realizzabile subito, perchè rende possibile l'intervento dell'economia privata per la sua risoluzione. Esso affronta dunque, come ho già detto, solo in parte la questione

della viabilità maggiore, che deve venire risolta organicamente a mezzo dell'A.N.A.S. con la sistemazione delle strade nazionali.

Occorre poi osservare che una volta sistemata la rete autostradale indicata nella cartina annessa alla legge come programma di larghissima massima, un altro dei compiti che avrà il Ministero è quello di fare i collegamenti tra le autostrade e le strade nazionali ed i centri che la rete autostradale non tocca. Infatti è opportuno che l'autostrada non passi molto vicino alle città, per non togliere le possibilità di espansione delle città stesse. Occorre non ripetere lo stesso errore di cento anni fa, quando si facevano passare le ferrovie troppo vicino o addirittura attraverso le città. La situazione creatasi in tutta la riviera Ligure di Ponente e nella litoranea adriatica ce lo ricorda. L'esperienza passata ci deve ammonire che le autostrade debbono essere sufficientemente lontane dai centri urbani ed opportunamente a questi collegate. Tutti gli ordini del giorno presentati che auspicano particolari soluzioni più o meno aderenti alle necessità di determinate località, diminuiscono di importanza, perchè si dovranno fare gli appositi collegamenti tra esse e le autostrade ed inoltre si provvederà al raddoppio delle strade nazionali, come ho ricordato. (*Interruzione del senatore Alberti*).

Non è il chilometraggio caro Alberti, che conta; ma è la velocità e cioè il tempo impiegato. Nella civiltà moderna non ha importanza lo spazio percorso, ma il tempo occupato a superarlo.

Fissiamo ora la nostra attenzione sugli elementi fondamentali e caratteristici del disegno di legge. Vi faccio grazia di tutto quanto riguarda la fonte di reperimento dei fondi necessari di cui abbiamo discusso ieri sera dopo l'intervento del senatore Terracini e di cui siamo tutti perfettamente al corrente. Dobbiamo vedere il problema come un finanziamento diretto dello Stato ad una aliquota del costo di un certo sistema di autostrade.

Il finanziamento è stato ripartito per necessità di bilancio, in dieci esercizi. Però, con un emendamento introdotto dalla nostra Commissione ed approvato dal Ministro del tesoro abbiamo previsto che è bene che in un programma organico di questo tipo il Ministero

veda nel complesso le possibilità di lavoro che possono sorgere dai 250-300 miliardi di disponibilità economica che impegna ed a mezzo della quale si potranno costruire circa un migliaio di chilometri, forse anche 1.200, oppure meno, anche 800, come meglio potrà determinarsi quando sarà noto il progetto esecutivo di ogni singola autostrada e si conosceranno le entità dei lavori necessari.

Le autostrade debbono essere concepite e appaltate in maniera organica; di qui la necessità di potere impegnare subito i cento miliardi e poi di pagarli nelle annualità previste, per poter passare organicamente le ordinazioni cospicue di lavoro necessario. Nella relazione ho accennato al fatto che il Ministro ha già pronti circa 66 miliardi di lavori che occuperanno 27 mila operai per tre anni. La portata del provvedimento si presenta, dunque, anche dal punto di vista sociale, molto cospicua; e questa è la ragione che ha indotto il Ministro a chiedere l'urgenza della discussione sulla legge, perchè si possa passare rapidamente all'esecuzione di lavori già pronti e che hanno già subito la trafila procedurale necessaria per essere appaltati.

Vi è dunque urgenza, e dobbiamo valutarla in tutta la sua importanza, perchè con l'imminenza della buona stagione, il Ministro, che ha la possibilità di finanziare questi lavori, anche impegnando gli esercizi successivi al primo, deve poter dare l'avvio ai primi appalti di opere, così che esse siano iniziate subito e razionalmente.

Le autostrade che si possono costruire con questo progetto non sono tutte quelle disegnate nello schema allegato alla legge; sono molto meno. Era logico e necessario, tuttavia, fare un progetto generale per potere, entro quel progetto, costruire le autostrade che società private si offrissero eventualmente di eseguire ed esercitare con il contributo dello Stato. Si presenta così un lotto completo di lavori del complessivo programma di 3.000-3.200 chilometri entro i quali saranno scelti quel migliaio di chilometri che saranno eseguibili coi finanziamenti previsti da questa legge. Sapremo però subito quale è la grande rete autostradale che, in definitiva, verrà costruita; e sapremo anche che essa compren-

derà la prima fase della rete stradale attualmente allo studio.

Vi è un'altra cosa interessante in questa legge, che ha un valore sociale che va sottolineato; e cioè il caso in cui le grandi comunicazioni autostradali non risultano economicamente esercitabili, e cioè con un bilancio in pareggio entro i limiti del contributo del 40 per cento concesso dal Ministero dei lavori pubblici. In questo caso la legge contempla che, quando si riconosca una necessità attuale o futura di aver pronte delle vie di comunicazioni, l'A.N.A.S. sarà autorizzata ad emettere mutui e costruire tali strade a sue spese. Ciò è importante soprattutto per quelle autostrade che vorremmo utilizzare con caratteristiche immediatamente sociali, soprattutto in vista di future prospettive del loro sviluppo. Come ieri ha detto il ministro Vanoni, abbiamo una ripresa dell'economia nazionale, la cui più alta percentuale si è verificata nell'economia meridionale. Ma le economie si cementano e si completano tra loro migliorando e facilitando i trasporti. Quindi se oggi, alla sola stregua dei bilanci consuntivi dei traffici sulle strade nazionali, si dovesse dimostrare la non convenienza di miglioramento di una comunicazione autostradale tra Nord e Sud, col contributo statale massimo previsto del 40 per cento, ma nel tempo stesso si riconoscesse che questo miglioramento deve essere tuttavia attuato per favorire lo stimolo economico che sorge dalla valorizzazione industriale dell'Italia meridionale, l'autostrada dell'Italia meridionale, l'autostrada dovrebbe costruirsi a totale carico dell'A.N.A.S.

In questo caso l'Azienda autonoma è autorizzata ad emettere dei mutui per dare la possibilità di costruire i grandi collegamenti accennati. Ciò in aggiunta all'obbligo che l'Azienda autonoma deve rispettare per costruire e migliorare le strade nazionali.

Abbiamo voluto affermare poi un altro principio, logico e naturale, e cioè di garantire una certa ripartizione della spesa fra l'Italia del settentrionale ed il Sud. Ciò è stato già previsto altre volte. Nel campo, per esempio, delle costruzioni del materiale ferroviario, per cui si stabilì che il 30 per cento degli impegni di costruzione fosse concesso all'industria meccanica dell'Italia meridionale. Anche qui si

prescrive che il 25 per cento del totale dei lavori dovrà venire assegnato alla rete autostradale dell'Italia meridionale. Risulta che il signor Ministro ha già in animo di attuare le comunicazioni Milano-Napoli-Salerno incominciando, così, i lavori contemporaneamente, entro i limiti del 25 per cento, anche nell'Italia meridionale. A ciò si possono aggiungere i contributi della Cassa del Mezzogiorno per altre possibilità di costruzione.

Sul problema delle necessità locali e delle condizioni di priorità ai consorzi o agli enti che dovranno avere in concessione le autostrade debbo dire, anche per rispondere al senatore Cappellini, che in un primo momento anche io ritenevo che bisognasse dare agli enti che dovevano costruire un'autostrada e poi esercitarla in concessione, delle garanzie dello Stato per la emissione di mutui necessari a coprire il 60 per cento della spesa totale dell'opera. Però, dall'esame particolareggiato dei traffici delle strade in programma per la prima esecuzione e che sarà possibile attuare entro i tre mesi dall'approvazione di questa legge, ho visto che effettivamente il traffico è talmente esuberante e può essere così facilmente redditizio che non è il caso che l'impegno dello Stato giunga a garantire una vita tranquilla ad un'attività finanziaria che invece deve essere stimolata a fare economie ed a tenere un esercizio tecnicamente moderno e senza sperperi. Ciò è confortato anche dal fatto che la circolazione dei veicoli stradali è enormemente in aumento, come ho desiderato mettere in rilievo in alcune tabelle nella relazione, prevedendo anche, attraverso curve di estrapolazione sugli aumenti attuali, l'aumento del traffico fino al 1962. In circa sei anni il traffico si raddoppierà non soltanto per i veicoli a motore a quattro ruote, ma anche per le motocarozze ed i motocicli.

Qui mi corre l'obbligo di ricordare al nostro egregio Ministro delle finanze professor Tremelloni che ci ascolta, che da questa estrapolazione sorge un'altra estrapolazione naturale ed egualmente importante; quella degli aumenti nel consumo del carburante ed i conseguenti aumenti di introito che possono derivarne all'erario. Per le deduzioni che egli ritenesse di fare al riguardo, posso ricordare che, estrapolando le cifre di aumento di traf-

fico motorizzato in sette anni si arriva ad avere un volume del consumo aumentato di oltre due volte e mezzo; ed allora i consumi di carburante potrebbero dare un gettito dell'ordine di 300 miliardi all'anno nel 1962 se l'aumento prosegue con lo stesso ritmo passato: nel 1951-52, di 115 miliardi; nel 1952-1953, di 137 miliardi; nel 1953-54, di 173 miliardi e così via. La tabella del consumo di carburante prevedibile nel 1962 che ho calcolato ed inserito nella relazione mi sembra molto istruttiva.

CAPPELLINI. Solo per il carburante.

CORBELLINI, *relatore*. Anche sul gettito delle tasse di circolazione degli automezzi si avrà un aumento, pur con un valore assoluto più modesto.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Questa però è la copertura delle speranze; noi abbiamo bisogno di una copertura reale.

CORBELLINI, *relatore*. Onorevole Ministro è una politica del Governo, se non erro, quella di utilizzare tutti gli aumenti dei gettiti fiscali per diminuire il disavanzo del bilancio dello Stato. Se dunque si eleva l'economia dei trasporti, il Governo ha la certezza di poter essere più tranquillo...

CAPPELLINI. Il prezzo della benzina è stato però aumentato per finanziare le autostrade, non per colmare i *deficit*.

CORBELLINI, *relatore*. Domani si potranno fare bilanci con maggiore tranquillità se il gettito sarà maggiore anche con l'aumento delle aliquote.

Per le altre considerazioni che sono state fatte, mi rimetto e alla relazione e a quanto avrò modo di dire in sede di esame degli articoli e degli emendamenti che sono stati presentati.

Complessivamente si può affermare che il progetto soddisfa alle prime esigenze della costruzione di autostrade nel quadro generale di un programma più ampio; esse implicano — auguriamoci in un futuro non troppo lontano — la possibilità di ulteriori finanziamenti

per le importanti vie di comunicazioni terrestri che ancora saranno necessarie — e la relazione del ministro Vanoni ci ha dato ieri motivo di ottimismo e di speranza al riguardo. Su questo egli ha detto mi riservo di ritornare quando discuteremo i bilanci finanziari nei prossimi giorni. Migliorando l'economia del Paese migliorano i trasporti (*interruzione del senatore Cappellini*); anzi può dirsi che l'aumento dei trasporti sia l'indice più significativo di un miglioramento della economia generale, perchè i trasporti sono premessa e conseguenza dei traffici, delle produzioni e del commercio; perchè la gente si muove per affari e per turismo, essendo limitata la percentuale di chi si muove per necessità dolorose di famiglia. L'aumento del traffico dunque è uno degli indici più salienti della migliorata condizione economica della Nazione.

In questo progetto è stata inclusa, per le ragioni esposte ieri, anche la norma riguardante l'aumento delle tasse di circolazione sugli autoveicoli. Il provvedimento potrà essere esaminato così anche dalla Camera completato con l'indicazione delle fonti delle entrate. Le disposizioni che riguardano questa parte sono state deliberate dalla 5^a Commissione in sede legislativa. Il suo Presidente, senatore Bertone, se lo crederà, potrà illustrarne le ragioni. Per motivi di competenza e soprattutto per lasciare questa parte dell'intervento all'illustre collega, non voglio entrare nel merito della materia contenuta nel titolo II della legge.

Desidero però fare una dichiarazione che è bene rimanga agli atti della presente discussione.

Questo progetto ancora una volta adotta un sistema fiscale di determinazione della potenza dei motori che deve venire aggiornato. Non saranno fatte in questa sede proposte di modifiche, perchè è bene non adottare sistemi di transizione non adeguatamente controllati e completamente studiati. Certo è, però, che il ministro Tremelloni ha iniziato la sua lodevole campagna per la perequazione tributaria; egli perciò dovrà aver riguardo anche a questo settore dove ancora si applica una formula, cosiddetta fiscale, della potenza tassabile che è ormai sorpassata, perchè compilata nel 1917

e che non misura affatto la potenza reale, e favorisce le macchine sportive a danno delle utilitarie.

Ho promesso al Ministro delle finanze, professor Tremelloni, che potremo meglio studiare il problema, favorendo sempre di più le potenze reali, cioè le potenze effettive, non quelle fiscali dei motori, con un gettito complessivo inalterato, ma con un onere maggiore da parte di coloro che per lusso o per altre considerazioni di carattere sportivo vogliono avere motori di maggiore potenza effettiva. Sarà invece da prevedere una riduzione delle tasse per coloro che usano automezzi utilitari di piccole potenze e, a pari cilindrata, quelli che hanno una minore potenza effettiva.

Concludo augurandomi che, con gli emendamenti proposti dalla Commissione, la quale ha discusso questa legge per dieci sedute che complessivamente hanno tenuto occupati gli onorevoli colleghi per trenta ore, ed in cui sono intervenuti tutti i membri della Commissione stessa in maniera esauriente (il verbale stenografico acquisito agli atti ne è la autorevole documentazione), il Senato possa con tutta tranquillità approvare questo disegno di legge e dare in tal modo al Ministro dei lavori pubblici un altro strumento di nuove realizzazioni, oltre quelli che ha già avuto dalla 7^a Commissione (come sono stati i provvedimenti per l'edilizia popolare, per la lotta contro il tugurio, per l'edilizia scolastica, e per la sistemazione dei fiumi, per le provvidenze agli alluvionati di Calabria e di Salerno). Il Senato con rapidità e sicura coscienza ha ampiamente discusso ed ha messo a sua disposizione, un ulteriore strumento, altrettanto importante, perchè possano immediatamente avere lavoro degli uomini che attendono l'attuazione immediata di progetti di nuove autostrade da aprirsi al traffico, sempre crescente, e che già sono maturati e perfezionati e pronti per la loro realizzazione. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra*).

Presidenza del Presidente MERZAGORA

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli senatori, anzitutto

esprimo la mia soddisfazione per l'ampiezza della discussione in Commissione e nell'Aula, anche se qualche volta essa è stata inutilmente scortese: ciò dimostra, comunque, che il problema appassiona il Paese ed i suoi rappresentanti al Parlamento.

Un ringraziamento speciale va al relatore, il quale, con la sua relazione scritta, così ricca di dati e di nozioni tecniche, e con quella orale, permette a me di trarre utili insegnamenti e di essere più breve nel mio intervento.

Dirò subito che il problema stradale non è un problema di oggi, anche se oggi si è acuitizzato. Lo hanno visto prima di me i miei predecessori, i colleghi Aldisio e Merlin, e modestamente l'ho visto io stesso — e scusate se forse mi ripeto — quando il 7 agosto 1946, di mio pugno, scrivevo quella circolare che ha fatto testo e che è stata copiata anche all'estero, in seguito alla quale sono state modificate le norme costruttive nel campo stradale. Nel 1946, infatti, polemizzando con alcuni miei professori del Politecnico, sostenevo, come sostengo anche oggi, che ci sono due ordini di lavori: i lavori cosiddetti statici, per i quali occorre economicità, e i lavori funzionali, per i quali occorre cercare di avere la massima perfezione, per rendere meno oneroso e più redditizio l'esercizio e più sicura la manutenzione. Le strade sono veramente opere funzionali: ecco perchè, prima ancora di aver l'onore di essere chiamato a questo posto, già parlavo di questo problema con il ministro Gava, il quale, onorevole Cappellini, se è un uomo molto duro come Ministro del tesoro, non si sarebbe mai permesso in sede di Commissione di usarmi la scortesia che lei dice, perchè è un gentiluomo.

CAPPELLINI. Ho detto che rappresentava il Governo, non lei.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Ministro del tesoro rappresentava il Governo, come lo rappresentavo io.

CAPPELLINI. Ma lei è stato zitto.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Perchè riguardava una questione di competenza del suo Ministero. In ogni modo, impostai allora, e cioè prima di essere assunto a questo

Dicastero, il problema stradale. Dissi, come ripeto, che in Italia non si cammina più; posso affermare questo per esperienza personale, dato che io viaggio di sovente anche per ragioni ministeriali, e preferisco viaggiare in automobile. In certe strade, come lungo la via Emilia, e se ne potrebbero citare tante altre, ormai non si cammina più. Nel prossimo inverno la situazione sarà peggiorata. Ho esaminato il programma così bene studiato dal ministro Aldisio ammontante alla cifra di 900 miliardi salita, poi, a 1.350 miliardi. Esso non rappresentava un vero e proprio disegno di legge, ma un piano organico di sistemazioni stradali. Con un concetto che ha espresso poco fa il relatore, ho coordinato il sistema autostradale col sistema delle strade statali e ho anche predisposto un disegno di legge che naturalmente da me, o dal mio successore, sarà presentato allorchè il Tesoro sarà in grado di finanziarlo, perchè anche il sistema delle strade provinciali e comunali va coordinato. I Comuni devono essere meglio collegati tra di loro e con la frazione; mille frazioni non sono collegate con i Comuni di cui fanno parte. È quindi tutto un piano organico di sistemazioni stradali che va elevato. Abbiamo cominciato con le autostrade e modestamente ho concepito il piano con questo criterio, un criterio che io con una frase volgare avevo detto concorre a raccorciare l'Italia ossia ad abbreviare la distanza tra il Nord ed il Sud. L'onorevole Barbaro ha perfezionato il mio dire affermando che le autostrade devono correre secondo i meridiani, ed io accetto la definizione. Ma ho aggiunto anche un altro concetto. Avremo, di mano in mano che passano gli anni e quando l'orizzonte internazionale sarà, come sarà, fatalmente schiarito, anche un commercio che andrà dall'Adriatico al Tirreno: occorre, quindi, collegare sin d'ora le zone orientali con quelle occidentali e, cioè a Nord, Trieste a Torino, al Centro, non so ancora, perchè il progetto non è definitivo, se Ancona a Roma, o Pescara a Livorno, ed al sud Bari a Napoli. Sarà possibile allora un rapido flusso di viaggiatori e di merci lungo l'Adriatico o il Tirreno e fra le due sponde. È evidente poi, ed anche necessario che col tempo e cioè quando le finanze lo consentiranno, l'autostrada occidentale dovrà proseguire per Reggio e quella

orientale per Lecce, e, se possibile, anche lungo la costa jonica, in modo da formare l'anello meridionale. Ma ciò non dipende nè da me, nè da voi, ma solo dalle disponibilità del Tesoro, o meglio, dal reddito italiano. Se si realizzeranno le previsioni che ieri il nostro bravo ministro Vanoni ha fatto, si giungerà a tali realizzazioni autostradali in un periodo di tempo più breve di quello che si pensi, ed io, pur essendo vecchio, ho la speranza di vedere tale programma già attuato, anche se verrà disposto dai miei successori.

