

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

## III LEGISLATURA

---

(N. 1377)

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro

(TAVIANI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 GENNAIO 1961

---

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 15 ottobre 1960, n. 1332, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1960-61

---

ONOREVOLI SENATORI. - Il disegno di legge che si sottopone al Vostro esame è inteso a convalidare, ai termini dell'articolo 42 - terzo comma - della legge di contabilità generale dello Stato, il decreto del Presidente della Repubblica sopra specificato, con il quale si è fatto luogo all'assegnazione di complessive lire 1.395.000.000 agli stati di previsione dei Ministeri qui di seguito specificati, onde sopperire alle seguenti inderogabili esigenze:

#### MINISTERO DEL TESORO

Spese di cancelleria, mobili ed altri materiali occorrenti per le elezioni amministrative (cap. n. 376-bis) . . . . .	L. 50.000.000
---	---------------

#### MINISTERO DELL'INTERNO

Indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni effettuate dal personale civile (cap. n. 14) . . . . .	L. 15.000.000
--	---------------

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Manutenzione, acquisto e trasporto del materiale elettorale di proprietà dello Stato (cap. n. 44) . . . . .	L.	40.000.000	
Premi a funzionari e ad altro personale della pubblica sicurezza (cap. n. 60) . . . . .	»	175.000.000	
Trasferte e rimborso spese di trasporto ai funzionari di pubblica sicurezza, agli appartenenti all'Arma dei carabinieri ed ai componenti il Corpo delle guardie di pubblica sicurezza (cap. n. 62) . . . . .	»	75.000.000	
Indennità, soprassoldo ed altre competenze dovute alla truppa, ai carabinieri, alle guardie di pubblica sicurezza o di altri Corpi armati impiegati in servizio collettivo di ordine pubblico (cap. n. 78) . . . . .	»	40.000.000	
		<hr/>	L. 345.000.000
			<hr/> L. 395.000.000

(integrazioni connesse con lo svolgimento delle elezioni generali amministrative).

## MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Spese per l'apprestamento dei materiali e per le necessità più urgenti in caso di pubbliche calamità (cap. n. 146) . . . . .	»	1.000.000.000
(assegnazione indispensabile connessa con le recenti avverse condizioni atmosferiche).		
		<hr/> L. 1.395.000.000

Alle assegnazioni predette, ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 136 del vigente regolamento di contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, si è provveduto mediante prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste, in base alla facoltà di cui all'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato.

## DISEGNO DI LEGGE

—

### *Articolo unico.*

È convalidato il decreto del Presidente della Repubblica 15 ottobre 1960, n. 1332, concernente il prelevamento di lire 1 miliardo 395.000.000 dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'esercizio finanziario 1960-61.

ALLEGATO

*Decreto del Presidente della Repubblica 15 ottobre 1960, n. 1332, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 283 del 19 novembre 1960.*

#### IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato;

Visto l'articolo 87 - quarto e quinto comma - della Costituzione della Repubblica;

Vista la legge 30 giugno 1960, n. 587;

Considerato che sul fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto nello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1960-61, esiste la necessaria disponibilità;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per il tesoro;

#### DECRETA :

Dal fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto al cap. n. 387 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1960-61, è autorizzato il prelevamento di lire 1.395.000.000 che si inseriscono ai sottoindicati capitoli dei seguenti stati di previsione, per il detto esercizio finanziario:

#### MINISTERO DEL TESORO

Cap. n. 376-bis - (di nuova istituzione). Spese di cancelleria, per timbri metallici per le Sezioni elettorali e relative cassetine, bollini di alluminio per la chiusura di sicurezza delle cassetine stesse, nonchè per materiali di imballaggio e per il trasporto e la spedizione dei materiali medesimi; spese per mobili, macchine da scrivere e calcolatrici per le elezioni amministrative . . . . .	L.	50.000.000
--	----	------------

#### MINISTERO DELL'INTERNO

Cap. n. 14 - Indennità, ecc. per le missioni, ecc. . . . .	»	15.000.000
Cap. n. 44 - Spese per la manutenzione, ecc. . . . .	»	40.000.000

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cap. n. 60 - Premi a funzionari, ecc. . . . .	L.	175.000.000
Cap. n. 62 - Spese per trasferte, ecc. . . . .	»	75.000.000
Cap. n. 78 - Indennità, soprassoldo, ecc. . . . .	»	40.000.000

## MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Cap. n. 146 - Spese per l'apprestamento, ecc. . . . .	»	1.000.000.000
	L.	<u>1.395.000.000</u>

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la sua convalidazione.

Il Ministro proponente è autorizzato alla presentazione del relativo disegno di legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 ottobre 1960.

GRONCHI

Visto, *il Guardasigilli*: GONELLA

FANFANI-TAVIANI

la rete viaria nazionale con l'attribuzione di moderne caratteristiche tecniche e funzionali, sono inscindibili da quelli che si intendono raggiungere con un piano di potenziamento delle costruzioni autostradali che, data la particolare configurazione geografica ed orografica del nostro Paese, sono le sole in grado di corrispondere alla necessità fondamentale di accorciare, e realmente e virtualmente, le distanze dei suoi punti estremi sia tra loro sia con i confini.

Posto il problema sotto questo triplice aspetto: 1) potenziamento e miglioramento della rete ordinaria sia provinciale e comunale sia statale; 2) costituzione di nuovi grandi itinerari autostradali più brevi, veloci e sicuri; 3) realizzazione di organici e opportuni raccordi tra la rete ordinaria e la rete autostradale, è evidente che la soluzione del problema stesso richiede uno sforzo tecnico e finanziario che ben difficilmente potrebbe oggi essere affrontato e sostenuto integralmente dallo Stato.

A conciliare tali esigenze mira appunto il provvedimento che si propone e che disciplina un programma di vaste proporzioni razionalmente impostato col quale, utilizzando largamente l'istituto della concessione, si sollecita un apporto adeguato della iniziativa privata, si provvede ad accollare allo Stato un onere indubbiamente rilevante sebbene ripartito nel tempo e insieme si provvede, attraverso un ente di diritto pubblico — l'I.R.I. — ad assicurare l'esecuzione entro termini definiti di una parte sostanziale del programma stesso, al quale è prevista la partecipazione integrativa, per quanto riguarda la soluzione di particolari problemi nel Sud, della Cassa per il Mezzogiorno con un apporto di 50 miliardi per un suo programma che dovrà essere coordinatamente realizzato in aggiunta a quanto è previsto dal presente disegno di legge.