È questo un piano organico, ed ha pienamente ragione l'onorevole Crollalanza quando riconosce che il mio modesto disegno di legge non è da paragonarsi alla montagna che partorisce il topolino ».

PASQUALI. Ha già detto dieci volte la parola modesto.

PRESIDENTE. In questi tempi fa bene.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Meglio modesto che vanitoso.

PICCHIOTTI. Si umilia *ad esallandum*.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Pasquali, siamo qua a discutere di strade e non a fare dell'accademia della crusca. Caso mai, verrò a Novara per imparare.

PASQUALI. C'è il riso a Novara, non la crusca.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dicevo che la montagna non ha partorito un topolino, ma questo mio disegno di legge non è che il principio di una attività che credo si andrà sviluppando più rapidamente di quello che voi pensiate; comunque, l'azione che il Potere legislativo potrà esercitare efficacemente, e nei limiti delle possibilità, sul Potere esecutivo dipenderà da voi, onorevoli senatori, nonchè dagli onorevoli deputati.

Non è vero che si è sempre parlato di soltanto 100-120 miliardi. Si dimentica che con il sistema delle concessioni si possono eseguire lavori ammontanti a 250-300 miliardi e si dimentica anche quello che è più importante,

quello che permette forse di venire più rapidamente incontro ai vostri *desiderata*; l'articolo 6 di questa legge dà la facoltà all'A.N.A.S. di contrarre mutui per costruire autostrade, e ciò permetterà all'A.N.A.S. di costruirne al di là delle vostre prospettive, certo, oltre ai previsti 250-300 miliardi.

Ma, onorevoli colleghi, questi lavori dovranno fatalmente essere fatti, perchè ho già detto che in Italia siamo ormai giunti ad un punto in cui le strade non sono più sufficienti a contenere il traffico. Siamo ormai lontani dal tempo della diligenza, dal tempo sentimentale del dottor Antonio. La circolazione motorizzata è in continua e rapida ascesa; occorre tenere presente, all'uopo, non soltanto il numero degli automezzi circolanti (che, secondo le statistiche dell'onorevole relatore, avranno nel 1962 un aumento del 4,67 rispetto al presente), nonchè quello dei *motoscooters* che oggi è già rilevante ed è sempre in costante aumento (con conseguenti incidenti e disgrazie che assumerebbero — qualora non venisse risolto il problema stradale — proporzioni geometriche e non aritmetiche), ma anche l'innegabile sviluppo generale, cui accennava ieri l'onorevole ministro Vanoni, che si rileva nel meridione in misura superiore del settentrione, ed in Italia più che in altri Paesi.

Come nel meridione c'è una percentuale di aumento maggiore rispetto al settentrione, così in Italia, dove circolava un numero di autoveicoli molto inferiore rispetto agli altri Paesi, avremo un incremento automobilistico superiore a quello degli altri Paesi. Proprio l'altro giorno il Presidente della F.I.A.T. mi diceva che solo per l'ultimo tipo di autovettura è stata preordinata una produzione di 40.000 unità. Ci sono poi i *motoscooters*.

Occorre quindi che non arriviamo in ritardo. Quale è la nostra situazione rispetto agli altri Paesi? Nel Belgio ci sono 114 chilometri di autostrade, in Francia 67 (ma la Francia ha 80.000 chilometri di strade nazionali rispetto ai nostri 25.000), in Germania 2.151, in Olanda 376, in Italia 550. Se avverrà quell'incremento automobilistico che è da prevedersi, noi dobbiamo preoccuparci di accrescere il numero delle autostrade. Inoltre è da tener presente che non solo aumenta il numero delle autovetture, ma aumenta anche la

circolazione delle autovetture attualmente in uso. Infatti, rispetto agli anni scorsi oggi una vettura circola molto di più. Si consideri anche il maggior peso delle vetture, la maggiore velocità, il maggior volume degli autocarri.

Osserva poi giustamente il relatore che noi dobbiamo separare le autostrade dalle strade nazionali. Per esempio, chi esce dall'autostrada Napoli-Pompei e prosegue per Salerno sulla strada statale, trova che non può più circolare perchè essa è ingombra di carri che ostacolano il traffico. Quindi è indispensabile separare le strade statali, provinciali e comunali dalle autostrade.

Allora, onorevoli colleghi, il fenomeno delle autostrade non è improvvisazione di chi vi parla, ma risponde allo sviluppo dell'economia italiana. Questo problema di autostrade si è cercato di risolverlo con le concessioni. Questo metodo è stato molto criticato, ma noi non ne vediamo altri. Innanzi tutto il Tesoro non ha disponibilità, e poi sarei anche preoccupato se il Tesoro potesse dare i fondi necessari all'A.N.A.S., perchè non si può fare dell'A.N.A.S. un organismo elefantiacco, esuberante di personale, che, esaurito il programma, rimarrebbe a gravare sul bilancio dello Stato.

Al sistema delle concessioni si è ricorso per poter arrivare dai 100 miliardi ai 250 o 300 miliardi secondo quello che sarà il coefficiente di contributo che lo Stato darà. Ma queste concessioni sono state studiate dai Ministeri competenti, specialmente dai Ministeri finanziari, con una tale cura per cui lo Stato è garantito, e nella partecipazione degli utili, se utili vi saranno, e nella possibilità di revoca delle concessioni, qualora gli utili fossero forti, o qualora, per ragioni negative, le autostrade non andassero bene e fosse interesse dello Stato rilevarle. Ogni tipo di concessione è stato perciò studiato in modo di impedire che vi sia un « carrozzone » a favore di chicchessia, ente pubblico o privato. Nessuna preoccupazione quindi deve esservi in questa materia. Non v'è nulla da smentire, anzi il fatto che proprio i Ministri qui presenti hanno indotto la S.I.S.I. a rinunciare al suo progetto e a darlo gratuitamente allo Stato, dimostra che non facciamo « carrozzoni » verso i privati.

CAPPELLINI. Queste sue dichiarazioni, onorevole Ministro, hanno un valore se ella accetterà gli emendamenti che saranno tra poco sottoposti al suo esame.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se questi emendamenti corrispondono alle mie parole, sarò ben lieto di accettarli, perchè in materia tecnica non ci sono questioni politiche.

Voci dalla sinistra. A parole.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Comunque nessun « carrozzone », e tanto meno nessun « sudicio carrozzone ». La formula che la Commissione ha accettato è una garanzia che la preferenza sarà data agli enti di diritto pubblico.

Risponderò ora alle singole obiezioni. All'onorevole Busoni, che ha sollevato la questione della « Leonardo da Vinci » è stato risposto in Commissione. La questione non riguardava me, ed ha risposto in modo preciso l'onorevole Merlin, e l'onorevole Busoni ne ha preso atto. Non c'è nulla di men che corretto e la decisione è ancora aperta.

Quando mi parlate di « carrozzoni » dimenticate due cose: in primo luogo che i progetti sono esaminati e dal lato tecnico e dal lato economico secondo i criteri che ho già detto, cioè secondo il traffico reale e secondo il traffico potenziale, si vede cioè se un'autostrada può sviluppare una circolazione latente, e in secondo luogo i progetti sono studiati con la massima scrupolosità dal Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., il quale è composto dal Ministro Presidente, dai rappresentanti del Tesoro, delle Finanze, dell'Interno e della Difesa; ci sono due rappresentanti del Consiglio di Stato, c'è la Corte dei conti, l'Avvocatura dello Stato, la Motorizzazione, l'A.C.I., il T.C.I., due esperti oltre ai due Direttori dell'A.N.A.S., quello tecnico e quello amministrativo, ci sono gli Ispettori generali. È un Consiglio di amministrazione così vasto e comprendente tutte le gamme dell'attività nazionale, che non credo che il Consiglio di Stato o l'Avvocatura erariale o la Corte dei conti o la Ragioneria, la cui severità ben conoscete, possano permettere un piccolo o un grande « carrozzone ».

Sono piani studiati seriamente dagli Ispettori secondo i dati statistici, secondo le caratteristiche tecniche e geologiche. È stato ben detto che le autostrade durano secoli e che non possiamo costruire strade che fra qualche anno già siano deteriorate o non in condizioni di efficiente funzionalità. Parlare quindi di « carrozzone » è fare della demagogia, di quella demagogia di cui voi ci accusate ed a cui, invece, voi stessi vi abbandonate ...

PUCCI. Non è vero. Potremmo portare degli esempi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io ho dato ordine che tutti i resoconti del Parlamento vadano all'A.N.A.S., perchè tenga conto di tutte le vostre osservazioni. Questo dimostra lo spirito democratico di chi vi parla e che quando sono portate delle buone argomentazioni, esse sono accolte, da qualsiasi parte esse vengano. Sono ascoltati anche i rappresentanti di tutti gli enti pubblici, di cui qualche volta ho provocato io stesso la convocazione.

All'onorevole Crollalanza — voglio essere breve perchè l'ora è tarda — ho già risposto nella parte generale e spero che non avrà nulla da lamentare. Anche all'onorevole Barbaro ho già risposto e aggiungo ora che il suo paragone dei traghetti di Messina è perfettamente calzante ed è quello che permette appunto di applicare il concetto da me accennato, che le strade si faranno là dove c'è la possibilità di un maggiore traffico. Agli onorevoli De Luca e Cerabona devo dire che noi non facciamo il salto della quaglia, non saltiamo dal Nord al Sud senza passare dal Centro. Il Centro sarà considerato alla stessa stregua dell'Italia settentrionale e meridionale. All'onorevole Terragni devo dire di essere d'accordo con lui sulla questione dei turisti. Non è, onorevole Pucci, che noi si costruisca delle strade per i turisti. Attualmente vengono in Italia circa 6 milioni di turisti, benchè le strade siano cattive. I turisti portano ricchezza in Italia. Quindi occorre pensare anche ad essi ...

PUCCI. Anche turistico, ho detto.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Le strade si fanno a favore del popolo italiano. Siccome i turisti apportano una ricchezza al nostro popolo, dobbiamo considerarli. Si terrà conto quindi dei desideri del senatore Terragni ... (*Commenti dalla sinistra*).

DE LUCA CARLO Voi dite che le strade non si debbono fare per le grosse macchine dei turisti, mentre noi dobbiamo fare l'una e l'altra cosa.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Le autostrade si costruiscono effettivamente per tutti i trasporti: per le merci, per i viaggiatori, per l'industria, per l'agricoltura, per il turismo.

Per quanto riguarda, poi, la Cassa della strada avrà modo di ripondere il competente Ministro del tesoro. Io, comunque, non potrei accettare la sua proposta se non altro per la ragione che non desidero rinviare ulteriormente l'approvazione del provvedimento.

TERRAGNI. Chiamatela come volete, ma date i fondi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Al senatore Vaccaro e al senatore Sanmartino e a tutti coloro che hanno presentato richieste particolari, sottolineo che è stata mia cura, anzitutto, di non fare un nome di qualsiasi città. In secondo luogo i progetti saranno redatti di concerto col Ministro del tesoro e con quello dei trasporti, previa decisione del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., la cui composizione conoscete. Certo, sarebbe auspicabile arrivare alla situazione degli Stati Uniti, dove le autostrade toccano tutti i centri superiori ai 50.000 abitanti; per oggi terremo presenti le esigenze della Nazione. Peraltro, non posso dir nulla nè per quanto riguarda Cosenza nè per quanto riguarda la Catania-Palermo.

Comunque, la difficoltà non è solo finanziaria ma anche di progetto, e posso assicurare il Senato che l'A.N.A.S. sta studiando sempre nuovi progetti. È noto, senatore Sanmartino, che un Consorzio della città di Palermo e di Catania ha presentato un progetto per l'autostrada privo di qualsiasi requisito tecnico-finanziario. L'A.N.A.S. lo ha restituito, ma

ha iniziato degli studi al riguardo. Così si sta studiando la Bari-Napoli (i progetti sono due). In tal modo non saremo impreparati il giorno in cui il reddito nazionale ci permetterà di passare alle attuazioni. Aggiungo che la cartina che è stata distribuita è puramente indicativa e che ogni decisione deve essere ancora presa.

Lo stesso discorso deve essere fatto al senatore Cappellini, per la Bologna-Pescara ...

CAPPELLINI. Precisiamo: Milano-Pescara.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Milano-Bologna-Pescara, benissimo, precisiamo, visto che state col fucile spianato. Anzi, dirò anche della Rimini-Lecce-Bari, se nomi sparano da un'altra parte ... (*ilarità*).

CAPPELLINI. La mia interruzione ha un significato.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Nessun significato vi può essere fuori di questo: che le autostrade si costruiscono dove vi è il maggior traffico reale e potenziale. Di più non si può dire. A buon intenditor, poche parole. (*Approvazioni*).

Il progetto non è certo sufficiente, ma costituisce il massimo sforzo che può fare il Tesoro, anzi, più che il Tesoro, il Paese. Ho però la convinzione che sarà enorme il lavoro che avremo da svolgere in avvenire. Ho la convinzione che con questa legge diamo inizio ad un grande lavoro italiano. Fino ad oggi l'Italia ha lavorato per ricostruire opere distrutte; oggi cominciamo finalmente a fare opere nuove; per migliorare le condizioni del traffico a favore dell'agricoltura, dell'industria, del commercio, del turismo.

Anche quando si trattava del grave problema delle case, proprio da quella parte (*indica la sinistra*) si diceva che la legge era soltanto sulla carta, ma che poi non si sarebbe attuata. Io avevo previsto un milione di vani; il ministro Vanoni ieri ha detto che siamo arrivati ad un milione e centomila vani, e fra un anno io ritengo che si compirà un ulteriore passo avanti.

Così anche con questa legge: io credo che avremo fatto un buon lavoro al servizio del

nostro Paese, per il benessere del popolo italiano. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra*).

PRESIDENTE. Prima di passare all'esame degli ordini del giorno, mi permetto, ancora una volta, di raccomandare la massima concisione negli interventi, in quanto, subito dopo la votazione del disegno di legge in esame, dovremo affrontare la discussione di quello di iniziativa del senatore Spallino.

Invito ora la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui vari ordini del giorno.

Il primo è quello dei senatori Barbaro ed altri.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione accetta questo ordine del giorno come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se l'onorevole Barbaro è disposto a sopprimere dal suo ordine del giorno le parole: « contemporanea e in parallelo », io lo posso accettare come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Barbaro, mantiene il suo ordine del giorno?

BARBARO. Dichiaro di trasformarlo in raccomandazione, purchè la mia istanza sia tenuta presente in un secondo tempo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Crollalanza, Magliano ed altri.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione lo accetta come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche il Governo lo accetta come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Crollalanza, mantiene il suo ordine del giorno?

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, si tratta di utilizzare l'apposito stanziamento di

20 miliardi previsto per le regioni in cui non vi sono autostrade.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È già nel programma questo: dove non facciamo autostrade, perfezioniamo o raddoppiamo le strade nazionali.

CROLLALANZA. Dichiaro di trasformare il mio ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Sanmartino, Cusenza ed altri.

CORBELLINI, *relatore*. L'autostrada Palermo-Catania è già prevista nel programma di massima. Quindi l'ordine del giorno può essere accettato come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo accetta questo ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Sanmartino, mantiene il suo ordine del giorno?

SANMARTINO. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Terragni e Crollalanza.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione non ritiene di poter accettare l'ultima parte dell'ordine del giorno che reca un impegno per il Governo.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Questo ordine del giorno non può essere accolto dal Governo perchè è contrario al nostro sistema finanziario ed al nostro sistema di bilancio. Il Senato sa che noi abbiamo un principio fondamentale in materia di bilancio, cioè la Cassa unica e l'affluenza all'unico bilancio di tutti i proventi dello Stato. Con l'ordine del giorno dei senatori Terragni e Crollalanza si verrebbe a costituire una vera e propria imposta di scopo che è contraria assolutamente al nostro sistema e che verrebbe a disgregare il principio centrale sul quale il nostro sistema finanziario e l'ordinamento di bilancio poggiano. È per queste

ragioni che non posso accettare il principio della Cassa della strada alla quale dovrebbero affluire tutti i proventi che provengano dalla circolazione stradale; sarebbe proprio un principio rivoluzionario: il bilancio deve essere unico. Il Governo e il Parlamento, di anno in anno, secondo un programma che tenga conto delle priorità che si presentano contingentemente, devono potere utilizzare tutti i proventi e le disponibilità dello Stato. Se si vuole da parte degli onorevoli presentatori stimolare il Governo a tener conto dei maggiori proventi che deriveranno dall'allargamento del reddito nazionale, così come l'onorevole Romita ha indicato, in questo spirito accetto senz'altro la raccomandazione, ma sia chiaro che la Cassa autonoma della strada ed in genere ogni concetto d'imposta di scopo non possono essere accettati.

CROLLALANZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Prevedevo la risposta dell'onorevole Ministro del tesoro per quanto si attiene alla costituzione di una cassa speciale a favore dell'A.N.A.S. Il Ministro ha interpretato giustamente lo spirito dell'ordine del giorno presentato dal collega Terragni e da me. Esso mira sostanzialmente a fare in modo che, in aggiunta ai 10 miliardi previsti dalla legge per il finanziamento di questo primo programma, di anno in anno, il Tesoro, in rapporto all'incremento, che riteniamo notevole, delle tasse automobilistiche, stanzi nel Bilancio dei lavori pubblici ulteriori adeguati fondi per accelerare il programma delle autostrade. Se il Ministro riconosce tale necessità noi trasformiamo il nostro ordine del giorno in conseguenza.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Purchè vi sia questa aggiunta: « e comparativamente agli altri bisogni del Paese ».

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, ella si rimangia in tal modo quello che in precedenza ha così lucidamente espresso.

PRESIDENTE. Senatore Crollalanza, provveda a modificare, nel senso indicato dall'ono-

revole Ministro, il suo ordine del giorno, che potrà in tal modo essere accettato almeno come raccomandazione.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Signor Presidente, evidentemente l'ordine del giorno si intende ritirato e sostituito dai concetti che congiuntamente l'onorevole Crollalanza e il Ministro del tesoro hanno esposto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Cappellini.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione non l'accetta.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Senatore Cappellini, insiste nel suo ordine del giorno?

CAPPELLINI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno del senatore Cappellini, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario*:

« Il Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 788 sulla " Costruzione di autostrade e strade " ;

rilevato come la società per azioni per l'autostrada Milano-Bologna-Ancona-Pescara, costituitasi fra le Province, Comuni e Camere di commercio, abbia a suo tempo presentato al Ministero dei lavori pubblici regolare domanda di concessione per l'autostrada in parola, corredata dal relativo progetto e dal piano finanziario ;

considerato che al predetto Ministero è stata presentata da parte di altra Società privata domanda di concessione per l'autostrada Milano-Bologna-Firenze-Napoli che ha in comune con la precedente il tratto Milano-Bologna, costituente il tronco più ricco di traffico e quindi suscettibile di maggiori ricavi ;

atteso che la eventuale concessione del tronco Milano-Bologna ad altra società preclu-

derebbe di fatto la realizzazione, da parte della Società fra enti locali, dell'ulteriore tracciato autostradale da Bologna a Pescara caratterizzato, allo stato attuale delle cose, da una minore intensità di traffico;

considerata l'opportunità che l'iniziativa per la creazione di una arteria autostradale con direttrice nord-sud sul versante adriatico, da Milano a Pescara, sia favorita ed incoraggiata e ne sia consentita l'attuazione secondo l'accurata elaborazione tecnica, economica e finanziaria degli Enti locali partecipanti alla Società per azioni;

rilevata la situazione di particolare depressione economica e di arretratezza produttiva delle zone marchigiane ed abruzzesi che l'autostrada dovrebbe collegare apportandovi più consistenti traffici commerciali e turistici;

richiamati gli affermati criteri di priorità nella concessione di autostrade a favore degli Enti locali;

invita il Ministro dei lavori pubblici ad accogliere la domanda di concessione avanzata il 22 aprile 1954 con nota n. 4917/1370/50 dalla provincia di Milano, per conto della Società per azioni fra Comuni, Province e Camere di commercio, per la costruzione e gestione della autostrada Milano-Bologna-Ancona-Pescara, per l'intero tracciato richiesto ».

PRESIDENTE. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Avverto che il senatore Alberti ha ritirato il suo ordine del giorno ed ha aderito a quello dei senatori De Luca Carlo ed Angelilli. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso su questo ordine del giorno.

CORBELLINI, *relatore*. Nel programma di riordinamento delle strade nazionali tale ordine del giorno può essere accettato come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo con il relatore.

ALBERTI. Come raccomandazione seria, senza offesa nè per il Governo nè per il Parlamento?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore Alberti, la cosa è seria, tanto è vero che, prima ancora che lei parlasse, ecco che cosa ho scritto con la matita: se vuole leggerlo è a sua disposizione. Questa è la serietà di un Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore De Luca Angelo.

CORBELLINI, *relatore*. Il parere della Commissione è che, in un problema, ancora così vagamente definito, occorrerà prima studiare e poi esprimere un parere. Invitiamo il Governo a studiare il problema.

PRESIDENTE. Senatore De Luca Angelo, mantiene il suo ordine del giorno?

DE LUCA ANGELO. Mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole relatore su questo problema, che mi consta, è stato studiato in sede di Commissione. Non so se il relatore lo avrà presente, ma se riguarda gli atti della Commissione e le discussioni avvenute in tale sede troverà che il problema è stato considerato.

Vorrei una assicurazione più impegnativa da parte del Governo.

CORBELLINI, *relatore*. Pensare di fare una programmazione di autostrade di cui non si conoscono gli elementi economici e tecnici è una cosa molto aleatoria e rischiosa. Si può solo invitare il Governo a studiare il problema.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Cerabona, Voccoli e Ferrari.

CORBELLINI, *relatore*. In relazione a quanto è stato approvato nella 7ª Commissione di inserire una comunicazione di larga massima su questo itinerario, affermo che come il Ministro e la Commissione erano d'accordo, in sede deliberante, così credo siano ancora d'accordo qui in Assemblea per confermare che verrà inserito, nella carta di gran massima, anche l'itinerario che congiunge la Napoli-Bari con Potenza e Taranto.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo con il relatore.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Marchini Camia e Buizza.

CORBELLINI, *relatore*. È già prevista nel programma di massima la galleria autostradale della Cisa. La proposta risulta quindi già stata accettata.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Concorro con il relatore.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Monni.

CORBELLINI, *relatore*. Entro il programma dell'ammodernamento delle strade statali della Sardegna, la Commissione accetta l'ordine del giorno Monni come raccomandazione di esecuzione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo con il relatore.

PRESIDENTE. Senatore Monni, mantiene il suo ordine del giorno?

MONNI. Non ho parlato soltanto di miglioramento dell'attuale rete, ma dell'attuale stato di bisogno, in materia stradale, della Sardegna che è l'ultima della graduatoria in Italia. Chiedo che il Governo ci dia qualche assicurazione di più. La rete sarda è così povera che fa veramente pena venire ancora in Senato a lamentare che noi abbiamo solo 140 metri di strade per ogni chilometro quadrato, che siamo al livello più basso delle regioni d'Italia.

Ora bisogna pure che un certo impegno il Governo lo prenda. Lo stesso onorevole Campilli ha osservato che è inutile fare lavori in Sardegna se la rete stradale rimane quella che è attualmente.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ripeto che accetto l'ordine del giorno come raccomandazione perchè sono convinto delle buone ragioni esposte dal collega Monni ed anche perchè ho avuto l'occasione di girare in lungo e in largo la Sardegna e ne conosco le esigenze.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Molinari e Sanmartino.

CORBELLINI, *relatore*. Anche in questo caso il Ministero deve studiare l'attuazione del miglioramento stradale per la zona indicata.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Busoni ed altri.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione osserva che quando si farà la gara, se gli organi tecnici competenti troveranno che la « Leonardo da Vinci » si trova nelle stesse condizioni delle altre partecipanti, la preferiranno perchè è una società con prevalente intervento di enti pubblici. Altrimenti si provvederà secondo l'interesse generale ad assegnare il lavoro a chi offre migliori condizioni.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io non ho nessuna difficoltà ad accettare l'ordine del giorno Busoni che dice di tenere la « Leonardo da Vinci » in debito conto.

Con questo non diciamo nè esclusività, nè preferenze.

PRESIDENTE. Senatore Busoni, mantiene l'ordine del giorno?

BUSONI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli nel testo proposto dalla Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1.

MOLINELLI, *Segretario* :

TITOLO I.

Costruzione di Autostrade e Strade.

Art. 1.

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

lire 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 1954-55 al 1964-65 per lavori di miglioramento e per nuove costruzioni di strade statali nel Mezzogiorno.

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

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 saranno destinate alla costruzione delle autostrade nel Mezzogiorno d'Italia.

PRESIDENTE. Da parte dei senatori Ferrarì, Molinari, Angelini Nicola, Di Rocco, Messe, Ferretti e Bosia è stato presentato un emendamento tendente ad aggiungere alla fine del secondo comma le parole: « con particolare preferenza alle zone che non realizzino programmi autostradali ».

FERRARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI. Il Governo ha proposto un emendamento al mio emendamento, inteso a sostituire alla parola: « preferenza » l'altra: « riguardo ». Dichiaro di accettare tale modifica.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sul testo modificato dell'emendamento in esame.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione lo accetta.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo col senatore Ferrarì.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'emendamento dei senatori Ferrarì, Molinari ed altri, accettato dalla Commissione e dal Governo, tendente ad aggiungere in fine al secondo comma le parole: « con particolare riguardo alle zone che non realizzino programmi autostradali ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 con l'emendamento testè approvato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

CORBELLINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *relatore*. Poichè le modifiche apportate all'articolo dalla Commissione riducono le spese autorizzate ad un solo tipo, in fine al primo comma dovrà dirsi: « è autorizzata la seguente spesa », anzichè: « sono autorizzate le seguenti spese ».

PRESIDENTE. Si terrà conto della sua osservazione in sede di coordinamento.

Si dia lettura dell'articolo 2.

MOLINELLI, *Segretario* :

Art. 2.

Le autostrade da costruirsi in base alla presente legge e l'ordine di precedenza della costruzione sono stabiliti con decreto del Mi-

nistro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro e col Ministro dei trasporti.

L'allegato grafico del piano polienale 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.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

MOLINELLI, *Segretario*:

Art. 3.

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

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

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

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

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.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo del quinto comma da parte dei senatori Busoni, Marzola, Cianca, Liberali, Caldera, Cermignani, Picchiotti, Smith, Cerabona e Voccoli. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario*:

« Sostituire il quinto comma con il seguente:

” Nelle concessioni di cui al presente articolo sono, a parità di condizioni, preferiti in primo luogo gli Enti pubblici o Consorzi dei medesimi o Società da essi costituite e nelle quali abbiano l'assoluta prevalenza; successivamente, od in mancanza di quelli, gli altri Enti di diritto pubblico o loro Consorzi o Società da essi costituite o nelle quali essi abbiano la maggioranza azionaria ” ».

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione è contraria per le ragioni già dette in sede di discussione generale.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è contrario.

CAPPELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLINI. Mi sembra che il mio emendamento dovrebbe essere discusso prima, perchè di portata più vasta.

CORBELLINI, *relatore*. D'accordo.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'emendamento presentato dai senatori Cappellini, De Luca Luca ed altri.

MOLINELLI, *Segretario*:

« Aggiungere il seguente comma all'articolo 3:

” La concessione è accordata esclusivamente alle Province, ai Comuni e ad altri Enti pubblici ” ».

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione è contraria.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dai senatori Cappellini, De Luca Luca ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ora ai voti l'emendamento sostitutivo dei senatori Busoni ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

CAPPELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLINI. Poichè è stato respinto il mio primo emendamento, presento, corredato del prescritto numero di firme, un altro emendamento tendente ad aggiungere all'articolo 3 il seguente comma:

« La concessione è accordata con carattere di precedenza alle Amministrazioni provinciali associate con altre, con Comuni e Camere di commercio ».

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione insiste sul suo testo.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Il Governo è contrario.

CAPPELLINI. Onorevole Romita, vede che ci siamo.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Lei sa che in sede di Commissione abbiamo spiegato chiaramente i motivi per cui non possiamo accettare questa impostazione. (*Commenti dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo testè presentato dai senatori Cappellini ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

I senatori Cappellini, De Luca Luca, Pucci ed altri hanno proposto un articolo 3-bis. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario*:

Art. 3-bis.

L'autostrada Milano-Bologna-Rimini-Pescara sarà costruita con i fondi stanziati con l'articolo 1 della presente legge.

PRESIDENTE. Il senatore Cappellini ha facoltà di illustrare questo emendamento.

CAPPELLINI. Le dichiarazioni ripetutamente fatte dal ministro Romita se hanno valore, dovrebbero essere confermate attraverso l'accettazione di questo emendamento. Però, dato quello che è avvenuto fino a questo momento, mi sorge il sospetto che l'onorevole Romita voglia ancora una volta smentire se stesso respingendo il mio emendamento.

L'onorevole Presidente, anche se non mi ha personalmente nominato, ha rivolto indirettamente a me il rimprovero di aver presentato solo qualche minuto fa gli emendamenti. Il fatto è, signor Presidente, che sono stato spin-

to a presentarli all'ultimo momento da una comunicazione che ho ricevuto appena qualche ora fa. Questa comunicazione, onorevole Ministro, proviene da una persona molto autorevole di parte democristiana.

Il disegno di legge in discussione ha suscitato grande interesse nel Paese e particolarmente fra i Consigli provinciali, comunali e le Camere di commercio, che si sono rivolte a noi per sollecitare il dibattito in Assemblea per far conoscere al Paese la differenza che passa fra le promesse del Governo e la realtà delle cose. In particolare è stato costituito da tempo un consorzio fra sedici Comuni capoluogo di provincia, sedici Camere di commercio e sedici Consigli provinciali per la costruzione dell'autostrada Milano-Bologna-Ancona-Pescara. Tale consorzio ha presentato, come ho detto stamane, e non recentemente, un progetto studiato in tutti i particolari, al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la relativa concessione delle opere. Sono state fatte varie promesse, ripetute in varie occasioni ed anche oggi nel discorso del Ministro.

Anche oggi, però, con la realtà del voto vengono smentite tutte le dichiarazioni propagandistiche e demagogiche dell'onorevole Ministro. Ebbene, il Presidente del Consiglio provinciale di Milano, avvocato Casati, risponde con una lettera al Presidente del Consiglio provinciale di Pesaro che aveva manifestato preoccupazioni per l'andamento della discussione, e dice: « Ho ricevuto, egregio Presidente, la lettera con la quale mi partecipi le tue apprensioni in merito alla questione delle autostrade. Effettivamente anch'io debbo, con amarezza, considerare come le cose stiano prendendo un indirizzo che contrasta con i nostri desideri ». L'avvocato Casati è anche Presidente della Società costituitasi per realizzare quel progetto, che sembrava in parte accolto, per cui si era chiesta la concessione dell'autostrada Milano-Bologna-Ancona-Pescara. (*Commenti dal centro*).

Se le dichiarazioni hanno un senso non vedo perchè la Commissione e il Governo non dovrebbero accettare l'emendamento da me presentato. Non aggiungo altre considerazioni per economia di tempo e insisto perchè il mio emendamento sia posto ai voti.

PRESIDENTE. Invito la Commissione e il Governo a esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

CORBELINI, *relatore*. La Commissione è contraria perchè non si può inserire l'obbligo di una concessione a favore di una sola autostrada e di una sola società. O tutte o nessuna; in questo caso, nessuna, lasciando all'esecutivo la responsabilità di scegliere opportunamente nei limiti delle convenienze tecniche.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Concordo con il relatore e dichiaro che non ho nulla da smentire. Anzi, proprio se accettassi l'emendamento, smentirei me stesso, giacchè in nessuna occasione, non essendo nelle mie competenze, ho mai specificato quali autostrade sarebbero state costruite per prime e a quali enti ne sarebbe stata affidata la concessione. Non ho, pertanto, che da confermare quanto ho già dichiarato.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 3-bis proposto dai senatori Cappellini, De Luca Luca ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

I senatori Cappellini, De Luca Luca, Pucci ed altri hanno proposto un articolo 3-ter. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario*:

Art. 3-ter.

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.

PRESIDENTE. Il senatore Cappellini ha facoltà di illustrare questo emendamento.

CAPPELLINI. Poco fa il Senato, o meglio la solita maggioranza del Senato ... (*interruzioni dal centro*) ha votato l'articolo 2, il quale è così formulato: « Le autostrade da costruir-

si 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 col Ministro dei trasporti ».

Che cosa significa questo? Che, nonostante gli ordini del giorno che in parte sono stati accettati, nonostante i discorsi, le raccomandazioni che sono state fatte, nonostante le dichiarazioni, le promesse, in un certo senso impegnative, dei vari Ministeri, in questa e in altre sedi, nonostante tutto questo, con l'approvazione dell'articolo 2 noi ci troviamo di fronte ad un potere assoluto dell'esecutivo nel decidere le costruzioni che egli desidera fare, nel costruire le sole autostrade che a questo esecutivo piacerà di fare. In tal modo il potere legislativo è completamente disarmato, non ha la possibilità di esercitare nessuna pressione, nessun controllo, nulla. Da ciò l'esigenza che si nomini una Commissione parlamentare, sia pure consultiva, al fine di dare al potere legislativo la possibilità di intervenire, di suggerire qualche idea circa la necessità di costruire questa o quella autostrada, di dare la precedenza a questo o a quel tronco.

Per questa ragione insisto sull'emendamento da me presentato e chiedo che sia posto in votazione.

PRESIDENTE. Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione è contraria, perchè accogliendo l'emendamento Cappellini si stabilirebbe il principio che l'esecutivo, sotto la responsabilità del quale si fanno i lavori, deve per ogni lavoro interpellare la Commissione.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Io ammiro la tenacia dell'onorevole Cappellini, ma egli non ha smentito per nulla le ragioni che il Governo svolse innanzi alla Commissione; ha ripetuto soltanto delle affermazioni.

In quella sede io dissi, a nome del Governo, che sarebbe un sovvertire tutto il nostro ordinamento se il potere legislativo, che necessariamente non è competente e non ha i mezzi

necessari per amministrare, dovesse intervenire nelle decisioni del potere esecutivo. La separazione dei poteri, per il nostro sistema costituzionale e per la responsabilità che il Governo deve avere innanzi al Parlamento, noi la dobbiamo assolutamente rispettare, in questa come in tutte le altre leggi.