L'attuazione del programma, che al suo compimento darà alla nostra rete viabile un posto preminente tra quelle europee più moderne e funzionali, pone nel contempo lo Stato in condizione di raggiungere sollecitamente i suoi più immediati obiettivi politici e sociali nel settore della viabilità nazionale.

A questi ultimi attengono, particolarmente, la costruzione a completo carico dello Stato della autostrada, esente da pedaggio, Salerno-Reggio Calabria da realizzare entro i primi 5 anni; la costruzione di nuove superstrade come la Magliano Sabino-Cesena-Venezia; Battipaglia-Potenza-Metaponto; Porto Torres-Sassari-Cagliari; Grosseto-Siena-Fano; Livorno-Civitavecchia; la realizzazione, infine, di tutti quei raccordi tra la rete ordinaria e la rete autostradale indispensabili alla funzionalità generale del programma e alla maggiore estensione possibile, a tutti i centri più direttamente interessati, dei benefici connessi alla creazione di nuove e moderne arterie.

#### IV.

#### ILLUSTRAZIONE DEL NUOVO PROGRAMMA

##### a) PREMESSE

Il complesso delle costruzioni autostradali che si ritiene possa dare all'intero Paese una rete organica, sia in relazione alle comunicazioni internazionali (secondo la Convenzione internazionale di Ginevra), sia per i raccordi interni, a carattere nazionale, oggetto della presente relazione programmatica, è stato studiato in relazione ai seguenti criteri:

1. — Realizzazione di itinerari previsti dalla Convenzione internazionale di Ginevra sia come « Grandi Strade di Traffico Internazionale » che come « Diramazioni e Tronchi ».

Sono inoltre previsti alcuni itinerari che, per quanto non indicati dalla Convenzione internazionale di Ginevra, sono ritenuti di assoluta necessità per i collegamenti trasversali tra le grandi direttrici Nord-Sud.

2. — Realizzazione di collegamenti rapidi con i Paesi esteri confinanti, e ciò anche in relazione ai piani in atto ed in programma dei grandi trafori alpini.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per quanto riguarda l'autostrada Verona-Brennero, il finanziamento del piano consente il suo innesto nella rete, fino al suo inserimento con l'Autostrada del Sole.

La determinazione di tale inserimento da Verona a Sud presenta complessi problemi di scelta, che potranno essere studiati e risolti durante la fase indubbiamente prioritaria di realizzazione del tracciato dal Brennero a Verona.

3. — Creazione di una nuova rete di moderne autostrade e superstrade in tutto il territorio e particolarmente nel Mezzogiorno d'Italia in diretto collegamento con la rete nazionale, e premessa indispensabile per la valorizzazione economica di quelle Regioni.

4. — La realizzazione del Piano proposto consentirà così di creare nel Paese una rete di grandi linee di comunicazione, autostrade, superstrade e funzionali raccordi autostradali, su cui convogliare i traffici di estremità per vie veloci e nel contempo sicure.

b) CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE NUOVE AUTOSTRADE

In funzione delle difficoltà di ordine morfologico, geologico, storico-paesaggistico delle zone attraversate e del prevedibile volume di traffico assorbito da ciascuna autostrada, o suo tronco, sono stati, nello studio del piano, previsti tre tipi diversi di autostrade le cui caratteristiche tecniche vengono qui di seguito riportate:

CARATTERISTICHE DI PROGETTO	Autostrade di tipo		
	A	B	C
Velocità minima di progetto . . . . .	100 Km/h	100 Km/h	80 Km/h
Raggio minimo di curvatura:			
normale . . . . .	500 m.	500 m.	300 m.
eccezionale . . . . .	300 m.	300 m.	150 m.
Distanza minima di visibilità:			
normale . . . . .	250 m.	250 m.	200 m.
eccezionale . . . . .	150 m.	150 m.	150 m.
Pendenza massima:			
normale . . . . .	4 %	4 %	5 %
eccezionale . . . . .	6 %	6 %	7 %
Sezioni tipo:			
in tracciato normale . . . . .	24 m. ed oltre	18,70 m.	(14,10 m.-18,70 m.)
su ponti e viadotti . . . . .	2 × 8,60 m.	16,70 m.	12,10 m.
in galleria . . . . .	2 × 9,50 m.	10,00 m.	10,00 m.

Nelle costruzioni delle autostrade di tipo B e C si prevederà di effettuare gli espropri in modo che, qualora in un secondo tempo

l'incremento del traffico lo richieda, esse possano essere trasformate di tipo A.

## e) RETE PREVISTA

Il piano prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- |   |     |       |  |
|---|-----|-------|--|
| 1) <i>Autostrade libere da pedaggio:</i>  |     |       |  |
| Salerno-Reggio Calabria<br>da costruire direttamente<br>dall'A.N.A.S. . . . .                                       | Km. | 420   |  |
| 2) <i>Autostrade a pedaggio:</i>  |     |       |  |
| a) <i>Concessione I.R.I.</i>  |     |       |  |
| - Milano-Napoli (completamento del tronco Firenze-Roma nel tratto Incisa Valdarno-Monte S. Savino-Magliano-Sabino); |     |       |  |
| - Autostrade A.N.A.S. (completamento opere in corso e raddoppio Milano-Laghi);                                      |     |       |  |
| - Como-Chiasso;   |     |       |  |
| - Genova-Sestri Levante;  |     |       |  |
| - Brennero - Verona - Autostrada del Sole;  |     |       |  |
| - Padova-Bologna;   |     |       |  |
| - Bologna-Canosa;   |     |       |  |
| - Firenze-Mare (completamento opere in corso);  |     |       |  |
| - Roma-Civitavecchia;   |     |       |  |
| - Napoli-Bari . . . . circa   | Km. | 2.000 |  |
| b) <i>Altre autostrade a pedaggio da affidare in concessione . . . . .</i>  | Km. | 1.200 |  |
| 3) <i>Superstrade e raccordi:</i>   |     |       |  |
| da costruire dall'A.N.A.S. direttamente . . . circa   | Km. | 1.500 |  |

## RIEPILOGO

1) Autostrade libere da pedaggio . . . . .	Km.	420
2) Autostrade a pedaggio . . . . .	»	3.200
3) Superstrade e raccordi . . . . .	»	1.500
		<hr/>
Totale generale . . . .	Km.	5.120
		<hr/> <hr/>

V.

GENERALITA'  
DEL NUOVO PROVVEDIMENTO

Questo nuovo piano chiama a concorrere, per la soluzione di così necessario programma sia direttamente lo Stato a mezzo dell'A.N.A.S. per la realizzazione della Salerno-Reggio Calabria, delle superstrade e dei raccordi, sia la iniziativa degli enti locali e dei privati per una parte cospicua del programma, della quale è previsto a parte il necessario finanziamento ma non sono elencate le singole autostrade da farsi, lasciandosi a successive deliberazioni del Ministero dei lavori pubblici, la scelta, sulla base delle iniziative che si concreteranno e dei tracciati economicamente, socialmente e tecnicamente più armoniosi con la impostazione generale del piano; sia infine l'I.R.I. con un gruppo organico di autostrade del quale è determinato sia lo elenco delle autostrade da realizzare sia il relativo finanziamento.

In un piano di durata decennale naturalmente assumono notevole importanza le scelte anche in rapporto alle priorità di esecuzione. Anche queste scelte sono necessariamente lasciate alla responsabilità dell'esecutivo non essendo possibile fissarle nella legge rendendo eccessivamente rigide delle decisioni che devono farsi lungo tutto l'arco del decennio in rapporto a ragioni di carattere economico e sociale che possono subire variazioni e sviluppi non prevedibili.

Vi sono però due criteri di priorità che indubbiamente meritano di essere qui fissati come elementi direttivi delle future determinazioni.

Un primo è quello di una precedenza da darsi alla realizzazione delle autostrade nel Meridione. Ciò va fatto non solo nei limiti e in rapporto a quanto detto all'articolo 1 che riserva il 40 per cento degli investimenti al Meridione, ma anche in rapporto alle necessità legate alle previsioni e sollecitazioni dello sviluppo industriale del nostro Meridione che è punto essenziale della politica generale del Governo.

In tale quadro si pone la urgenza di realizzare entro il primo quinquennio l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la Napoli-Bari e la Pescara-Canosa.

Secondo criterio di priorità è rappresentato dalla necessità di collegare al più presto la nostra rete autostradale con la rete delle autostrade extranazionali. I motivi che giustificano questo secondo criterio sono intuitivi nelle ragioni di carattere economico generale.

Il nuovo provvedimento si richiama sostanzialmente a concetti ispiratori della legge 21 maggio 1955, n. 463, in materia di concessioni autostradali, che per altro estende e modifica, valendosi delle esperienze derivanti da un quinquennio di applicazione della legge stessa, e li integra con altri concetti che derivano da similari forme di interventi dello Stato per l'attuazione di opere di utilità collettiva. L'intervento dello Stato si attua essenzialmente per due vie: esonero dei concessionari da determinate imposizioni fiscali (I.G.E., dazio e consumo sui materiali, imposte di registro, ecc. e la corresponsione di un contributo da parte dello Stato in annualità trentennali, non superiore al 4 per cento del costo complessivo delle opere (eccezionalmente elevabile al massimo del 4,50 per cento).

È da porre in evidenza che — affidate in forza della legge 21 maggio 1955, n. 463, le autostrade che presentavano una migliore possibilità di reddito — si tratta ora di realizzare in condizioni di minore economicità altre arterie autostradali riconosciute tuttora come necessarie alla integrazione e alla funzionalità generale della nuova rete nel quadro delle iniziative sociali e degli investimenti produttivi della nostra politica di sviluppo economico.

Questo concetto giustifica e dà conto delle innovazioni introdotte come prima accennato nel regime fiscale, con la concessione di più ampie esenzioni e agevolazioni tributarie in genere, che si ritengono necessarie ai fini della integrale attuazione del programma.

È superfluo sottolineare i benefici effetti che il provvedimento, il quale si inquadra nelle iniziative preannunciate al Parlamento con le dichiarazioni programmatiche rese dal Governo, avrà da un punto di vista economico generale.

Esso, infatti, oltre a dare un definitivo assetto ad un insieme di costruzioni autostradali organicamente esteso a tutto il territorio nazionale, garantisce per un periodo di dieci anni un cospicuo volume di investimenti, lo ripartisce in maniera equilibrata sia per quel che concerne i tempi di esecuzione sia per quel che concerne le singole regioni, assicurando un assorbimento di mano d'opera così generica come qualificata, elimina una sicura strozzatura nell'espansione dell'industria automobilistica nazionale, completa infine il collegamento dell'Italia settentrionale con il Centro ed il Mezzogiorno, avvicinando questi ai mercati dell'Europa centrale.

La costruzione e l'esercizio delle autostrade a pedaggio saranno concessi ad Enti pubblici o privati. Le concessioni verranno regolate dall'A.N.A.S. che, in qualità di Ente concedente, assumerà il pieno controllo tecnico ed amministrativo sia in fase di costruzione che in fase di esercizio.

Al fine di non gravare con forti impegni i prossimi esercizi finanziari dello Stato, il contributo di cui sopra verrà accordato sotto forma di 30 annualità, e sarà calcolato in funzione del piano finanziario predisposto per ciascuna concessione. Il contributo non potrà di massima superare il valore del 4 per cento annuo sul costo effettivo delle opere; esso potrà raggiungere il massimo del 4,50 per cento del costo effettivo delle opere stesse quando queste riguardino arterie autostradali di diretto collegamento con la rete stradale ed autostradale extra nazionale.

La durata delle concessioni non potrà superare gli anni 30. Trascorso tale termine le autostrade e loro pertinenze torneranno gratuitamente in proprietà dello Stato.

Nell'ambito di questo vasto programma nazionale, viene conferito all'I.R.I., con la concessione di un importante complesso di nuove realizzazioni autostradali, il compito di accelerare, con il proprio intervento, i tempi di costruzione di autostrade in tutto il territorio.

Come è noto, infatti, questo Ente ha la possibilità, approvvigionandosi sul mercato finanziario di assicurare nei tempi previsti gli ingenti capitali occorrenti per il finanziamento del suo particolare programma garantendo fin d'ora la messa a disposizione del Paese, nel breve periodo di 10 anni, di

altri 2.000 chilometri circa di nuove autostrade di essenziale interesse per il nostro sistema dei trasporti.