L'onorevole Cappellini mi rispose, in quella occasione, che per la legge delega era stata prevista una Commissione parlamentare ed io soggiunsi che in quel caso la previsione era corretta, perchè era stato delegato al Governo un potere legislativo, ed era pertanto conforme a quelle che sono le nostre direttive costituzionali che, sia pure con carattere consultivo, fosse sentita una Commissione parlamentare nella emanazione di leggi di competenza del Parlamento e soltanto eccezionalmente delegate al Governo. Ma, in materia di amministrazione, in materia di responsabilità di potere esecutivo, sarebbe una brutta pagina ed una brutta prassi se iniziassimo a rompere la nostra tradizione e le regole ferme del nostro ordinamento. (*Approvazioni dal centro*).

PASTORE OTTAVIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE OTTAVIO. La tesi che ha sostenuto l'onorevole ministro Gava non mi pare che sia molto accettabile dal Parlamento. Infatti noi avremmo potuto avere una serie di disegni di legge riguardanti ciascuno una autostrada; in tal caso il Parlamento avrebbe potuto decidere quali dei disegni di legge doveva essere approvato o respinto, e quindi quale autostrada avrebbe dovuto essere costruita prima o dopo.

Invece ci troviamo di fronte ad un disegno di legge il quale pone in linea generale la soluzione del problema delle autostrade. Ma è assurdo ritenere che si debba necessariamente lasciare all'esecutivo il compito di decidere una questione di notevole importanza senza sentire il parere del Parlamento circa la priorità nella costruzione delle autostrade. Il fatto che questo disegno di legge contempla tutta una serie di lavori, di grandi opere non dà all'esecutivo la facoltà di essere solamente lui a de-

ciderne la precedenza. Ripeto il Governo avrebbe dovuto presentare una serie di disegni di legge, non un solo disegno di legge. Il Governo non può togliere al Parlamento il diritto di esprimere almeno il suo parere sulla costruzione di opere gigantesche che interessano tutta l'economia del Paese, tutta l'economia nazionale. Non può ritenersi sminuito se dovendo decidere la costruzione di questo o di quel tronco, senta anche il parere di una Commissione parlamentare la quale può, mi pare a giusta ragione, esprimere al Governo, meglio degli uffici burocratici, l'opinione delle popolazioni, delle Province, o delle Regioni interessate. A me pare quindi che la tesi dell'onorevole Gava non debba essere accettata. Non si tratta di offendere l'esecutivo, si tratta di permettere anche al Parlamento di continuare a seguire questi lavori di mole eccezionale e di intervenire con il suo voto consultivo.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Vorrei soltanto dare pochi chiarimenti all'onorevole Pastore. Non voglio soffermarmi sugli inconvenienti che deriverebbero dalla presenza di una Commissione, la quale inevitabilmente, come si è dimostrato nelle sedute della Commissione dei lavori pubblici e come si dimostra anche in questa Assemblea, sarebbe tratta a visioni particolaristiche (*interruzioni dalla sinistra*) non nel suo insieme, ma nei suoi vari elementi. Ma, onorevole Pastore, è principio costituzionale nostro (*interruzione del senatore Pastore*) che quando il Parlamento mette a disposizione del Governo una determinata somma, un determinato stanziamento per delle opere, è il potere esecutivo che, sotto la sua responsabilità, deve scegliere quali opere eseguire. Questo avviene sempre ogni anno dalla formazione dello Stato italiano ed avviene in tutti quanti gli Stati. Non può quindi il Parlamento chiedere che una Commissione vada a controllare il Ministro dei lavori pubblici sulle svariatissime opere che egli deve fare colle somme messe a disposizione. (*Interruzione del senatore Cianca*).

Poichè queste somme non sono fuori del bilancio, ma entrano nel bilancio, vi è già il controllo da parte del Parlamento. Quando noi abbiamo votato la legge per le case malsane, per gli ospedali, non si è mai avanzata questa strana pretesa di mettere a fianco al Ministro dei lavori pubblici una Commissione parlamentare, perchè la responsabilità deve essere del potere esecutivo. No è, perciò, per ragioni di prestigio del Governo, onorevole Pastore, che ci opponiamo, ma perchè è necessario che la distinzione dei poteri e l'accertamento delle responsabilità dei vari organi dello Stato restino chiare e ferme.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 3-ter proposto dai senatori Cappellini, De Luca Luca ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 4.

MOLINELLI, *Segretario*:

Art. 4.

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 decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni, sono autorizzati — anche in deroga alle disposizioni statutarie — ad assumere le obbligazioni anzidette.

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

delle Casse di risparmio italiane e con l'Istituto federale delle Casse di risparmio delle Venezie.

PRESIDENTE. A questo articolo i senatori Cappellini, De Luca Luca ed altri hanno proposto di aggiungere un terzo comma del seguente tenore:

« Gli enti mutuanti sono autorizzati ad accettare in garanzia dei mutui dai Comuni, Province ed altri Enti locali le delegazioni sull'adizionale comunale e provinciale, imposta sulle industrie, commerci, arti e professioni, I.G.E. e sui contributi automobilistici ».

Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. D'accordo con la Commissione finanze e tesoro, la 7^a Commissione non l'accetta.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. D'accordo con il relatore e d'accordo con la Commissione finanze e tesoro, non posso accettare l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto, come terzo comma, dai senatori Cappellini ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

I senatori Cappellini, De Luca ed altri hanno inoltre proposto di aggiungere all'articolo 4 il seguente comma:

« Le società costituite esclusivamente da Enti locali le quali non hanno scopo di lucro godranno della garanzia dello Stato sui mutui o prestiti da contrarsi ».

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione non l'accetta.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Concorro con il relatore.

BERTONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTONE. Vorrei pregare il collega Cappellini di non insistere nel suo emendamento: queste garanzie dello Stato hanno assunto tale ampiezza da costituire un vero problema ed un pericolo per la finanza. L'allegato 74 del bilancio del Tesoro che a giorni andrà in discussione elenca tutte le garanzie prestate dallo Stato; se voi lo esaminerete, vedrete che a tutt'oggi sono 672 miliardi, senza contare quelle per le polizze di assicurazione e per i cambi delle quali non è possibile determinare l'ammontare ma che potrebbero far ascendere la cifra anche a mille miliardi. Prego il Senato di considerare cosa significa per il bilancio questa incognita che pende sulla finanza statale, la possibilità cioè di dover, da un momento all'altro, venire incontro a delle esigenze alle quali il bilancio non saprebbe come far fronte.

Per queste considerazioni obiettive, qualora l'emendamento sia mantenuto, prego il Senato di non volerlo accogliere.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dai senatori Cappellini ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

I senatori Busoni, Marzola, Cianca, Liberali, Caldera, Cermignani, Picchiotti, Smith, Cera-bona e Voccoli hanno proposto di aggiungere il seguente comma:

« Ove il concessionario sia un Ente pubblico o una Società nella quale abbiano la maggioranza Enti pubblici e che non abbia fini di lucro, il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a concedere, di concerto con quello del Tesoro, la garanzia sussidiaria dello Stato alle obbligazioni emesse dal concessionario ed ai finanziamenti da esso contratti ai sensi del presente articolo ».

Il senatore Busoni ha facoltà di illustrarlo.

BUSONI. Desidero far presente ai colleghi del Senato che non fanno parte della 7^a Com-

missione, che questo mio emendamento è la copia esatta di un emendamento già presentato in Commissione dal suo Presidente, senatore Corbellini.

CORBELLINI, *relatore*. Per questo ho chiesto l'ausilio della 5^a Commissione.

BUSONI. Ora, dissi ieri che sia da parte del Ministro, sia da parte del Presidente, buon tecnico ferroviario, si era fatta macchina indietro. E poichè l'onorevole Presidente già nella sua risposta, come relatore, ha avuto a fare qualche dichiarazione che mi sembra sia stata la preparazione a questo far macchina indietro, devo rilevare che questa volta, nel far macchina indietro, la macchina ha fatto acqua, perchè il senatore Corbellini ha giustificato la sua ritirata con successive riflessioni su quelle che possono essere le possibilità per la costruzione di tratti della prima parte del programma. Ed io debbo osservare che la legge deve essere generale, deve far testo per tutte le autostrade da costruire e non solo per alcune. D'altra parte, come il senatore Corbellini sembrava aver convenuto quando presentò tale emendamento, questo è l'unico modo per dimostrare concretamente che si vuol dare sul serio agli enti locali, agli enti pubblici, la possibilità di trovare il capitale per poter intervenire nella gara e avere la possibilità di contare qualcosa. Senza questo emendamento tutte quelle dette sono parole gettate al vento e si fa il contrario di ciò che si era affermato di voler fare.

Presidenza del Vice Presidente BO

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione è contraria.

GAVA, *Ministro del tesoro*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dai senatori Busoni ed

altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 4. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 5.

MOLINELLI, *Segretario*:

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, nonché gli atti di acquisto e di espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione delle autostrade e degli impianti indispensabili per il loro esercizio, 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.

PRESIDENTE. Avverto che questo articolo sarà discusso e votato per parti separate.

BERTONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTONE. Ho chiesto la parola per esprimere l'avviso contrario della Commissione di finanze e tesoro alla agevolazione fiscale che questo articolo contempla. La Commissione ha affermato costantemente che bisogna non dico finirla, ma andare con rigorosa cautela nel concedere agevolazioni fiscali e tributarie nel campo dell'interesse privato, agevolazioni che finiscono con l'essere una vera piaga per il bilancio e col comprometterne addirittura la struttura.

Se il Senato me lo consente, vorrei anticipare la lettura di poche parole che ho scritto nella mia relazione al bilancio, che viene di-

tribuita in questi giorni: « Un elemento che deve concorrere insieme ai sacrifici dei contribuenti ed alla cura degli organi di controllo per la difesa del bilancio è il freno alle esenzioni ed alle agevolazioni tributarie che hanno ormai assunto un ritmo ed una ampiezza tale da costituire quasi una malattia cronica del bilancio ».

Il panorama delle esenzioni tende ad ampliarsi continuamente. Quasi tutti i nuovi disegni di legge, specie se di iniziativa parlamentare, proponenti interventi diretti dello Stato, pongono, accanto all'aiuto diretto dello Stato, l'aiuto indiretto delle esenzioni. È un cattivo sistema, non solo per le ferite alla finanza statale che a lungo andare, se pure non di gran mole, considerate una per una, assumono rilevanza nel cumulo, ma altresì per il disordine che apportano nell'amministrazione finanziaria, costretta, nel fare i preventivi della capacità fiscale della massa dei contribuenti, ad andare a tentoni nell'ormai innumerevole famiglia delle esenzioni ed agevolazioni, sicchè la stessa struttura del bilancio ne esce menomata. Se lo Stato ha da concorrere in aiuto ad iniziative economiche, sociali, locali o regionali, meglio assai è che valutato il bisogno e la possibilità di aiutarle, stanzi la somma dell'aiuto, ma esiga, da tutti, i tributi dovuti per legge. Perchè, se anche vi fosse pareggio fra l'una e l'altra forma di intervento, gran guadagno sarà indubbiamente la chiarezza e la semplificazione del servizio tributario, e una più confortevole impressione che, soppressi i privilegi fiscali, si penserà finalmente che la legge fiscale si avvicina ad essere uguale per tutti. Consta che il Governo sta predisponendo, al riguardo, un disegno di legge diretto appunto a tal fine. Non si può che prendere atto con soddisfazione di questo proposito, incoraggiarlo e augurarsi che sia realizzato al più presto ».

In relazione a questi concetti ero stato chiamato dalla 7^a Commissione ad esprimere il pensiero della Commissione finanze e tesoro sulle agevolazioni tributarie che si volevano introdurre nell'articolo 5, tra le quali vi era appunto la esenzione dalla tassa di registro normale per i terreni e gli immobili che le società e gli enti assuntori della costruzione delle autostrade debbono comperare per costruirle. È

una somma che si paga una volta tanto, chi costruisce l'autostrade la calcola nei suoi preventivi, e, quando si porrà il pedaggio, esso sarà imposto in misura tale da soddisfare le esigenze di ammortamento della spesa. Non comprendo perchè si debba fare questa piccola economia una volta tanto che, mentre nulla o poco giova all'impresario, moltiplicata all'infinito, finisce per diventare intollerabile, al bilancio dello Stato. Se mi è consentita una similitudine, dico che esenzioni ed agevolazioni tributarie sono ormai come un vero esercito di zanzare che poco a poco dissanguano il bilancio. (*Approvazioni*).

Per questo, davanti alla Commissione 7^a, in data 24 febbraio, presenti i Ministri del tesoro e dei lavori pubblici, ho proposto questa soppressione, e la mia proposta trovò tutti consenzienti, e dalle mie note risulta appunto « tutti d'accordo sulla soppressione ». Adesso vedo riapparire quella proposta.

Ricordo infine che la 5^a Commissione ha già largheggiato per quanto concerne le fidejussioni.

CORBELLINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione che ho l'onore di presiedere ha il dovere di decidere in conformità al parere della 5^a soltanto nell'ambito costituzionale della copertura. Ecco perchè è stata fatta la variante. Riconosciamo giuste le osservazioni del presidente Bertone e pertanto la Commissione propone all'Assemblea di sopprimere le agevolazioni fiscali in un primo tempo proposte e di cui si è fatto cenno.

GAVA, *Ministro del tesoro*. D'accordo.

PRESIDENTE. Pertanto il primo comma dell'articolo 5 dovrebbe essere così formulato:

« 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, estenzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese

le fidejussioni prestate dagli enti pubblici sono assoggettati alla imposta fissa di registro ed ipotecaria ».

Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Il senatore Buizza propone di inserire dopo il primo comma il seguente :

« Qualora agli Istituti e agli Enti finanziatori si applichi il sistema dell'abbonamento, in sostituzione delle normali imposte e tasse, l'aliquota dell'abbonamento è ridotta ad un quarto ».

Il senatore Buizza ha facoltà di svolgerlo.

BUIZZA. Dopo le dichiarazioni del Presidente della 5^a Commissione, io non insisto nel mio emendamento. Vorrei però che restasse ben chiaro che, con l'abolizione di tutte queste esenzioni, i piani di finanziamento debbono comprendere anche tutte queste spese, come è stato già affermato anche dagli onorevoli Ministri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici nella discussione svolta nella 7^a Commissione.

PRESIDENTE. Si dia nuovamente lettura del secondo comma dell'articolo 5.

MOLINELLI, *Segretario* :

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

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti, nel suo complesso, l'articolo 5, nel testo modificato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura degli articoli successivi.

MOLINELLI, *Segretario* :

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 Ministero del tesoro con proprio decreto.

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.

In relazione a quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 6, nello stato di previsione anzidetto per l'esercizio 1955-56 sarà iscritta la somma di lire 20 milioni.

(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 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 motocarrozette, i motocicli leggeri e le motocarrozette 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 motocarrozette, i motocicli leggeri e motocarrozette leggere nuovi di fabbrica di produzione nazionale, adibiti al trasporto di persone, sono esentati dal pagamento della tassa di circolazione per i primi sei mesi a decorrere dalla data della prima immatricolazione.

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*.

PRESIDENTE. Al primo comma di questo articolo il Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire le parole: « per i primi sei mesi » con le altre: « per i primi tre bimestri, compreso quello dell'entrata in circolazione ».

L'onorevole Ministro delle finanze ha facoltà di illustrarlo.

TREMELLONI, Ministro delle finanze. Il modo di riscossione di questi tributi è per bimestri, ed è quindi opportuno ricondurre la norma, che si sta per approvare, alla formula analoga del testo unico del 1952.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione lo accetta.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo proposto dal Governo e accettato dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il primo comma nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il secondo comma. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti, nel suo complesso, l'articolo 16 nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura degli articoli successivi.

MOLINELLI, *Segretario*:

Art. 17.

A parziale modifica dell'articolo 6 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Re-

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

(È approvato).

Art. 19.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* ed ha effetto dal 1° luglio 1955.

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle tariffe annesse al disegno di legge. Se ne dia lettura.

MOLINELLI, *Segretario*:

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	

(È approvata).

MOTOCICLI LEGGERI E MOTOCARROZZETTE LEGGERE

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

(È approvata).

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	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.
» 8	9.500	
» 9	10.000	
» 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	

(E approvata).

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).

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	

(È approvata).

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	171.000	

PRESIDENTE. Sulla tariffa F i senatori Busoni, Mancino ed altri hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere la seguente nota:

« 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" ».

Il senatore Busoni ha facoltà di svolgerlo.

BUSONI. Debbo spiegare ai colleghi la ragione dell'emendamento che ho proposto, sollecitato dagli interessati nella mia qualità anche di rappresentante dei colleghi del Senato nel gruppo parlamentare dello spettacolo, anzi come Vice Presidente di esso; ma ho presentato questo emendamento anche e soprattutto perchè lo ritengo giusto.

Il problema è questo. Per gli autoveicoli che servono allo spettacolo viaggiante e che sono circa 600-700, non di più, in tutta Italia, fin dal 1939 veniva corrisposta la tassa normale diminuita dell'80 per cento. Nel 1950 questa agevolazione venne soppressa e furono parificati ai normali automezzi adibiti al trasporto di cose per conto di terzi. Ma poi nel 1952, a seguito delle complicazioni alla normale attività dello spettacolo viaggiante, cui questo aggravio aveva dato luogo, e a seguito anche delle numerose sollecitazioni presentate, gli autoveicoli dello spettacolo viaggiante furono inclusi tra quelli adibiti ad usi speciali e comunque non atti al trasporto di cose, e tassati con lire 500 per cavallo vapore di potenza.

L'onorevole Corbellini poco fa diceva che è un sistema di tassazione sbagliato, questo, e che ci sono tante ragioni tecniche in base alle quali bisogna tornare a rivederlo. Ciò è la riprova che le sue affermazioni sono giuste, perchè questa inclusione risultò non solo inoperante in quanto il sistema di tassazione per cavallo vapore si dimostrò molto più gravoso per la maggior parte degli autoveicoli dello spettacolo viaggiante, che, come saprete, sono di vecchio tipo, quindi con un numero di cavalli-vapore non proporzionato alla portata e alla velocità, sia perchè l'applicazione di queste disposizioni speciali venne subordinata ad essere veicoli ad uso carovana-abitazione ed alla condizione che presentassero le caratteristiche di abitazione permanente fissata sull'automezzo. La modifica che ora si propone è quella di ritornare sostanzialmente al precedente sistema di tassazione, ma invece di diminuire dell'80 per cento la tassa normale, come s'è fatto dal 1939 al 1950, si tratta di diminuirla solo del 50 per cento in modo che col nuovo aumento di tariffa l'aggravio sullo spettacolo viaggiante non sia eccessivo. Questa proposta fu portata anche in Commissione

e mi risulta che nella Commissione competente di finanza e tesoro il relatore senatore De Luca Angelo fu favorevole, ma avvenne questo curioso particolare: che in un primo momento tutta la Commissione si dimostrò favorevole, tanto vero che dalla tabella I fu esclusa la categoria degli automezzi dello spettacolo viaggiante per includerla nella categoria normale con la diminuzione richiesta e poi, alcune settimane dopo, quando si doveva stabilire l'inclusione nella tabella normale, mancando alcuni senatori, per un voto di maggioranza, e contro il parere del relatore, non fu accettato questo 50 per cento di diminuzione per cui praticamente rimaneva esclusa dal beneficio questa categoria che pure ne aveva diritto. Cosa assurda, che gli interessati speravano fosse corretta dalla Camera dei deputati dove la legge era passata. E credo di poter affermare che il relatore, onorevole Selvaggi, era favorevole alla proposta che ho presentato. Mi pare che per questi 600 o 700 autoveicoli sia un atto di giustizia quello che si chiede non solo perchè sono così pochi, ma perchè i proprietari sono povera gente che ha bisogno di essere aiutata. Credo che il Senato quindi possa tranquillamente accogliere questa proposta.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione, conformemente al parere del Presidente della 5ª Commissione, non può accettare l'emendamento.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Devo ricordare che questa proposta fu respinta in sede deliberante da parte della Commissione finanze e tesoro e poi fu respinta dalla Camera, in Commissione in sede referente su contrario parere del Governo. Non siamo favorevoli ad un'eccessiva differenziazione di voci, soprattutto in materia di tasse automobilistiche, dove poi è assai difficile stabilire esattamente qual'è l'uso finale effettivo dei singoli veicoli. Pregherei, quindi, l'onorevole Busoni di non voler insistere su questa proposta, tanto più che la differenziazione tra la

tariffa contemplata dalla tariffa *I* e quella contemplata dalla tariffa *F* ridotta al 50 per cento è di qualche centinaio di lire annue per veicolo. Quindi non credo sia il caso di instaurare tutto un sistema di controlli che è estremamente complicato e che rende sempre più difficile l'accertamento nelle leggi tributarie.

PRESIDENTE. Senatore Busoni, insiste nel suo emendamento?

BUSONI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento alla tariffa *F* presentato dai senatori Busoni ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti la tariffa *F*. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Si dia lettura delle tariffe successive.

MOLINELLI, *Segretario*:

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).

TARIFFA H

Riferimento articoli del testo unico	Dritti fissi e tasse fisse	Importo Lire	NOTE
16	1º) Rilascio del certificato sostitutivo del disco-contrassegno: diritto fisso	200	
19	2º) 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	3º) 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	4º) 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	5º) Trasporto di persone su autocarri appartenenti ad aziende agricole od industriali: per ogni persona trasportabile: tassa fissa annua	1.500	

(È approvata).

TARIFFA I.

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

DENOMINAZIONE DEI VEICOLI	Tassa annua Lire	NOTE
A)		
1°) trattrici stradali; 2°) avantreni distaccabili di autocarri snodati a tre assi; 3°) autospazzatrici; 4°) autospazzaneve; 5°) autopompe; 6°) autoinnaffiatrici; 7°) autocarri attrezzi; 8°) autocarri scala e autocarri per riparazioni linee elettriche; 9°) autocarri gru per soccorsi e recuperi automobilistici; 10°) autosgranatrici; 11°) autotrebbitrici; 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).

PRESIDENTE. Avverto che, in seguito ad un rilievo fatto dal senatore Bertone, circa la poco chiara dizione dell'articolo 19, è stato proposto dal Governo il seguente articolo aggiuntivo 19-bis, che, se approvato, dovrà essere coordinato con l'articolo 19:

Art. 19-bis.

Il titolo secondo, concernente provvedimenti in materie di tasse automobilistiche, entra in vigore il 1° luglio 1955.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

È iscritto a parlare, per dichiarazione di voto, sul complesso della legge, il senatore Pasquali. Ne ha facoltà.

* PASQUALI. Occorre sottolineare brevemente, prima del voto, l'atteggiamento del nostro gruppo. Come l'Assemblea ha avuto modo di rendersi conto, sostanzialmente non vi erano delle obiezioni di fondo a questa legge. Nonostante le accuse di speculazione politica, su cui ricamerà ancora la solita stampa, noi abbiamo cercato in Commissione di collaborare alla redazione di un testo il migliore possibile; per questo le sedute sono state lunghe e frequenti e abbiamo avuto degli scambi di idee con il Presidente e con i Ministri. La rottura è avvenuta soltanto sul punto degli enti locali, in quanto tutto il resto del disegno di legge non avrebbe, in modo assoluto, richiesto la discussione in Aula. Ripeto e sottolineo, la rottura è avvenuta soltanto sull'ordine di preferenza agli enti locali.

Purtroppo, oggi in Aula siamo arrivati a questo: abbiamo un « no » finale e deciso, un « no » che un anno fa è stato un « sì » altrettanto deciso dell'onorevole Romita al Presidente della Commissione, senatore Corbellini; l'ha ricordato ieri il collega Busoni, lo ricordo oggi io.

L'ier *criminis*, volevo dire *l'iter legis*, ha portato al capovolgimento assoluto, il quale costituisce un crimine di lesa autonomia locale, un crimine contro le Amministrazioni lo-

cali, di cui non si è voluto tener conto in modo assoluto. A me personalmente può non interessare il caso della « Leonardo da Vinci » o della Amministrazione provinciale di Milano: a me interessa il principio. Quando abbiamo formulato successive richieste per cui gli enti locali, i consorzi degli enti locali, delle Provincie, dei Comuni, le Camere di commercio fossero in grado, « a parità di condizioni », di concorrere, cosa mi si viene a contare che c'è quel Consiglio che deve stabilire se il progetto sia giusto o no? Si capisce, non vogliamo mica che il progetto più infantile sia accettato solo perchè presentato da una Provincia o da un Comune. Abbiamo detto che, a parità di condizioni, debbono essere preferiti gli enti locali e non quegli enti di diritto pubblico sui quali voi avete steso un velo generico. Si tratta di enti locali, amministrazioni provinciali e comunali, Camere di commercio e relativi consorzi in grado di autofinanziarsi: questo abbiamo chiesto e questo non si è voluto, e non si è voluto in modo subdolo, rinviando cioè giorno per giorno la decisione. Adesso siamo arrivati al no. E va bene, prendiamo atto del no del ministro Gava all'ultimo emendamento Cappellini, che era l'ultima prova offerta, quanto meno al ministro Romita, di essere veramente coerente. Egli non ha risposto, ha fatto rispondere per procura dal ministro Gava. Comprendiamo che il ministro Gava sia su posizioni anche ideologiche nettamente contrarie a quelle del ministro Romita (*interruzione del senatore Cappellini*) e quindi dica di no. Non mi voglio atteggiare a mentore ideologico dell'onorevole Gava e neanche dell'onorevole Romita; mi permetto però di ricordare che una pallida goccia di quel socialismo tanto sbandierato...

PRESIDENTE. Senatore Pasquali, concluda.

PASQUALI. Ho diritto di dire queste cose, perchè proprio la dottrina socialista affermava la prevalenza da dare, nella vita dello Stato, alle Amministrazioni locali. È stata una delle prime conquiste del socialismo democratico che noi oggi rivendichiamo, mentre ci troviamo di fronte al misconoscimento assoluto di qualsiasi funzione degli enti locali.

Eravamo d'accordo, onorevole Bertone, se le concessioni fossero state date agli enti locali, di concedere delle agevolazioni fiscali. Se viceversa sarà un impresario qualunque che ritrarrà lucri dall'impresa, è giusto che non vi sia la minima esenzione fiscale. Comunque, noi dolorosamente prendiamo atto che dal riconoscimento iniziale del diritto alle concessioni degli enti locali, si è arrivati al no assoluto. Non è strano che avvenga questo riconoscimento di qualsiasi possibilità di concessione agli enti locali proprio in questi giorni in cui è apparso un articolo contro il sinistrismo economico di cui sarebbe infetta ancora gran parte del partito di maggioranza. Quindi è il ministro Romita che per il primo ci dice: via questa ultima goccia di sinistrismo economico e via libera a tutti coloro che potranno accedere a queste concessioni.

Quando si è trattato di leggi nell'interesse generale, come la legge Tremelloni, noi abbiamo collaborato e le abbiamo votate.

BARBARO. Non l'avete votate, vi siete astenuti.

PASQUALI. Tutti gli emendamenti sono passati con i nostri voti. Difatti alla Camera, dove prevale la destra, la legge Tremelloni non passerà.

GAVA, *Ministro del tesoro*. No, passa.

PASQUALI. Se lo vuole lei, passa di sicuro. Questa legge invece non passa per la parte che noi vorremmo. Noi ci limitiamo ad astenerci perchè non vogliamo che si dica che noi siamo contrari alla costruzione di autostrade. La realtà è che noi le vogliamo fare in modo migliore. Mentre con l'emendamento della Commissione c'era ancora la possibilità per gli enti locali, dopo le dichiarazioni del Ministro si può dire che c'è un divieto nei loro confronti. Si tratta di un grave fatto di cui voi assumete la responsabilità e per cui noi manteniamo la nostra riserva che il Potere legislativo ha un diritto di controllo. È chiaro che il legislativo non può eseguire direttamente le opere, ma siccome voi siete i mandati del Potere legislativo, non può pensarsi di negare ai mandanti il diritto di controllo.

Comunque, con l'augurio che tutto quel che vi è di obiettivo nella legge per una migliore realizzazione del problema possa essere attuato, con rammarico, ripeto, che dobbiamo astenerci dalla votazione del disegno di legge, ribadendo però l'opposizione assoluta al punto su cui il Governo si è dimostrato contrario alla nostra tesi. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Cappellini. Ne ha facoltà.

CAPPELLINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, richiamandomi alla riserva contenuta nella prima parte del mio intervento di questa mattina, la mia parte politica dovrebbero votare contro la presente legge, dal momento che non si è voluto tener conto in alcun modo delle nostre argomentazioni e delle nostre ragionevoli richieste concretatesi negli emendamenti e articoli aggiuntivi presentati, tutti regolarmente respinti dal relatore, dal Governo e dalla solita maggioranza, nonostante le precedenti dichiarazioni impegnative dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

Tenuto però conto che, malgrado tutto, con questa prima legge sulle autostrade, si darà non di meno inizio alla costruzione dei primi tronchi autostradali, ed un certo numero di disoccupati troverà infine un po' di lavoro, il mio gruppo dichiara di astenersi dal voto, prendendo però in pari tempo impegno solenne di fronte al Senato e al Paese, di controllare particolarmente l'opera del Governo, specie per quanto concerne le assegnazioni e a favore di chi, delle opere.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Una sola parola per fatto personale, perchè il Senato non deve essere tediato con questioni di carattere personale. Il senatore Pasquali non ha alcun diritto di dubitare del mio socialismo, perchè ci siamo trovati in momenti dolorosi, e ha sperimentato il mio socialismo.

MANCINELLI. Non ci credono più le masse.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Le masse sono con voi unicamente perchè siete più forti, ma non le pensano come voi. (*Vivaci commenti dalla sinistra*).

Altre due osservazioni. L'onorevole Cappelini farà benissimo a controllare: lo desideriamo, perchè nulla abbiamo da temere, anzi il vostro controllo potrà essere utile. Il Parlamento è fatto per questo, l'opposizione c'è per questo, quindi la sua affermazione non solo non ci dispiace, ma ci fa piacere.

Riguardo poi all'affermazione del senatore Pasquali, debbo dirgli che cade in errore perchè non è vero che abbiamo detto no ai Comuni. Nella dizione « enti di diritto pubblico » i Comuni sono compresi e saranno sempre accolti con benevolenza. Ho sempre respinto fin dal principio la preferenza, altrimenti lo Stato rimarrebbe disarmato e costruirebbe autostrade negative da un punto di vista generale. Ma i Comuni non sono esclusi nè dalla legge nè dal cuore del Ministro.

PRESIDENTE. Prima che si proceda alla votazione finale del disegno di legge, faccio presente che la Commissione ha così modificato il titolo del disegno di legge: « Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche ».

Propongo, inoltre, che sia conferito alla Commissione il mandato di coordinare — anche in relazione al contenuto — le diverse disposizioni del disegno di legge.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Con questa riserva, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è prega di alzarsi.

(*È approvato*).

Sull'ordine dei lavori.

PICCHIOTTI. Domando di parlare.

PPRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PICCHIOTTI. Io credo che tutti noi in quest'ora nella quale dobbiamo discutere...

PRESIDENTE. La sua è una richiesta di rinvio?

PICCHIOTTI. Certo; non siamo qui per lavorare fino all'esaurimento. D'altra parte, a me pare, onorevole Presidente, che il Paese non dovrà temere mali gravi per la richiesta di rinvio del disegno di legge Spallino, che è venuto al Parlamento il 15 maggio 1951. Io chiederei d'altronde che il disegno di legge venisse messo al primo punto dell'ordine del giorno della riapertura del Senato. Ciò non porta aggravio per nessuno. Non cadranno le folgore su noi se dopo quattro anni dobbiamo attendere dieci giorni. E poi vi sono a quest'ora esigenze per ognuno di noi. Abbiamo degli impegni e tutti abbiamo interessi familiari da assolvere.

PRESIDENTE. Di fronte alla sua proposta, che è sostenuta soltanto da motivi di stanchezza, io desidero fare osservare che l'esame del disegno di legge Spallino può essere compiuto rapidamente. Comunque metto ai voti la sua proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvata*).

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Uso delle armi da parte della Guardia di finanza in servizio alla frontiera e in zona di vigilanza - Abrogazione di disposizioni vigenti » (72), di iniziativa del senatore Spallino.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Uso delle armi da parte della Guardia di finanza in servizio alla frontiera e in zona di vigilanza. Abrogazione di disposizioni vigenti », d'iniziativa del senatore Spallino.

Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiarato chiusa la discussione generale.

ZOLI. Domando di parlare a nome della Commissione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Debbo informare il Senato che il senatore Papalia, il quale aveva assunto impegni per la giornata di oggi, non ha potuto trattenersi e si scusa di fronte all'Assemblea. In relazione a questa assenza, la Commissione,

adunatasi questa mattina, ha nominato un nuovo relatore nella persona del senatore Piola.

PASTORE OTTAVIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE OTTAVIO. Su proposta dell'onorevole Zoli, ieri la discussione è stata interrotta ed è stata rinviata alla riunione della Commissione. Mi sembra che noi abbiamo diritto di conoscere le conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Questo è compito del relatore, a cui stavo dando appunto la parola.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

PIOLA, *relatore*. La Commissione si è riunita stamane come d'accordo, ed ha constatato che non poteva variare il testo così come era stato proposto precedentemente: si tratta in sostanza di emendamento, concordemente approvato, al testo del proponente. La decisione di stamane è stata presa a grandissima maggioranza.

PASTORE OTTAVIO. Quanti erano i presenti?

PIOLA, *relatore*. Quelli che hanno avuto la diligenza di intervenire.

PASTORE OTTAVIO. La Commissione era in numero legale?

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Onorevole Pastore, per sua norma io non ho mai tenuto una riunione di Commissione senza che questa fosse in numero legale. La sua richiesta è perciò perfettamente inutile e insieme offensiva per un Presidente di Commissione; e pertanto la respingo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle finanze.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Onorevoli senatori, la discussione che si è svolta

qui ieri, e il lunghissimo dibattito che si è svolto alla Commissione di giustizia del Senato mi impongono di aggiungere qualche rilievo qualche osservazione in merito a questa proposta di legge, anche perchè essa verte su un problema estremamente delicato. Da un lato noi abbiamo la necessità di salvaguardare nel modo più ampio la vita umana, anche quando il soggetto si ponga in uno stato di violazione aperta delle norme più delicate ed essenziali che regoiano l'ordinamento giuridico dello Stato; dall'altro lato abbiamo la necessità che tale ordinamento venga rispettato e venga prontamente restaurato se offeso, e che la legge venga sempre rispettata e fatta rispettare, come garanzia inostituibile di vita per tutti i cittadini.

Ora, la conciliazione di questi due elementi, specie nei momenti critici nei quali sembrano antitetici, rappresenta un problema assai arduo e forse non integralmente risolvibile in una formula di pieno soddisfacimento. E in questo senso è perfettamente comprensibile la valutazione che l'onorevole relatore ha fatto nella sua ampia e diligente relazione (mi riferisco al relatore senatore Papalia). Ma ad una conciliazione in questa materia bisogna pur giungere, se noi vogliamo affermare in concreto le ragioni e le possibilità stesse di vita di uno stato ordinato e civile, altrimenti si arriverebbe o al prepotere di uno Stato assoluto, da un lato, oppure all'anarchia dall'altro.

Da questo punto di vista il risultato al quale è arrivata la Commissione, a mio avviso, rappresenta quanto di meglio si possa realizzare in materia. Il testo al vostro esame, d'altronde, è stato, come ha detto ancor oggi il senatore Piola, il frutto di un lavoro composito, al quale hanno partecipato, con encomiabile fatica, non soltanto i proponenti dei due testi, gli onorevoli Spallino e Azara, ma anche, a suo tempo, il compianto senatore Italia; ma fu questa una fatica alla quale il Governo ha prestatato anche sempre la sua doverosa collaborazione e tutta la possibile comprensione.