L'I.R.I., inoltre, nell'esercizio delle concessioni accordate a società del gruppo, ha la possibilità di organizzarsi in modo da compensare i prevedibili *deficit* risultanti dalla gestione delle arterie meno redditizie — ma comunque necessarie nel quadro delle iniziative economiche e sociali dello Stato — con parte degli utili derivanti dall'esercizio di autostrade già attive ed economicamente affermate, quali ad esempio le autostrade attualmente gestite dall'A.N.A.S. — che verrebbero trasferite all'I.R.I., con carico di completarne le opere di raddoppio ed effettuare successivamente la gestione per trenta anni.

È da avvertire che, nella più vasta e specifica concessione effettuata nei confronti dell'organismo I.R.I. — al quale possono beninteso affiancarsi sullo stesso piano altri Enti che intendano e possano proficuamente assumere altre iniziative nel settore — non è da ravvisare alcun carattere di preferenzialità ma una ulteriore espressione di attività indiretta, tecnica ed economica, dello Stato per il raggiungimento di finalità collettive.

## VI.

### PARTICOLARITA' DEL PROVVEDIMENTO

Un esame anche sommario del provvedimento nella sua articolazione appare necessario per fissare, nei loro limiti, nella loro portata e nei loro criteri informativi, alcune caratteristiche del provvedimento stesso.

L'articolo 1 infatti, mentre precisa che nulla viene innovato nelle concessioni autostradali già effettuate in base alla legge 21 maggio 1955, n. 463 — ad eccezione, beninteso, della deroga operata dal congiunto disposto degli articoli 15 e 17 del progetto per quanto riguarda l'autostrada Milano-Napoli che viene inclusa nell'elenco allegato alla legge — pone anche l'accento sulla politica di investimenti nel Meridione, riservando il 40 per cento degli investimenti derivanti dalla

legge, alle regioni del Mezzogiorno d'Italia in luogo del 25 per cento a suo tempo previsto dalla citata legge n. 463.

L'articolo 2 istituisce il sistema, innovativo nel campo delle costruzioni autostradali, della concessione di un contributo da parte dello Stato in misura non superiore al 4 per cento ed eccezionalmente elevabile al 4,50 per cento della spesa di costruzione versato annualmente, per 30 anni, in luogo del contributo in unica soluzione corrisposto fino ad un massimo del 40 per cento del costo di costruzione adottato dalla legge n. 463. Nello stesso articolo si fissano i limiti di impegno per la corresponsione delle annualità.

Con l'articolo 3 si stabiliscono norme relative alle operazioni finanziarie del concessionario e relative facilitazioni che sono trattate, ampliandone alquanto la portata, dalla ripetuta legge n. 463.

Gli articoli 4, 5 e 6 regolano, rispettivamente, la durata delle concessioni — prevista in 30 anni —, le modalità di fissazione delle tariffe di pedaggio e, infine, la devoluzione allo Stato del supero dei gettiti dei diritti di pedaggio, al netto delle spese di esercizio, eccedente del 5 per cento quello previsto in sede di convenzione per il complesso delle autostrade oggetto della concessione, restando a carico del concessionario il rischio imprenditoriale derivante da introiti minori rispetto a quelli preventivati.

Di particolare importanza è l'articolo 7 che, con le agevolazioni fiscali previste a favore dei concessionari di opere realizzate in forza del provvedimento proposto, deroga, come si è già accennato, con ardita innovazione, a norme tradizionali in favore di più moderne concezioni di economia produttiva.

Con l'articolo 8 viene imposto, subordinatamente all'approvazione formale dei progetti di massima e per un periodo non superiore a 10 anni, un divieto di edificabilità lungo i tracciati della nuova rete autostradale.

La norma, già da tempo auspicata anche se non ancora giuridicamente recepita, appare indispensabile in un programma a lunga scadenza e dell'ampiezza di quello previsto nel provvedimento, al fine specialmente di evitare sia investimenti precari da parte del privato

di buona fede, sia possibili manovre da parte di speculatori.

Con l'articolo 9 viene stabilito il principio che le aree limitrofe ai raccordi autostradali sono soggette ad una particolare imposizione fiscale in rapporto al plusvalore acquistato dalle aree stesse in conseguenza delle nuove costruzioni autostradali.

Gli articoli 10 e 11 fissano alcune norme di carattere tecnico di cui è apparsa opportuna la regolamentazione per legge al fine di dare una applicazione univoca e definitiva a disposizioni spesso soggette a interpretazioni contrastanti.

Gli articoli 12 e 13 hanno riguardo sia ad esigenze proprie dell'A.N.A.S. quale ente responsabile della primaria rete viabile, sia alle possibilità di ulteriore futuro ampliamento della rete autostradale. Con il primo articolo infatti l'Azienda viene autorizzata — sulla base di un apposito stanziamento di 50 miliardi in 10 anni — a realizzare i raccordi necessari per collegare idoneamente alla nuova rete autostradale i maggiori centri abitati che, pur restando distanziati dai percorsi previsti nella rete stessa, ne risultano peraltro direttamente interessati. Inoltre col ricupero di somme già stanziante nei precedenti provvedimenti e non ancora impegnate si prevede di realizzare per un ammontare di oltre 20 miliardi, su itinerari di grande interesse economico, delle superstrade che portando la sede stradale a tre corsie senza passaggi a livello e con pendenze massime del 7 per cento costituiranno fondamentali elementi integrativi della rete autostradale vera e propria. Con l'assegnazione al bilancio dell'A.N.A.S. di una cifra complessiva di 500 milioni in due esercizi finanziari prevista dall'articolo 13, si pone in grado l'Azienda di provvedere allo studio ed alla progettazione di massima di quelle nuove arterie che possano ritenersi necessarie ad una futura integrazione funzionale delle costruzioni autostradali già in programma.

Un articolo a sè stante può essere considerato il 14, che stabilisce in lire 180 miliardi l'ammontare dei mutui che l'A.N.A.S. dovrà contrarre per la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria la cui previsione di costo si aggira appunto sui 180 miliardi di

lire. Questa autostrada per il suo carattere di arteria essenziale alle più agevoli e rapide comunicazioni stradali del Mezzogiorno e Sicilia col Centro e il Nord Italia, ma d'altro canto scarsamente suscettibile di redditività immediata, non poteva ovviamente essere considerata alla stregua delle altre autostrade che il nuovo programma si propone di realizzare.

Gli articoli dal 15 al 21 attengono specificamente al rapporto e alle sue caratteristiche giuridiche, tecniche ed economiche, che si viene a costituire tra Stato e Società concessionaria I.R.I. per effetto dell'affidamento di costruzione ed esercizio del gruppo di autostrade comprese nell'elenco di cui all'articolo 15.