Questo testo, così come vi è presentato dalla Commissione, esprime chiaramente il principio che, oltre che in casi di legittima difesa e di stato di necessità, l'uso delle armi è consentito in caso di contrabbando in tempo di notte, quando la persona sia palesemente ar-

mata e quando le persone siano tre o più, in unione — situazioni queste che configurano una particolare pericolosità, e quindi tali da dover essere prontamente affrontata anche, se occorre, con la coercizione armata.

Il testo prevede ancora il caso del contrabbando marittimo, che è particolarmente grave oggidi, e stabilisce ben precise cautele attraverso quei reiterati avvisi di cui si parla nel testo, prima di mettere in uso il mezzo estremo delle armi.

Debbo, d'altra parte, rilevare un ulteriore elemento che, a mio avviso è estremamente importante e che non fu accennato nella discussione di ieri. Come si comportano gli altri Paesi civili, moderni, in queste circostanze? Le norme del testo della nostra Commissione rappresentano quanto di più moderato si possa concepire in raffronto alle altre, in materia, di tutti gli Stati moderni. Ricordo, particolarmente, che in Francia l'articolo 56 del Codice doganale dà facoltà ai finanzieri, oltre ai casi di legittima difesa, di usare le armi (cito testualmente), « quando non possono altrimenti opporsi al passaggio di un gruppo di persone che non si fermino all'intimazione che venga loro rivolta ». In Svizzera l'uso delle armi da parte dei finanzieri, chiamati guardie di confine, è consentito, (cito testualmente) « in caso di resistenza attiva o passiva », intendendo per resistenza passiva l'atteggiamento di colui che non ottempera l'intimazione di « alt », se del caso, ripetuta. In Austria la guardia doganale è autorizzata all'uso delle armi nella zona di vigilanza doganale, per impedire passaggi abusivi sia di persone sia di merci in entrata o in uscita attraverso valichi non autorizzati, anche quando la persona o le persone diano segno di volersi sottrarre con la fuga al fermo, e pur se abbiano abbandonato il carico. In Germania è autorizzata la coercizione immediata, con uso delle armi da fuoco, nel territorio doganale o di confine contro le persone che alle intimazioni loro rivolte dagli agenti cerchino di sottrarsi al fermo con la fuga.

Io non conosco le disposizioni di legge dei Paesi oltre cortina, ma non credo certo che siano più favorevoli al contrabbandiere di quelle che ho citate.

Si è opposto ieri il più volte conclamato principio che lo Stato italiano, che ha solenne-

mente abolito la pena di morte, non la può e non la deve ripristinare attraverso l'esecuzione sommaria da parte di un agente dell'ordine e senza preventivo giudizio. Tutto ciò a me pare giusto; è evidente la non pertinenza di questo richiamo, quando si consideri che l'abolizione della pena di morte e il senso dell'umanità della pena sanciti nella nostra Costituzione si riferiscono esclusivamente al campo delle sanzioni penali, mentre l'uso delle armi in casi estremi da parte della guardia di finanza, come degli altri corpi armati dello Stato, si riferisce alla sfera ben diversa dei servizi di vigilanza e tutela di interessi essenziali della collettività e per la pronta restaurazione di un ordine giuridico violato.

Ci sono infatti degli illeciti che lo Stato non può ordinariamente prevenire o rimuovere mentre si compiono, e deve limitarsi a punirli oltre che a farne risarcire le conseguenze dannose. Ad esempio, lo Stato non può sempre impedire il consumarsi di una truffa, ma ci sono invece altri fatti illeciti che lo Stato, qualora accennino a verificarsi, deve prontamente contrastare ai fini di impedirne il compimento. Per esempio, la sedizione contro i poteri legittimi, l'evasione dalle carceri, il contrabbando.

Ora, è da domandarsi se nel momento dell'azione diretta ad impedire, o ad arrestare, illeciti di questo tipo, si debba senz'altro escludere il mezzo delle armi, quando il ricorso ad altri mezzi non sia più assolutamente possibile o sia già esaurito, e quando il non impedirli equivarrebbe a compromettere le ragioni stesse, oltre che le possibilità, della vita civile di un Paese. Immagini ognuno che cosa sarebbe la vita di tutti i giorni quando fosse consentito, per esempio, ai carcerati di scappare liberamente o ai rivoltosi di sovvertire con tutta facilità i poteri dell'ordinamento dello Stato.

GAVINA. Ma nel caso in esame si tratta di uno che scappa con 10 chili di tabacco.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Non so se giustificate quello che avviene quasi quotidianamente in alcune località della Germania orientale. (*Interruzioni dalla sinistra*).

Questo problema è risolto chiaramente, come ho detto, in tutti gli ordinamenti civili moderni, nessuno escluso, nel senso che in casi estre-

mi, l'uso delle armi è consentito. Il fatto stesso che ogni Paese civile accolga tale principio, è una chiarissima riprova della sua giustizia logica e sostanziale, e non riesco veramente a comprendere la qualifica che ha dato ieri l'onorevole Terracini di arretratezza « quasi barbarica » a proposito dei nostri Istituti di vigilanza doganale. (*Interruzioni dalla sinistra*).

Se così è, onorevoli senatori, il vero problema è tutto nei limiti dell'uso delle armi, cioè nel definirne specificatamente le eventualità dell'intervento, nel fissarne le rigorose cautele a tutela dell'integrità del cittadino in qualsiasi momento e nel definirne, insomma, l'assoluta eccezionalità. (*Interruzione del senatore Gavina*).

La vita di un uomo non vale dieci o cinquanta chili di tabacco, o un carico di preziosi sia pure di ingente valore e questo mi pare giustissimo, per quanto non si tratti, spesso, di tabacco ma anche di sostanze stupefacenti che sono estremamente pericolose ai principi stessi della nostra convivenza sociale. (*Interruzioni dalla sinistra*). Ma il problema a mio avviso non può essere posto in tali termini volutamente semplicistici. Tra dieci o cento chili di tabacco e la vita di un uomo non c'è mai evidentemente un problema di scelta; è sempre la vita dell'uomo che deve prevalere. Ma il problema va esaminato da una visuale più ampia, e cioè da un certo punto di vista della legislazione finanziaria economica che ad un Paese si dà, per la quale, ad esempio, certe merci si possono importare e certe possono essere prodotte e commerciate in regime di monopolio. E questo, evidentemente, non a caso, ma perchè a seguito delle valutazioni politiche espresse dalla nostra legislazione si è ritenuto che la possibilità per lo Stato di adempiere a certi suoi fini e realizzare certe provvidenze e di creare possibilità di lavoro per i cittadini e tutelarne il diritto al lavoro e alla vita fossero ancorate, non solo al volume di certe entrate, ma a determinate situazioni giuridiche economiche e sociali. Non è quindi nè un problema di valore del contrabbando nè un problema di semplice difesa del bilancio dello Stato che ci deve preoccupare, per quanto anche queste ragioni possano assumere aspetti di grande rilevanza perchè sottraendo mezzi al

bilancio dello Stato si diminuiscono delle possibilità di riparare ingiustizie sociali e di intervenire in caso di bisogno a risolvere certe situazioni che soltanto l'azione diretta dello Stato può capovolgere. Ed allora ecco l'altro aspetto del problema: far rispettare un certo ordinamento giuridico ed economico che è ritenuto essenziale alla vita del Paese. È necessario che esistano dei corpi armati di polizia che abbiano non tanto il compito di punire e di reprimere, quanto il compito di prevenire e di reprimere certi atti anti giuridici socialmente pericolosi garantendo tutti i cittadini che il comando legalmente dato a norma giuridica debba essere sempre rispettato ed eseguito.

È con questa precisa impostazione che non credo che vi possa esser dubbio legittimo sulla possibilità dell'uso delle armi in tali casi estremi eccezionali. Nel caso specifico del contrabbando la modernità dei mezzi di esecuzione ed una più accentuata spregiudicatezza propria del costume, lo hanno reso, negli ultimi tempi, estremamente pericoloso; ritengo, quindi, non sia possibile un ritorno alle nostre disposizioni del 1909, che sono state qui richiamate anche ieri e che riflettevano delle situazioni ambientali di un contrabbando che potremmo chiamare in un certo senso artigianale rispetto all'attuale, fornito di mezzi veramente notevoli dal punto di vista materiale.

Ho già detto che è preminente allora il problema dei limiti e delle cautele che debbono circoscrivere l'uso delle armi a casi veramente eccezionali. Su questo punto il testo che abbiamo sott'occhio è abbastanza preciso, direi scrupoloso, e limitativo; ammette l'ordine del fuoco dato dal comandante responsabile della pattuglia e solo da lui. È molto facile, o poteva essere molto facile, che i singoli membri della pattuglia, provvisti magari di un mitra, fossero in condizioni ad un certo momento di sparare per paura; ma ora è il capo pattuglia che deve ordinare il fuoco, il che è evidentemente altra cosa. Ci deve essere la preventiva intimazione a voce e col gesto; il « molla, molla » del gergo, cioè l'invito a gettare la briccola, desistendo dalla consumazione del reato. Infine, almeno i due spari preventivi in aria.

A queste cautele che la proposta di legge contempla, si aggiungono; poi, disposizioni di

servizio che sono in fase ormai di generale attuazione. E cioè: ritiro, per i militari in servizio di vigilanza navale e terrestri, delle armi automatiche che col tiro a raffica, spesso notevolmente impreciso e disperso, nelle particolari contingenze di momento e di luogo, sono state la vera e sostanziale causa di taluni deprecabilissimi fatti luttuosi; l'adozione, infine, di uno speciale tipo di munizionamento che è particolarmente inteso ad evitare i casi letali e che è stato appositamente studiato proprio per evitare che il proiettile possa avere esito letale. Tutto questo deve tranquillizzare le nostre coscienze nel senso ... (*Commenti dalla sinistra*). Amici miei, se foste oppositori con la stessa energia a tutti i sistemi che si usano oggi al di là della cortina di ferro avreste ragione. (*Prolungate proteste dalla sinistra. Interruzione del senatore Voccoli*).

Tutto questo deve tranquillizzare le nostre coscienze nel senso che se dovesse, per dannata ipotesi, verificarsi ancora qualche caso grave, questo non dovrebbe essere imputato che al fortuito, di cui nessuno può rispondere, o evidentemente alla condotta colposa di qualche agente singolo che verrà, come per il passato, rigorosamente perseguito; ma ciò non potrà scalfire il principio generale, fondamentale, di necessaria tutela e restaurazione dell'ordine giuridico pervicacemente violato.

Sono stati accennati ancora, e per verità con segni di moderazione di cui devo prendere atto, alcuni sporadici eccessi da parte dei militari della Guardia di finanza, eccessi che sono sempre stati perseguiti rigorosamente davanti alla Magistratura e, ove riscontrati veramente tali, adeguatamente puniti. Ma bisogna anche considerare il rovescio della medaglia, cioè i casi di aggressione degli agenti dell'ordine da parte di contrabbandieri. Queste aggressioni si sono particolarmente accentuate in questi ultimi tempi. Ricordo, uno per tutti, l'episodio successo 29 giorni fa in provincia di Como quando 15 contrabbandieri, di cui almeno uno doveva essere armato di moschetto se ha sparato, non solo non hanno obbedito all'intimazione della pattuglia composta da tre finanzieri, ma dopo un tentativo di fuga, si sono scagliati sulla pattuglia, aggredendo e ferendo un uomo e portandosi via tutto il carico di contrabbando. Questo episodio non è isolato.

Ho qui una statistica che risale all'ultimo trentennio. Abbiamo tra i contrabbandieri: 23 morti e 32 feriti; tra i finanzieri: 15 morti e 22 feriti. Purtroppo sono statistiche gravi ma assai istruttive.

SPALLINO. Questi 23 morti bisogna farli risalire nel tempo, per l'esattezza.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Questo nell'ultimo trentennio. (*Interruzione del senatore Roffi*). È evidente che in tali circostanze ci possono essere dei feriti e dei morti dall'una e dall'altra parte. Non bisogna riconoscere che anche gli agenti della Guardia di finanza si trovano molto spesso in condizione di esser vittime della violenza dei contrabbandieri. Ora, mi sembra doveroso rivolgere un sentimento di dolore e di umana pietà ad entrambi i contendenti di questa guerra continua; ma devo ricordare, purtroppo, che hanno trovato la morte in questa battaglia anche dei finanzieri.

D'altra parte non bisogna dimenticare che il compito della vigilanza nelle zone di frontiera si svolge sempre in condizioni particolarmente difficili. Le pattuglie di finanzieri sono al massimo composte di tre elementi, non sempre sono accompagnate dal cane poliziotto, a volte debbono pernottare all'aperto per una intera notte in condizioni climatiche pessime. Tenete presente che le frontiere marittime e terrestri rappresentano il nostro Paese oltre 9.200 chilometri, i quali debbono esser difesi dalla Guardia di finanza contro ogni violazione alle norme che vigono nel nostro Paese. Anche in relazione alla durezza del compito affidato, dobbiamo valutare le gravi ripercussioni psicologiche che potrebbe avere l'inibizione assoluta dell'uso delle armi, come voleva in sostanza il primitivo testo dell'onorevole Spallino, al quale l'onorevole Terracini, con i suoi emendamenti, avrebbe voluto ritornare. Un conto, infatti, è adottare tutte le cautele possibili perchè le armi si usino solo in casi estremi e un altro è dichiarare che le armi si usano solo in caso di legittima difesa. In questa ipotesi è pure evidente che la guardia di finanza, come gli altri agenti dell'ordine, verrebbe a risultare perfettamente insufficiente agli effetti di una seria vigilanza di frontiera, potrebbe al più

difendere se stessa. Infatti, io penso che sia ben chiaro che qualora la repressione del contrabbando venisse affidata ai soli mezzi fisici dei finanzieri, sarebbe molto se nella più rosea delle ipotesi, in caso di passaggio, normale nell'attuale situazione, di 20 o 30 contrabbandieri, fosse possibile fermarne un decimo. Tanto varrebbe abolire la linea di vigilanza doganale.

D'altra parte va considerato anche l'effetto psicologico di eventualità siffatte su coloro che si dedicano, direi, professionalmente al contrabbando. Qualora lo Stato dicesse solennemente che solo in caso di aggressione la Guardia di finanza può sparare, il contrabbando si vedrebbe praticamente attribuito un salvacondotto quasi generale. Ecco perchè il Governo non può accettare gli emendamenti intesi a mutare il testo così faticosamente concordato in Commissione attraverso una lunghissima discussione in cui ogni parte ebbe modo di esporre con grande chiarezza il proprio punto di vista.

Onorevoli senatori, io non credo di dovermi diffondere oltre. Molte cose si potrebbero dire ancora sulla gravità del problema e sulla pericolosità del contrabbando terrestre e marittimo il quale, come ho ricordato, è oggi provvisto di mezzi assai potenti. Basterà ricordare che, in occasione dell'esame, recentemente autorizzato dall'Autorità giudiziaria, di alcuni conti correnti tenuti presso istituti bancari da parte di due contrabbandieri, è risultato che nel giro di poco più di un anno e mezzo sono stati compiuti affari per il valore di un miliardo di lire.

Voce dalla sinistra. Quelli non vanno con le briccole sulle spalle. (*Commenti dalla sinistra.*)

TREMELLONI, *Ministro delle finanze.* Quando, onorevoli senatori, sarete per dare il vostro voto, ricordate che in questa legge, di mole apparentemente limitata, è racchiuso uno dei principi essenziali dell'esistenza dello Stato, della possibilità di una ordinata convivenza civile. La resistenza fatta dal Governo a certi principi, che sono seducenti in teoria, ma ahimè troppo lontani dalla dura realtà di tutti i giorni, non è certo animata da un conservantismo miope e gretto, ma unicamente dalla necessità di salvaguardare l'essenza stessa di principi senza dei quali nessun uomo serio po-

trebbe oggi prendersi la responsabilità di amministrare seriamente lo Stato. Uno Stato che non sa far rispettare le proprie leggi, che nascono dai vostri stessi tormentati e sempre altissimi dibattiti, è uno Stato fatalmente destinato, presto o tardi, a sfasciarsi.

Spetta ora a voi a decidere. Il nostro dovere finisce quando abbiamo messo compiutamente davanti alla vostra illuminata coscienza tutti gli elementi che vanno considerati ai fini di una giusta decisione. Dateci una legge giusta e noi la eseguiremo nel modo migliore. (*Applausi dal centro.*)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli nel testo proposto dalla Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1.

TOMÈ, *Segretario:*

Art. 1.

È vietato fare uso delle armi contro le persone da parte dei militari e degli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria in servizio di repressione del contrabbando in zona di vigilanza doganale, come determinata dalle vigenti disposizioni, fatta eccezione per i casi previsti dagli articoli 52, 53, primo comma, e 54 Codice penale e quando:

- a) il contrabbandiere sia armato palesemente;
- b) il contrabbando sia compiuto in tempo di notte;
- c) i contrabbandieri agiscano raggruppati in non meno di tre persone.

PRESIDENTE. Devo avvertire che sull'articolo 1, come sugli articoli 2, 3, 4 e 6, il senatore Terracini ha presentato emendamenti. Poichè il senatore Terracini è assente, domando se qualche Senatore intende farli propri.

PICCHIOTTI. Li faccio miei.

PRESIDENTE. Il senatore Terracini ha proposto di sostituire il testo dell'articolo 1 con il seguente:

« L'uso delle armi contro le persone da parte delle guardie di finanza è consentito solo nei

casi previsti negli articoli 52 e 53, prima parte, e 54 del Codice penale ».

Il senatore Picchiotti, che ha dichiarato di fare proprio questo emendamento, ha facoltà di svolgerlo. Naturalmente, egli, che poco fa ha fatto presente di essere stanco, terrà conto dell'ora tarda.