Rientrano tra queste, e ne esigono un cenno particolare, le autostrade attualmente gestite dall'A.N.A.S. che vengono incluse nella nuova concessione nonchè la Milano-Napoli e la Firenze-Mare già affidate in concessione a Società del gruppo I.R.I.

Per le prime è apparsa necessaria la cessione al fine di determinare un equilibrio tra la gestione presumibilmente deficitaria, almeno per vari anni di esercizio, di alcune arterie comprese nella concessione, con la gestione sicuramente attiva di altre arterie già in pieno reddito. È ovvio che, in caso contrario, la eccessiva onerosità della concessione globale delle autostrade di nuova costruzione, avrebbe dovuto essere compensata con un esborso da parte dello Stato di ben maggior rilievo. Per la Milano-Napoli e la Firenze-Mare è conseguenziale la concorde risoluzione delle attuali concessioni, come previsto dall'articolo 17, e la loro inclusione nella nuova concessione, non tanto e non solo in forza del disposto specifico quanto dello spirito e dell'impostazione generale assunta dalla legge nel delineare i rapporti tra Stato e Società I.R.I.

Dopo aver rilevato che la scelta degli itinerari autostradali facenti parte del programma che verrà realizzato dall'I.R.I. trae la sua origine non solo dalle obbligazioni di carattere internazionale assunte dall'Italia con gli accordi di Ginevra del 1950 e dalla necessità di completare integralmente e sollecitamente le opere già in precedenza programmate, ma

anche dalle esigenze più vive e più sentite di intere Regioni, sia in funzione della loro economia diretta, sia del loro peso e della loro migliore integrazione nella economia e nella produttività nazionale, si può rinviare alla lettera degli articoli 18, 19, 20 e 21 la esposizione del meccanismo che regola il rapporto economico tra lo Stato e la Società concessionaria I.R.I. Esso si basa, conformemente all'impostazione generale del provvedimento, sulla corresponsione di annualità trentennali da parte dello Stato e sul rimborso allo Stato stesso da parte della Società concessionaria dell'eventuale supero dei gettiti dei pedaggi rispetto alle previsioni di convenzione.

L'articolo 22 stabilisce una modesta tassa annua di concessione governativa per l'uso delle autostrade non soggette a pedaggio e dei raccordi; con l'articolo 23 si provvede alla copertura finanziaria degli oneri derivanti allo Stato dalla attuazione della legge.

## VII.

### AUTOSTRAD E A PEDAGGIO - TARIFFE

L'apertura al traffico dei primi tronchi funzionali di nuove autostrade ha dimostrato che, in sede di previsione, si è sopravvalutato il valore degli introiti derivanti dalla imposizione dei pedaggi.

L'errore di valutazione è stato commesso sia sulla intensità del traffico deviato in autostrada (in ispecie nel trasporto merci), sia, soprattutto, sulla entità delle tariffe di pedaggio applicabili, essendo peraltro evidenti che la entità delle tariffe condiziona la intensità del traffico.

Da quanto sopra deriva la impossibilità di applicare tariffe rigidamente vincolate ai costi, e cioè alla economicità del bilancio delle singole Società concessionarie, e la necessità invece di adottare (così come si fa ad esempio per i trasporti ferroviari), una tariffa ispirata a criteri di uniformità sia pure con possibili correttivi e che sia in relazione a reali vantaggi economici dell'utente.

Nella previsione del traffico delle Autostrade a pedaggio si è tenuto conto delle esperienze raccolte nel corso dell'esercizio dei tronchi aperti al traffico delle autostrade

di nuova costruzione riferendosi, come base, ai censimenti di traffico A.N.A.S. 1955 sulla viabilità statale.

Gli incrementi annui del traffico nel tempo sono stati calcolati pari al 5 per cento composto sino al 1972 (1), del 3 per cento composto dal 1973 al 1978, del 2 per cento dal 1979 al 1984, costante quindi negli anni successivi.

Nelle spese si è infine tenuto conto degli interessi passivi dei capitali impiegati durante il periodo di costruzione, ad un tasso del 6,50 per cento e delle reali spese generali (di progettazione e di direzione lavori) nella misura del 6,50 per cento sul complesso dei lavori.

Gli ammortamenti dei capitali investiti, a partire dall'inizio della gestione, sono stati previsti ad un tasso uniforme del 6,50 per cento e per un periodo trentennale, minimo possibile in relazione al mercato del denaro.

Infine per le spese di gestione (esercizio e manutenzione ordinaria e straordinaria) si è assunta la cifra uniforme di lire 4,5 milioni per Km. per anno, risultante come media delle spese consuntive dell'Autostrada Milano-Napoli.

Su tali basi uniformi, sarà possibile determinare, autostrada per autostrada, il contributo dello Stato necessario per la costruzione e la gestione delle autostrade a pedaggio.

Per la Salerno-Reggio Calabria non è stata per ora prevista la imposizione di alcun pedaggio stante il fatto che il traffico ad oggi prevedibile su tale autostrada non è da ritenersi sufficiente neppure per gli oneri, sia pure modesti, che la riscossione del pedaggio impone.

## VIII.

### BENEFICI

#### PER L'ECONOMIA NAZIONALE

Restano da considerare i benefici che possono risultare per l'economia nazionale dal-

(1) Tale previsione è stata confortata dai primi dati raccolti nel censimento A.N.A.S. 1960, tuttora in corso, per la circolazione extra-urbana.

la realizzazione della nuova infrastruttura autostradale e precisamente:

a) gli effetti prevalentemente a breve scadenza che l'esecuzione del programma potrà determinare, direttamente o indirettamente, sul livello del reddito nazionale e dell'occupazione;

b) le ripercussioni di più lungo periodo che la disponibilità della nuova rete autostradale potrà avere sullo sviluppo economico del Paese e in particolare su quello delle regioni meridionali.

Per quanto concerne l'analisi di cui in a) essa si riferisce a tutti gli effetti cumulativi e interdipendenti che influiscono sul livello dell'attività produttiva dei vari settori interessati, sia alla costruzione dell'opera e alla sua manutenzione, sia al soddisfacimento delle domande addizionali indotte nella sfera dei consumi e degli investimenti (in particolare per gli investimenti, limitatamente agli incrementi di attrezzature delle imprese costruttrici oltre che alla necessità di rinnovo degli impianti di tutte le aziende interessate al processo).

Un'analisi è stata condotta per il periodo dal 1961 — anno in cui si inizia il programma — al 1972, anno entro il quale gli effetti connessi alla fase di costruzione possono considerarsi praticamente esauriti, continuando a manifestarsi solo gli effetti indotti dalle spese di manutenzione della nuova rete.

Si è calcolato che in detto periodo, la realizzazione del Piano generi un incremento del reddito nazionale valutabile nell'ordine di circa lire 2.300 miliardi.

Quanto al volume di occupazione addizionale promosso dal programma, sia direttamente per la costruzione e la manutenzione delle opere, sia indirettamente presso le imprese interessate al processo di espansione messo in moto dal programma, esso può essere valutato per il periodo 1961-1972 nella misura di circa 1.450.000 unità-operaio. A partire dal 1973 si può prevedere un'occupazione costante per gli anni futuri di 16.000 unità-anno.

Ma i vantaggi per l'economia nazionale non si esauriscono negli effetti di reddito e di occupazione connessi, come sopra visto,

alla costruzione della nuova rete e alla sua manutenzione.

In una prospettiva più ampia, che non può prestarsi ad analisi quantitative, ma non per questo è meno concreta, l'importanza del programma autostradale per l'economia nazionale, e per il Mezzogiorno in particolare, appare ancor più significativa.

La prima considerazione da fare, al riguardo, è che un adeguato sviluppo della rete stradale italiana, in quanto rende possibile e conveniente un ulteriore rapido incremento del parco autoveicoli e dei traffici stradali, darà un impulso decisivo alla vasta gamma di attività legate, direttamente o indirettamente, alla motorizzazione e che comprendono:

a) il nucleo delle industrie interessate alla produzione degli automezzi, a molte delle quali un mercato interno in espansione fornirà la base per sfruttare importanti economie legate alla scala e alla specializzazione degli impianti (premessa anche per uno stabile incremento delle esportazioni);

b) tutte le industrie e altre attività che dallo sviluppo della circolazione stradale ricevono un impulso decisivo in quanto forniscono materiali e servizi ausiliari, necessari all'esercizio dell'automezzo, o beni e servizi complementari all'automezzo, richiesti dall'utente della strada.

In quest'ultima voce sono comprese tutte le attività turistiche la cui importanza come fonte di valuta estera non ha bisogno di essere sottolineata.

Non meno importante tuttavia è il fatto che le attività turistiche e in genere tutte le attività legate alla circolazione stradale, per il loro carattere prevalentemente di servizi, offrono crescenti possibilità di occupazione e sono, per di più, diffuse — in relazione alla rete stradale — quasi capillarmente su tutto il territorio.

Quest'ultimo aspetto si ricongiunge alla seconda fondamentale considerazione relativa all'importanza del programma proposto. L'estensione e il miglioramento della rete stradale, infatti, sono destinati ad esercitare un'importante influenza sulla localizzazione delle attività economiche, in particolare sul-

le regioni meno sviluppate: l'adattabilità di un sistema di trasporti stradali alle esigenze del traffico, sia per la ridotta dimensione del mezzo di trasporto, sia attraverso la ramificazione della rete e il variare delle sue caratteristiche qualitative, offre sul piano regionale una base per lo sviluppo industriale non sostituibile con la ferrovia.

Sotto questo aspetto il programma autostradale, concepito in modo da includere il Mezzogiorno in un sistema nazionale, e non soltanto locale, di trasporti efficienti e particolarmente economici rappresenta un fattore di riduzione di un importante elemento del costo di produzione, atto a compensare la distanza dai maggiori mercati di consumo e dalle fonti di rifornimento di materiali e servizi.

L'impulso che potrà così derivarne per nuove iniziative industriali, verrà a localizzare nelle stesse regioni una aliquota crescente degli effetti indotti degli investimenti realizzati nel Sud, che tuttora tendono a trasferirsi in larga parte al Centro-Nord.

A questi vantaggi per il Sud, si aggiungono quelli già ricordati nell'incremento della circolazione e della congiunta domanda di servizi di ogni tipo.

In conclusione, ci si può attendere che sullo sviluppo della economia italiana nei prossimi dieci-quindici anni l'espansione in programma della rete stradale possa svolgere un ruolo propulsivo non dissimile da quello attribuito al grande sviluppo della rete ferroviaria nazionale negli ultimi decenni del secolo scorso.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

La costruzione e l'esercizio delle autostrade che non siano già state concesse a norma della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono disciplinati dalla presente legge.

Non meno del 40 per cento del complesso degli investimenti relativi alla costruzione delle autostrade di cui alla presente legge deve essere effettuato nel Mezzogiorno di Italia.

## Art. 2.

La costruzione e l'esercizio delle autostrade potranno concedersi ad enti pubblici o privati.

Gli enti pubblici o privati che richiedano la concessione di cui al precedente comma dovranno presentare all'A.N.A.S., insieme alla domanda di concessione, un progetto di massima per la costruzione dell'autostrada richiesta ed un documentato piano finanziario.

La concessione è accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici — Presidente dell'A.N.A.S. — di concerto con quello del tesoro: con lo stesso decreto viene approvata, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. e il Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione. Nelle stesse forme sono approvate le eventuali modificazioni della convenzione.

Agli Enti ai quali verrà accordata la concessione ai sensi del presente articolo potrà essere concesso dallo Stato sulla base del piano finanziario presentato, un contributo annuale, per 30 anni, non superiore al 4 per cento del costo complessivo delle opere.

Quando la concessione riguardi arterie autostradali di diretto collegamento con la rete stradale ed autostradale extra nazionale, il contributo dello Stato potrà essere anche superiore al 4 per cento e fino al limite massimo del 4,50 per cento.