PICCHIOTTI. Poichè alla mia richiesta si è risposto seccatamente nonostante avessi accusato stanchezza, ora come Anteo, ho toccato terra e sono risorto e mi tratterrò qui anche fino a domani.

Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, quello che ho ascoltato qui ora dal Ministro è veramente cosa da fare aggricciare la pelle tanto più per chi abbia conoscenza della legge penale italiana. Questa legge che si vuole imporre al Senato, infatti, avrà una risonanza ed una eco veramente grave nel nostro Paese, specialmente da parte di coloro che sono esperti nella materia e soprattutto da parte dell'Autorità giudiziaria. Se davanti ad un giudice si formulasse una tesi come questa, non sarebbe da stupirsi se il magistrato ci cacciasse fuori dall'Aula dicendo che noi siamo non soltanto degli ignoranti, ma dei negatori dei principi fondamentali del nostro diritto penale. Onorevoli signori, con questa legge si è voluto accordare un privilegio ad una categoria di agenti di polizia giudiziaria, ad una categoria sola, quella delle Guardie di finanza. Perchè tutti questi precetti non valgono nè per i carabinieri nè per gli agenti della celere che fanno anch'essi servizi rischiosi. E tutto questo perchè costituisce un servizio unico interessante; quello di sorvegliare uno spallone che entra con una briccola nella nostra frontiera con dieci o venti chilogrammi di tabacco.

Ma, colleghi egregi, diamo per un momento luogo alla riflessione. Non si può che riferire al Codice penale. Ebbene, leggo per chi non abbia dimestichezza con questo Codice, compreso il ministro Tremelloni, che se n'è dimenticato o non ne conosce le disposizioni in questa materia. L'articolo 52, che è scritto per tutti i cittadini, come norma generale, recita testualmente: « Non è punibile chi ha commesso il fatto per esservi stato costretto dalla necessità di difendere un diritto proprio od altrui con-

tro il pericolo attuale di un'offesa ingiusta, sempre che la difesa sia proporzionata all'offesa ». Canone fondamentale, per le guardie di finanza, per i carabinieri, per tutti: occorre essere costretti alla reazione da una violenza attuale ed ingiusta.

Ora con l'articolo 1 di questo disegno di legge, si è ipotizzato come caso di legittima difesa — diventiamo così tutti ridicoli — quello di una guardia di finanza che vede al confine un contrabbandiere che sia armato palesemente senza fare alcun atto di violenza. Se davanti un giudice si dicesse: ho sparato perchè il contrabbandiere aveva un fucile e, nonostante che non lo avesse tolto dalle spalle, l'ho ucciso, non solo un Tribunale condannerebbe l'imputato ma farebbe bene a cacciare dall'aula il difensore che osasse sviluppare una tesi simile.

La seconda ipotesi contemplata è il contrabbando compiuto in tempo di notte. Ma davvero siamo giunti al colmo del grottesco? E quando volete che si faccia il contrabbando; a mezzogiorno? Dunque se dopo la calata del sole un disgraziato tenta di passare il confine la sua sorte è segnata.

Cesare Beccaria che fu grande luce per l'Italia e con il suo libro immortale ha vinto la più grande battaglia per l'umanità abolendo la pena di morte, tremerebbe dal sepolcro sentendo pronunziare bestemmie simili e sentendo affermare principi così medioevali. Privilegio dunque per la Guardia di finanza ed insieme intollerabile arbitrio si vuole sanzionare, consentendo ad un ventiduenne giovanotto di finanza di disporre della vita di un cittadino.

Per poterlo uccidere occorre provare che il contrabbandiere ha usato violenza o col fucile o con altra arma e dimostrare la necessità di difendersi.

Ora qui facciamo una casistica pericolosa e spodestiamo la Magistratura dal diritto di giudicare se ricorrono gli estremi dell'articolo 52 del Codice penale.

Se poi il signor Ministro ci dice che vi sono vittime dall'una e dall'altra parte, io rispondo: giustissimo, ma esiste il Codice penale per tutti. Se una guardia di finanza disgraziatamente è morta nell'adempimento del dovere o un contrabbandiere è morto inno-

cente, c'è la Magistratura che provvederà. Con spirito di vero cristiano, il collega Spallino, ha espresso nella relazione al suo disegno di legge questi principi. Dirsi cristiani non conta nulla se non lo si dimostra con i fatti. Io sento il dovere di leggere, a questo proposito, una pagina meravigliosa, espressione genuina del sentimento del collega Spallino, il quale difendendo questo principio difende l'umanità e la giustizia.

DE GIOVINE. Ce lo può dire lui stesso!

PICCHIOTTI. Poichè il senatore Spallino non parla, parlerò io. (*Commenti dalla sinistra*).

« Quando si parla di contrabbando — afferma il senatore Spallino — si pensa subito a pericolosi delinquenti, ad organizzazioni di veri e propri *gangster*, ad uomini usi al disprezzo di ogni legge, pronti a tutto, uomini senza Dio, senza Patria, senza cuore. Per la vita dei cittadini di cui ci stiamo occupando, possiamo affermare che non è così: si tratta di povera gente. Specialmente al confine il contrabbando è fatto da poveri diavoli che il bisogno e talora la fame e l'avarizia della terra in cui vivono, inducono a valicare il confine con grande fatica e poco frutto. Non è demagogia affermare che il contrabbando è fra l'altro conseguenza della disoccupazione e della miseria grande che regna in moltissime zone di confine. Montagne con pochi alberi, terreni aridi, luoghi senza industria, con pochi commerci ».

Queste sono le ragioni per le quali si dovrebbe sanzionare la morte di questi disgraziati che, come dice il senatore Spallino, vengono chiamati « spalloni » perchè portano a spalla la briccola con cui guadagnano dalle 3 alle 5.000 lire al massimo ed anche meno e per vivere mettono a repentaglio la vita.

Si può mettere, come posta, la vita di un uomo, per 10 o 15 chilogrammi di tabacco, e senza sentire la gravità di una simile situazione? Come affidarsi all'arbitrio ed alla impressione soggettiva di una guardia, talvolta da poco maggiorenne, lasciando a suo libito la soppressione di un contrabbandiere o di tre riuniti, senza che questi abbiano fatto alcun atto di violenza? Ciò è veramente enor-

me e paradossale. Riflettete, riflettete, onorevoli colleghi!

Questa legge assurda andrà nelle mani non solo degli studiosi, degli interpreti, ma anche e soprattutto dei magistrati i quali rimarranno stupefatti insieme ai cittadini al pensiero che dal Senato italiano, che vanta tradizioni così alte e nobili, possano uscire leggi veramente paradossali come questa. Il senatore Spallino intendeva riaffermare nel suo progetto i principi del Codice consentendo l'uso delle armi solamente nei casi previsti dagli articoli 52, 53, prima parte, e 54 del Codice penale, quando cioè si verifichi la necessità assoluta, per un'offesa attuale e ingiusta, di difendere la vita messa a repentaglio. Occorre che la scelta fra l'una o l'altra vita non sia possibile. Ma quando uno si trova ad esempio, a 10 metri di distanza e non compie alcun atto di minaccia, perchè deve essere destinato ad essere ucciso solo perchè porta un fucile a tracolla? Questo è veramente un concetto barbarico, onorevoli colleghi. Onde vi invito a tornare alla fonte pura e genuina, che è il progetto di legge Spallino il quale ha saputo inquadrare le norme del diritto di punire senza le vostre pericolose e perniciose casistiche. Le esemplificazioni e le didascalie, i decaloghi non sono permessi quando si tratta di decidere della vita o della morte di un uomo. Siamo veramente grati a coloro che ci insegnarono a tenere sempre presenti questi principi di umanità, di giustizia e di civiltà.

Vi invito, perciò, onorevoli colleghi, ad approvare l'articolo 1 nel testo proposto dall'onorevole Spallino. Quello che a voi si sta chiedendo è veramente non solo una eresia giuridica, ma un'offesa all'umanità ed alla giustizia, una profanazione della tradizione giuridica del popolo italiano. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

PIOLA, *relatore*. Dirò brevemente, onorevoli colleghi, le ragioni per le quali la maggioranza della Commissione insiste nel suo testo, che è un emendamento della proposta Spallino.

Desidererei far rilevare all'onorevole Picchiotti che nella Commissione di giustizia,

che ha avuto un vero travaglio nel determinare il testo la cui approvazione sottopone al Senato, non esiste soltanto lui come alto cultore del diritto, ma ne esistono altri, io mi metto fuori dell'arringo, ma voglio ricordare che essi hanno avuto quel tanto di sapienza per non fare strazio del Codice penale.

L'articolo 52, del Codice penale, presuppone un concetto di difesa legittima, non soltanto delle persone ma anche delle cose, anzi parla di difesa dei diritti propri o altrui. Quindi, nessuna eresia quando si ritiene che, in determinati casi, la guardia che è alla tutela del nostro confine possa anzi debba usare le armi.

PICCHIOTTI. Quando è attaccata con violenza, però!

PIOLA, *relatore*. È un errore introdurre nell'articolo 52 il concetto di violenza, che il legislatore non ha presupposto, limitandosi al concetto di pericolo; io apprezzo moltissimo la sua scienza giuridica, ma dico che è contraria all'espressione del Codice, di cui basta leggere la disposizione.

Di più l'articolo 53 all'ultimo capoverso dice: « La legge determina gli altri casi nei quali è autorizzato l'uso delle armi o di un altro mezzo di coazione fisica »; quindi il legislatore è autorizzato in determinati casi a legittimare l'uso delle armi anche all'infuori di quelle che sono le disposizioni generali della legge.

Ora la maggioranza della Commissione ha ritenuto e ritiene — e vi consente anche l'onorevole Papalia nella sua relazione — di accettare il principio di concedere una protezione maggiore di quella assicurata dalla legge comune a tutti quelli che nell'interesse dello Stato combattono, anche da soli in zone impervie e spesso con personale rischio, la dura e quotidiana lotta per la prevenzione e la repressione del contrabbando. Quando perciò la maggioranza della Commissione introduce accanto agli articoli 52, 53 e 54 i casi di cui alle lettere a), b) e c) dell'articolo rimane nell'ambito della potestà prevista dallo stesso Codice penale. L'onorevole Ministro ha citato le legislazioni degli altri Paesi tutte più severe delle nostre. Credo che le abbia citate per mettere in evidenza il maggior senso di

umanità che il legislatore italiano ha introdotto in questa legge la quale migliora infinitamente la posizione della legge precedente. Ed è bene che noi da questo banco, diciamo, che questa legge vuol tutelare maggiormente la vita umana, mentre pare, ascoltando voi, che sia una legge che non voglia altro che assassini. (*Interruzione dalla sinistra*). I tre casi per cui la maggioranza della Commissione ha ritenuto legittimo l'uso delle armi sono ben chiari: 1) che il contrabbandiere sia armato palesemente: voi pensate alle condizioni particolari in cui si trovano questi soldati spesso isolati là alla frontiera di fronte a persone le quali sono nell'atto di commettere un reato, e per commetterlo portano un fucile o un mitra: di fronte a ciò è legittimo, pel criterio della difesa soggettiva, che la guardia di finanza, previ gli avvenimenti previsti nelle altre disposizioni della legge, faccia uso delle armi; 2) è altrettanto legittimo che faccia uso delle armi in tempo di notte, perchè in tempo di notte vi è maggiore pericolosità; concetto non certo inventato dalla maggioranza della Commissione, perchè è consacrato nel Codice penale; basti citare il n. 5 dell'articolo 61 che l'onorevole Picchiotti certo ben conosce; 3) se i contrabbandieri agiscono raggruppati in non meno di tre persone rappresentano un pericolo. Anche questo è un concetto che trova il suo fondamento nelle norme generali del Codice penale; mi pare nell'articolo 112: maggiore pericolosità e quindi stato di legittima difesa per lo meno soggettiva o presuntiva per cui l'uso delle armi diventa legittimo. Per queste ragioni, le quali trovano la loro consacrazione nel Codice penale di cui ha fatto strazio lei e non la Commissione, la Commissione stessa, o, almeno la sua maggioranza chiede che il Senato approvi l'articolo 1 nel testo proposto dalla Commissione. (*Interruzione del senatore Picchiotti*).

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro delle finanze ad esprimere l'avviso del Governo.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Sono d'accordo con la Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'articolo 1 proposto dal senatore Terracini e fatto proprio dal senatore Picchiotti, emendamento non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

MOLINELLI. Signor Presidente chiedo che l'articolo 1 sia votato per divisione: si dovrebbe mettere anzitutto ai voti la prima parte, fino alle parole: « e quando », e poi il resto.

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. A me sembra che, nel procedere alla votazione per parti separate, alla prima parte dell'articolo si dovrebbe aggiungere almeno una delle tre ipotesi previste dall'articolo stesso; infatti, essendo stata respinta l'applicazione pura e semplice degli articoli 52, 53 e 54 del Codice penale, l'eventuale approvazione della sola prima parte dell'articolo sarebbe preclusa.

MOLINELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOLINELLI. Non ho nessuna conoscenza della materia giuridica e potrei essere quindi in errore, ma mi pare che se mi fossi fermato alle parole « Codice penale », lei avrebbe ragione di dire che la mia proposta è preclusa dalla votazione precedente. Ma io ho aggiunto le parole: « e quando » in attesa che il Senato stabilisca con votazione quale dei tre casi sia ammesso e quale no. Posso anche andare oltre e chiedere la votazione del primo comma e della lettera a). A me preme il ritorno al testo del senatore Spallino, ma, in subordinata, vorrei fosse almeno esclusa la lettera b) perchè è evidente che il contrabbando, almeno quello minuto, si esercita sempre di notte e che non basta la condizione del buio per autorizzare l'uso delle armi.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti la prima parte dell'articolo 1 fino alla lettera a) compresa. Se ne dia lettura.

TOMÈ, *Segretario*:

« È vietato fare uso delle armi contro le persone da parte dei militari e degli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria in servizio di repressione del contrabbando in zona di vigilanza doganale, come determinata dalle vigenti disposizioni, fatta eccezione per i casi previsti dagli articoli 52, 53, primo comma, e 54 Codice penale e quando:

a) il contrabbandiere sia armato palesemente; ».

PRESIDENTE. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura della lettera b).

TOMÈ, *Segretario*:

« b) il contrabbando sia compiuto in tempo di notte; ».

PRESIDENTE. La metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, è approvata).

Si dia lettura della lettera c)

TOMÈ, *Segretario*:

« c) i contrabbandieri agiscano raggruppati in non meno di tre persone ».

PRESIDENTE. La metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, è approvata).

Metto ai voti l'articolo 1 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Se ne dia lettura.

TOMÈ, *Segretario*:

Art. 2.

È vietato far uso delle armi contro persone che tentino di sottrarsi all'arresto con la fuga.

PRESIDENTE. In questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del se-

natore Terracini, emendamento fatto proprio dal senatore Picchiotti, tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente:

« È proibito fare uso delle armi contro le persone che tentino, con la fuga, di sottrarsi all'arresto o di sottrarre a sequestro le merci di contrabbando ».

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

PIOLA, *relatore*. La Commissione insiste sul suo testo.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Sono d'accordo con la Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti questo emendamento, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Il Governo ha proposto di inserire, nell'articolo 2, dopo le parole: « contro persone », l'altra: « isolate ».

MOLINELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOLINELLI. Noi proponiamo di respingere l'emendamento governativo che aggrava il testo stesso della Commissione perchè basta che coloro che scappano siano due invece di uno solo e la guardia di finanza si riterrà autorizzata a sparare. Penso che il Senato vorrà mantenere il testo della Commissione come lo ha mantenuto per l'articolo 1.

SPALLINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPALLINO. Ho già detto che sono in una situazione imbarazzante, non voterò quindi nè a favore nè contro l'emendamento. Il Senato deciderà secondo riterrà giusto. Però devo onestamente dichiarare che sono del tutto con-

trario all'emendamento proposto dal Governo e giustifico questo mio atteggiamento. Nel vecchio mio testo del disegno di legge, così caro all'amico Picchiotti, c'era effettivamente la parola « isolate ». In Commissione però si è discusso a lungo se inserire o meno questa parola, parola che, all'unanimità, fu stabilito di non accogliere. Perchè? Prima di tutto perchè veniva a restringere maggiormente il significato della legge e poi perchè agli effetti della tutela della vita di quei disgraziati che si trovano nella condizione di dover commettere contrabbando, essa, avrebbe reso meno efficiente questa tutela, secondariamente perchè mentre il mio articolo 1 diceva che era lecito far uso delle armi solo nei casi indicati ed elencati con tanta passione dall'onorevole Picchiotti, quando si approvò il testo definitivo dell'articolo 1 si allargò enormemente il numero dei casi in cui la guardia di finanza avrebbe potuto far uso delle armi. Basti vedere i casi in cui alle lettere a), b) e c).

Per questa ragione mi dichiaro nettamente contrario all'approvazione dell'aggiunta della locuzione: « isolate », al testo dell'articolo in discussione.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso su questo emendamento.

PIOLA, *relatore*. La Commissione è contraria all'emendamento del Governo perchè considera che la fuga sia sempre fuga, ossia desistenza da un atteggiamento di pericolo; essa è un atto individuale, non potendosi concepire un preordinato accordo per scappare. È un fatto istintivo: contro i fuggenti è logico che non si debba sparare.

PRESIDENTE. Il Governo insiste nell'emendamento?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Mi rimetto al Senato.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal Governo sull'articolo 2 e non accettato dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 2 nel testo della Commissione. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

TOMÈ, *Segretario*:

Art. 3.

L'uso delle armi non è vietato contro gli autoveicoli e gli altri mezzi di trasporto veloci quando i conducenti non ottemperino all'intimazione di fermo e i militari non abbiano la possibilità di raggiungerli.

PRESIDENTE. Il senatore Terracini ha proposto un emendamento sostitutivo dell'intero articolo, del seguente tenore:

« Sempre fermo il disposto degli articoli precedenti, l'uso delle armi è consentito contro gli animali e contro qualunque mezzo di trasporto, quando non vi sia pericolo per le persone ».