Per la corresponsione del contributo di cui ai commi precedenti sono autorizzati i seguenti limiti d'impegno:

esercizio 1961-62 . . . .	milioni	800
» 1962-63 . . . .	»	1.600
» 1963-64 . . . .	»	2.000
» 1964-65 . . . .	»	1.600
» 1965-66 . . . .	»	1.600
» 1966-67 . . . .	»	800

Gli stanziamenti per il pagamento dei contributi previsti dal precedente comma saranno iscritti nello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali a decorrere dall'esercizio 1961-1962 come appresso:

esercizio 1961-62 . . . .	milioni	800
» 1962-63 . . . .	»	2.400
» 1963-64 . . . .	»	4.400
» 1964-65 . . . .	»	6.000
» 1965-66 . . . .	»	7.600
dal 1966-67 al 1990-91	»	8.400
esercizio 1991-92 . . . .	»	7.600
» 1992-93 . . . .	»	6.000
» 1993-94 . . . .	»	4.400
» 1994-95 . . . .	»	2.400
» 1995-96 . . . .	»	800

## Art. 3.

Gli enti che abbiano ottenuto la concessione di costruzione ed esercizio di autostrade ai sensi della presente legge possono contrarre mutui della durata massima di 30 anni con l'Istituto di credito per le opere pubbliche, con le Casse di risparmio ed i loro Istituti finanziari, con le Sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti o gli Istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concedere detti mutui anche in deroga alle loro disposizioni statuarie ed alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Anche in deroga all'articolo 2410 del Codice civile il concessionario è autorizzato ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione. La emissione è subordinata all'ap-

provazione del Comitato interministeriale per il credito e il 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 statuarie, ad assumere le obbligazioni anzidette.

Qualora l'ente concessionario sia un consorzio o una società per azioni di cui facciano parte Regioni, Province o Comuni, le Province e i Comuni stessi potranno garantire l'ammortamento delle obbligazioni emesse dal consorzio o dalla società. Gli impegni assunti dagli enti locali predetti potranno godere della garanzia sussidiaria dello Stato fino alla misura massima del 50 per cento.

Art. 4.

La durata delle concessioni delle autostrade a pedaggio non può superare gli anni trenta dall'apertura di ciascuna autostrada costruita o raddoppiata.

Art. 5.

Per le autostrade a pedaggio il Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro fissa con proprio decreto le tariffe di pedaggio su base unificata commisurandole all'economia dei trasporti.

Art. 6.

A decorrere dal terzo anno di apertura al traffico e successivamente ad ogni scadenza di triennio fino alla scadenza delle concessioni, il gettito complessivo dei diritti di pedaggio al netto delle spese di esercizio per la parte eccedente il 5 per cento di quello complessivo previsto nel piano finanziario delle convenzioni, sarà devoluto allo Stato

Art. 7.

Tutti gli atti e contratti occorrenti per la attuazione della presente legge ivi compresi

le convenzioni per le concessioni, i contratti relativi alle costruzioni ed all'esercizio delle autostrade previste dalla stessa legge; i contratti di appalto e di fornitura per la costruzione, manutenzione e gestione delle strade di cui sopra; i contratti di finanziamento, di consolidamento, di estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese le fidejussioni prestate dagli Enti pubblici per il servizio dei mutui; l'emissione di obbligazioni ed i relativi interessi, nonché gli atti di cessione dei contributi previsti dagli articoli 2, 17 e 18 della presente legge, sono esenti da tasse, imposte e tributi presenti e futuri, spettanti sia all'Erario dello Stato sia agli Enti locali.

Le stesse agevolazioni si applicano ai contratti occorrenti per la sistemazione dei rapporti previsti dal successivo articolo 17 nonché agli atti occorrenti per i trasferimenti dall'A.N.A.S. alle concessionarie.

Gli onorari notarili e gli emolumenti ai conservatori dei registri immobiliari sono ridotti ad un quarto.

Sono altresì esenti dall'imposta generale sull'entrata l'energia elettrica occorrente per la illuminazione e la segnalazione delle strade predette; i contributi dello Stato di cui agli articoli 2, 17 e 18; le somme introitate dalle concessionarie per il diritto di pedaggio, nonché ogni altro provento derivante dall'esercizio delle autostrade predette.

Sono esenti dalle imposte e sovrimposte sui terreni e sui redditi agrari gli immobili destinati al compendio delle autostrade di cui alla presente legge.

I materiali occorrenti per la costruzione e manutenzione delle strade di cui sopra, nonché l'energia elettrica occorrente per la illuminazione e la segnalazione delle autostrade predette sono esenti dall'imposta di consumo.

L'imposta di bollo sulle cambiali che venissero emesse dalle imprese concessionarie, è stabilita nella misura fissa di lire 100 per ogni centomila lire qualunque sia la loro scadenza.

In luogo delle imposte, tasse e tributi di cui ai commi precedenti le società concessionarie corrisponderanno all'Erario dello Stato una quota fissa di abbonamento annuo in ragione di centesimi 5 per ogni mille lire dei costi delle costruzioni.

## Art. 8.

Lungo i tracciati delle autostrade di cui alla presente legge, previsti sulla base dei progetti regolarmente approvati, è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie a distanza inferiore a metri 16 dal limite della zona di occupazione dell'autostrada stessa. La distanza è ridotta a metri 10 per gli alberi da piantare.

La distanza di cui al comma precedente può essere ridotta fino a un minimo di metri 8 per i tratti di autostrade che si svolgono in zone particolarmente accidentate, con provvedimento del Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S., su richiesta degli interessati e sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S.

Il divieto previsto dal presente articolo decorre dalla data di approvazione del progetto di ciascuna autostrada ed ha la durata di dieci anni.

Le disposizioni contenute nei commi primo e secondo non si applicano agli impianti di telecomunicazioni.

Per quanto riguarda le modalità per la esecuzione degli spostamenti degli impianti di telecomunicazione in conseguenza della costruzione e dell'ampliamento di autostrade e per i relativi oneri si provvede con accordi tra i Ministri dei lavori pubblici e delle poste e delle telecomunicazioni.

## Art. 9.

Nello spazio delimitato da una linea parallela alla linea mediana delle strade di raccordo con l'autostrada per la profondità di metri 300 da ogni lato e per una lunghezza di un chilometro dal punto di inserzione della strada sull'autostrada, e comunque entro il raggio di 500 metri dal centro dell'autostrada nel punto in cui è permesso l'accesso alla stessa, chiunque, salvo il concessionario per i servizi delle autostrade, compia costruzioni non esclusivamente rurali, o in altro modo occupi una qualsiasi di tali aree, deve munirsi di speciale autorizzazione governativa. L'autorizzazione è necessaria anche per destinare l'area a diversa utilizzazione.

La autorizzazione è soggetta a tassa pagabile in 10 rate annuali. La misura è fissata con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro delle finanze di concerto con quelli del tesoro, dei lavori pubblici e dell'industria e del commercio, distintamente per ogni autostrada o per singole zone, entro sei mesi dall'approvazione del progetto esecutivo della autostrada, purché non superi lire 200 annue per metro quadrato per l'utilizzazione come casa ad uso di abitazione e lire 2.000 per metro quadrato per le occupazioni destinate ad attività commerciali o industriali.