Il senatore Picchiotti, che ha fatto proprio questo emendamento, ha facoltà di svolgerlo.

PICCHIOTTI. Ognuno intende, esaminando i due testi, quanto sia più completo, più chiaro l'articolo 3 formulato dall'onorevole Spallino il quale dice che l'uso delle armi è consentito contro gli animali o contro qualunque mezzo di trasporto, quando non vi sia pericolo per le persone. Viceversa il testo della Commissione dice che l'uso delle armi non è vietato quando i conducenti non ottemperino all'intimazione di fermo e i militari non abbiano la possibilità di raggiungerli. È vero che anche nell'articolo formulato da Spallino un agente potrà sempre giustificarsi dicendo di aver tirato al mulo e di aver poi colpito per sbaglio la persona, anche se è vero il rovescio, ma l'articolo ha per lo meno un contenuto obiettivo di concretezza che non si riscontra in quello proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

PIOLA, *relatore*. La Commissione è contraria all'emendamento. Noto che nell'emendamento Terracini-Picchiotti, si introducono anche gli animali di cui la Commissione viceversa non ha voluto nemmeno sentir parlare. (*Interruzioni dei senatori Cianca e Zoli*).

In definitiva l'articolo 3 da noi proposto è perfettamente conforme ai concetti generali cui si ispira la legge.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro delle finanze ad esprimere l'avviso del Governo.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'articolo 3 proposto dal senatore Terracini e fatto proprio dal senatore Picchiotti, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

TOMÈ, *Segretario*:

Art. 4.

Nel caso di militari che operino non isolati in servizio, l'ordine di far fuoco deve essere dato dal militare che ha il comando.

PRESIDENTE. Il senatore Terracini ha proposto di sostituire il testo dell'articolo con il seguente:

« Nel caso di operazioni eseguite da agenti in drappello, l'ordine del fare uso delle armi, previsto nel precedente articolo, sarà dato dal più elevato in grado ».

Anche questo emendamento è stato fatto proprio dal senatore Picchiotti.

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere su di esso il loro avviso.

PIOLA, *relatore*. La Commissione è contraria.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'intero articolo 4 proposto dal senatore Terracini e fatto proprio dal senatore Picchiotti, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 4. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 5.

TOMÈ, *Segretario*:

Art. 5.

L'uso delle armi, nei casi in cui non è vietato a norma degli articoli precedenti, deve essere preceduto da intimazione a voce o col gesto e dalla esplosione di almeno due colpi in aria.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 6.

TOMÈ, *Segretario*:

Art. 6.

L'uso delle armi non è vietato quando il contrabbando sia compiuto con imbarcazioni nella zona di vigilanza marittima e i capitani non ottemperino alle intimazioni di fermo, date con la esplosione di almeno tre colpi in aria e, di notte, con segnalazioni luminose.

PRESIDENTE. Il senatore Terracini propone la soppressione di questo articolo.

Il senatore Picchiotti, che ha fatto proprio questo emendamento, ha facoltà di illustrarlo.

PICCHIOTTI. Abbiamo chiesto la soppressione di questo articolo perchè non possiamo ammettere il principio che quando vi è la fuga si debba sparare non solo contro il mezzo che trasporta la merce, ma contro gli uomini che dirigono questo mezzo.

Quanto poi alle segnalazioni fatte con i tre colpi in aria e coi segnali luminosi, la cosa potrebbe divenire divertente. Prima c'era un colpo solo, poi due, poi almeno due, ora sono diventati tre con l'accompagnamento dei fuochi d'artificio. Quando, dunque, si saranno fatti i fuochi d'artificio e si sarà intimato tre volte l'« alt » allora si potranno ammazzare impunemente quanti si trovano sopra la barca.

Io non so se a voi queste cose piacciono. Se sì, votatele pure. A me, alla mia coscienza che non è di perfetto cristiano ortodosso, ma di cristiano nelle opere, pare che scambiare le merci, il tabacco e qualunque cosa contrabbandata, con la vita umana, sia veramente iniquo ed anti-umano.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo parere sull'emendamento in esame.

PIOLA, *relatore*. La Commissione, prima di rispondere nel merito all'onorevole Picchiotti, fa presente che è stato materialmente dimenticato l'aggettivo « doganale » là dove si dice « con imbarcazioni nella zona di vigilanza marittima ». Occorre sostituire la dizione « nella zona di vigilanza doganale marittima », che è quella usata in tutte le leggi relative al contrabbando.

La forma di contrabbando prevista dall'articolo 6 è quella più grave. Oggi i contrabbandieri sono talmente organizzati da avere non dico dei sottomarini, ma delle navi armatissime. È quindi naturale che il legislatore si preoccupi di questa speciale pericolosissima forma, che è ben diversa da quella del poveretto, se vogliamo chiamarlo così, che porta lo spallone anche se chi esercita il contrabbando è sempre un delinquente... (*interruzioni*); delinquente nel senso giuridico di colui che commette un reato.

Ripeto: la forma di contrabbando prevista dall'articolo 6 non è assolutamente paragonabile a quella di coloro che commettono il reato di contrabbando alla frontiera. È una forma particolarmente pericolosa, per cui è giusta la maggiore severità comminata da questo articolo. Non capisco poi l'ironia dell'onorevole Picchiotti su questo oggetto quando si pensi che, prima di poter sparare, la guardia di finanza deve provvedere a forme di diffida più ampie che non negli altri casi. Le maggiori e più accurate forme di diffida manifestano una remora all'uso delle armi, necessaria e sufficiente.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro delle finanze ad esprimere l'avviso del Governo.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il Governo è d'accordo con le dichiarazioni fatte dall'onorevole relatore e d'accordo anche sull'aggiunta della parola « doganale ».

PICCHIOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PICCHIOTTI. Nell'articolo 6 si parla di capitani. Siccome i capitani debbono avere anche dei soldati, si deve allora parlare di determinate imbarcazioni. Per lo meno, per intenderci una buona volta, aggiungiamo che si tratti di imbarcazioni motorizzate, che abbiano almeno la possibilità di avere un capitano. Domani si potrebbe presentare qualche difficoltà di interpretazione per sapere se vi fosse o meno il capitano nell'imbarcazione.

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Il senatore Picchiotti, toccando la terra, ha ritrovato le forze, ma non la memoria. Egli non ricorda, infatti, che questa parola « capitano » fu inserita nonostante l'iniziale perplessità della Commissione, perchè si accertò che questa è la formula precisa del Codice di navigazione. Qualsiasi imbarcazione è al comando di un capitano; il Codice non prevede le tre, le due strisce nè le stellette, ma

chiama senz'altro capitano colui che di fatto ha il comando della imbarcazione.

PRESIDENTE. Senatore Picchiotti, intende formulare una proposta di modificazione subordinata?

PICCHIOTTI. No, signor Presidente, ma mantengo l'emendamento soppressivo dell'articolo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento dell'articolo 6 proposto dal senatore Terracini e fatto proprio dal senatore Picchiotti, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Si dia lettura dell'articolo 6 con la rettifica indicata dall'onorevole relatore.

TOMÈ, *Segretario*:

Art. 6.

L'uso delle armi non è vietato quando il contrabbando sia compiuto con imbarcazioni nella zona di vigilanza doganale marittima e i capitani non ottemperino alle intimazioni di fermo, date con la esplosione di almeno tre colpi in aria e, di notte, con segnalazioni luminose.

PRESIDENTE. Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 7.

TOMÈ, *Segretario*:

Art. 7.

Sono abrogati gli articoli 93, 94 e 95 del regio decreto 6 novembre 1930, n. 1643, e il regio decreto 20 agosto 1923, n. 1876.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Prima della votazione finale del disegno di legge, faccio presente che la Commissione ha così modificato il titolo del provvedimento: « Uso delle armi da parte dei militari e degli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria in servizio alla frontiera e in zona di vigilanza ».

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(E approvato).

Per la discussione di mozione.

SCOCCIMARRO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCOCCIMARRO. Vorrei pregarla di invitare il Governo perchè, alla ripresa dei lavori, venga immediatamente posta in discussione la mozione presentata per lo scioglimento del Movimento sociale italiano. C'era un impegno di discutere questa mozione prima delle vacanze pasquali, che non è stato mantenuto. Io la prego di comunicare al Governo, prima di iniziare il dibattito sui bilanci, che noi desideriamo che si discuta questa questione.

PRESIDENTE. Invito il Ministro del tesoro a prendere atto del desiderio espresso dal senatore Scoccimarro e di comunicarlo al Presidente del Consiglio.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

TOMÈ, *Segretario*:

Al Ministro delle finanze, per sapere se il contribuente, avendo definito l'ammontare dei ricavi lordi con la Sezione I.G.E. dell'Ufficio del registro, possa far valere questa definizione agli effetti di fissare anche con l'Ufficio distrettuale delle Imposte dirette l'ammontare dei ricavi lordi dichiarati per lo stesso anno in prima linea del quadro C del modulo Vanoni e se, viceversa, possa pretendere di far fissare dall'Ufficio del registro per la tassazione I.G.E.

lo stesso ammontare dei ricavi lordi che avesse già definito in sede di rettifica della propria dichiarazione dei redditi con l'Ufficio distrettuale delle imposte dirette. Ben si intende tutto ciò quando trattasi del caso del contribuente i cui ricavi lordi, derivanti dalla sua attività commerciale, artigiana o professionale, siano interamente assoggettati all'I.G.E. (1179).

MENGHI.

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria e commercio e delle finanze, per far conoscere se risulta loro che, a dispetto della legge 31 luglio 1954, n. 561, la produzione dei vini mistificati mediante impiego di prodotti alcooligeni quali le carrube, i datteri, i fichi, l'uva passa, ecc., continua a dilagare in misura tale da minacciare sempre più la rovina della produzione vitivinicola che costituisce la base dell'economia di diverse nostre Regioni.

I Ministri interrogati vorranno conseguentemente far conoscere quali provvedimenti intendono adottare affinché la sopra indicata legge divenga effettivamente operante (1180).

ASARO.

Al Ministro del tesoro, per sapere a quale punto si trovi la pratica di pensione di guerra di Ruzzante Gino, posizione n. 1143756/D (dal 19 maggio 1949 ha subito regolare visita medica all'ospedale militare di Padova) (1181).

RODA.

Al Ministro dell'interno, considerando come il decreto ministeriale 28 gennaio 1955 col quale il Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro dell'interno, di concerto col Ministro dell'industria e commercio ha disposto lo scioglimento della Commissione amministratrice dell'Azienda municipalizzata gas acquedotto di La Spezia, nominando come Commissario straordinario per la gestione dell'azienda il vice Prefetto dottor Guglielmo Callipari, fosse motivato in linea principale col fatto che la Commissione amministratrice stessa aveva provveduto con l'irregolare emissione di effetti cambiari a breve scadenza al finanziamento di opere integrative degli impianti già esistenti,

presa conoscenza della deliberazione del Commissario straordinario in data 17 febbraio 1955, n. 1, con la quale si richiedeva all'Amministrazione comunale di La Spezia di contrattare in via di urgenza per conto e nell'interesse dell'Azienda municipalizzata Gas acquedotto un mutuo di lire 200 milioni allo scopo di ripianare la situazione creatasi con il rilascio degli effetti cambiari di cui sopra, deliberazione che contiene apprezzamenti altamente laudativi per tutto quanto si riferisce all'attività tecnico-organizzativa della disciolta Commissione amministratrice specie in relazione all'impianto per il cui pagamento si era ricorso alla criticata emissione delle cambiali; si chiede se non si consideri con ciò assolto il compito per il quale il grave provvedimento disposto dal decreto ministeriale venne preso, e se pertanto non si ritenga opportuno, anche in ossequio agli articoli 18 e seguenti del testo unico 1905 sulle municipalizzazioni, di fissare senz'altro il termine entro il quale il Consiglio comunale di La Spezia dovrà procedere alla ricostituzione dell'amministrazione ordinaria dell'Azienda (1182).

TERRACINI.

Al Ministro degli affari esteri, per sapere se sia in grado di informare le famiglie dei Caduti, nella recente guerra, in Albania circa dove queste gloriose salme siano sepolte e come siano tenuti i relativi cimiteri. Questo perchè dalle ricerche provocate come hanno potuto gli interessati, nulla è risultato, come nel caso del valoroso tenente medaglia d'argento Umberto Marescalchi che dovrebbe essere nel cimitero di Dragoti (1183).

PALLASTRELLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere se e come è stata definita la pratica di reversibilità della pensione a favore di Berardo Rosa, vedova di Zanetti Vittorio, certificato di iscrizione numero 1461667 (1184).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere se e come è stata definita la pratica di pensione di Banfi

Maria, vedova Fravettoni, moglie del caduto Filippo, deceduto il 20 ottobre 1950 per cause di servizio di guerra (1185).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere se e come è stata definita la pratica di pensione del caporal maggiore Benini Lino di Ettore, classe 1914, distretto di Verona (1186).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere se e come è stata definita la pratica di pensione di Aguzzi Irma vedova di Sanguanini Silvio, morto per causa di servizio di guerra (1187).

LOCATELLI.

Al Ministro delle finanze, se non sia contrario allo spirito della legge sulla perequazione tributaria, l'attuale applicazione del contributo degli Enti provinciali del turismo applicato fino al 5 per cento sull'imponibile lordo mentre tutte le imposte erariali sono calcolate sull'imponibile al netto della franchigia di lire 240.000.

Vi sono esempi molto penosi, nella mia provincia, di semplici affittacamere, vedove o pensionati, che ricavano in periodo stagionale di che vivere, affittando tre o quattro stanze. Si osserva come nei casi citati su un reddito lordo ad esempio, di lire 270.000, l'importo erariale di ricchezza mobile (9 per cento sull'imponibile netto di lire 30.000) ammonta a lire 2.700 — mentre il solo contributo dell'E.P.T. (4 per cento sul 90 per cento dell'imponibile lordo di lire 270.000) ammonta a lire 9.720, e cioè grava per oltre tre volte l'imposta erariale.

Sembra all'interrogante che in ogni caso il contribuente debba poter aver garantita la franchigia di lire 240.000, esente da ogni onere tributario sotto qualunque specie, essendo nello spirito della legge tale cespite il minimo vitale da non toccare.

Domanda inoltre l'interrogante se ad ovviare questa evidente sperequazione sia allo studio una legge che commisuri il contributo E.P.T. ad aliquote addizionali da imputarsi a simi-

glianza di quanto avviene per le addizionali camerale. Se non fosse già allo studio prega l'onorevole Ministro di voler promuovere tali leggi allo scopo di perequare tale contributo alla realtà tributaria attuale che per il contribuente non può significare che unità di indirizzo in tutta la materia (1188).

RIZZATTI.

All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere come si intende disciplinare il servizio trasfusionale del sangue specie in relazione alla già esistente benemerita « Associazione volontaria donatori di sangue » (A.V.I.S.), che si è organizzata in tutti i maggiori centri e che fornisce le migliori garanzie per poter far fronte ad ogni richiesta (1189).

SALARI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere a quanto ammonta il progetto esecutivo dei lavori di riparazione (danni di guerra) del mercato ortofrutticolo di Napoli, e quando potrà averne inizio l'esecuzione, tenendo presente che trattasi di lavori strettamente necessari e urgenti (1190).

RICCIO.

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica lunedì 18 aprile, alle ore 16,30, col seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (927).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (928).

3. Stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (929).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Modifiche ed innovazioni al vigente testo unico sull'ordinamento delle Casse rurali ed artigiane (800) (*Approvato dalla IV Commissione permanente della Camera dei deputati*).

2. Deputato GENNAI TONIETTI Erisia. — Modifica alla legge 2 luglio 1952, n. 703, recante disposizioni in materia di finanza locale (432) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. CARON ed altri. — Istituzione di una Commissione italiana per l'energia nucleare e conglobamento in essa del Comitato nazionale per le ricerche nucleari (464).

4. Composizione degli organi direttivi centrali e periferici dell'Opera nazionale maternità e infanzia (322).

5. Assetto della gestione cereali e derivati importati dall'estero per conto dello Stato (51).

6. ROVEDA ed altri. — Riorganizzazione delle aziende siderurgiche e meccaniche dell'I.R.I., del F.I.M. e del Demanio (283-*Urgenza*).

7. Norme per la ricerca e la coltivazione dei giacimenti minerari di vapori e gas utilizzabili per la produzione di energia elettrica (375).

8. Tutela delle denominazioni di origine o provenienza dei vini (166).

9. Deputato MORO. — Proroga fino al settantacinquesimo anno dei limiti di età per i professori universitari perseguitati per motivi politici e decorrenza dal settantacinquesimo anno del quinquennio della posizione di fuori ruolo per i professori universitari perseguitati per ragioni razziali o politiche (142) (*Approvato dalla VI Commissione permanente della Camera dei deputati*).

10. CAPORALI e DE BOSIO. — Costituzione di un Ministero della sanità pubblica (67).

11. TERRACINI ed altri. — Pubblicazione integrale delle liste cosiddette dell'O.V.R.A. (810-*Urgenza*).

12. SALARI. — Modifica dell'articolo 582 del Codice penale, concernente la lesione personale (606).

13. SALARI. — Modifiche all'articolo 151 del Codice civile, sulle cause di separazione personale (607).

14. SALARI. — Modifiche all'articolo 559 e seguenti del Codice penale, concernente delitti contro il matrimonio (608).

15. STURZO. — Modifica agli articoli 2 e 3 della legge 11 marzo 1953, n. 87, riguardo le nomine elettive a giudici della Corte costituzionale (82).

16. Concessione di una sovvenzione straordinaria per la maggiore spesa di costruzione del primo gruppo di opere della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento in concessione all'industria privata (188).

III. 2° Elenco di petizioni (Doc. LXXXV).

La seduta è tolta alle ore 22,30.

Dott. MARIO ISGRÒ

Direttore dell'Ufficio Resoconti