Nelle costruzioni a più piani, i piani si considerano distintamente e per quelli superiori al piano terra la tassa è applicata in misura ridotta del 50 per cento.

La tassa preveduta dal presente articolo deve essere pagata anche da chi nei modi previsti dal primo comma occupa aree lungo il corso dell'autostrada con accesso diretto alla stessa.

Il pagamento della tassa è effettuato con le norme contenute negli articoli 168 e 183, lettera B, del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645.

Per le autostrade per le quali siano state già accordate le concessioni, il termine di 6 mesi preveduto dal secondo comma decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge.

La tassa non si applica alle costruzioni od occupazioni già esistenti al 1° gennaio 1961, ma colpisce le loro modificazioni o diverse utilizzazioni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano agli impianti di telecomunicazioni.

## Art. 10.

L'approvazione dei progetti esecutivi e delle relative varianti, concernenti le opere necessarie per la costruzione delle autostrade previste dalla presente legge, comprese quelle per la costruzione delle strade di allacciamento e di quelle laterali necessarie per assicurare il servizio delle proprietà contermini e quelle per la conservazione, deviazione o

allacciamento delle opere dei pubblici servizi, equivale a dichiarazione di pubblica utilità nonchè di indifferibilità ed urgenza a tutti gli effetti di legge.

Alle procedure espropriative delle opere indicate nel comma precedente si applicano i commi secondo, terzo e quarto dell'articolo 8 della legge 21 maggio 1955, n. 463.

Il termine, previsto dall'articolo 73 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, può essere prorogato con decreto del Prefetto, prima della sua scadenza, ove per esigenze sopravvenute siano modificati i progetti approvati.

#### Art. 11.

Sono vietate le concessioni a terzi per estrazioni di materiali dai tratti degli alvei delle acque pubbliche attraversati od occupati dalle opere autostradali.

I tratti soggetti a tale divieto saranno determinati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, con il quale saranno altresì revocate le concessioni già assentite e sarà determinato l'indennizzo spettante ai concessionari.

Le caratteristiche e le modalità delle opere autostradali che devono attraversare strade e corsi d'acqua saranno indicate nei progetti esecutivi approvati con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

Gli enti proprietari e le Amministrazioni interessate potranno prescrivere esclusivamente le cautele da osservare e le opere provvisoriale da eseguire durante la costruzione delle opere.

#### Art. 12.

Per il collegamento alla rete autostradale dei maggiori centri abitati i quali, pur restando distanziati dai percorsi previsti nella rete stessa, ne risultino tuttavia direttamente interessati, l'A.N.A.S. provvederà alla costruzione e sistemazione dei necessari raccordi con autostrade senza pedaggio.

Per tali opere complementari è autorizzata la spesa complessiva di lire 50 miliardi in 10 anni, dei quali 5 saranno iscritti nello stato di previsione della spesa dell'Azienda

nazionale autonoma delle strade statali per l'esercizio 1961-62; i successivi stanziamenti saranno determinati di anno in anno con la legge di bilancio.

L'Azienda è autorizzata ad assumere impegni per somme non superiori al triplo di quelle stanziare nel bilancio dell'esercizio durante il quale gli impegni stessi vengono assunti.

I fondi che per effetto della entrata in vigore della presente legge si renderanno disponibili sulle somme stanziare dalle leggi 21 maggio 1955, n. 463, e 13 agosto 1959, n. 904, sono utilizzati per la sistemazione di superstrade, riservando alle regioni meridionali le somme che in base a tali leggi erano destinate alle autostrade del Mezzogiorno.

#### Art. 13.

Per lo studio e per la progettazione di massima di autostrade è stanziato sul bilancio dell'A.N.A.S. per gli esercizi 1961-62 e 1962-63, la somma di lire 250.000.000 per ciascuno dei suddetti esercizi.

#### Art. 14.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade statali è autorizzata a contrarre mutui fino all'importo massimo di lire 180 miliardi per la costruzione dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria.

L'ammontare dei mutui che l'Azienda potrà annualmente contrarre fino alla complessiva somma di lire 180 miliardi di cui al comma precedente è ripartito negli esercizi 1961-62 e successivi nelle seguenti misure:

1961-62	. . . . .	L. 10 miliardi
1962-63	. . . . .	» 20 »
1963-64	. . . . .	» 40 »
1964-65	. . . . .	» 40 »
1965-66	. . . . .	» 35 »
1966-67	. . . . .	» 35 »

Il servizio dei mutui è assunto dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali a decorrere dall'esercizio 1961-62 e le rate di ammortamento dei singoli mutui saranno in-

scritte, con distinta imputazione, e specificamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche o degli Enti od Istituti mutuanti, con decorrenza dall'esercizio finanziario successivo a quello nel quale il mutuo stesso è stato contratto.

#### Art. 15.

La costruzione e l'esercizio delle autostrade: Milano-Napoli, in deroga alla legge 21 maggio 1955, n. 463; Firenze-Mare, in deroga alla legge 17 aprile 1948, n. 547, nonché delle autostrade: Milano-Brescia; Milano-Laghi; Como-Chiasso; Serravalle-Genova; Genova-Savona; Genova-Sestri Levante; Verona-Brennero; Padova-Bologna; Bologna-Canosa; Roma-Civitavecchia; Napoli-Bari sono concessi a una Società per azioni al cui capitale sociale l'Istituto per la ricostruzione industriale partecipi direttamente o indirettamente almeno con il 51 per cento.

La concessione è accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quelli del bilancio, del tesoro e delle partecipazioni statali e con lo stesso decreto viene approvata, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ed il Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione.

Nelle stesse forme sono approvate le eventuali modifiche della convenzione.

Il programma di costruzioni sarà realizzato in dieci anni a partire dal 1961 e le fasi di attuazione del programma stesso saranno stabilite nella convenzione.

#### Art. 16.

Ai fini dell'esercizio previsto dal primo comma dell'articolo 15, la consegna alla società concessionaria delle autostrade Milano-Laghi; Milano-Brescia; Serravalle-Genova e Genova-Savona, attualmente gestite dalla A.N.A.S., prenderà data dal decreto di concessione.

L'A.N.A.S. provvederà a propria cura e spese a condurre a termine tutti i lavori di costruzione o di raddoppio di dette autostrade che risulteranno già appaltati alla data della consegna stessa.

#### Art. 17.

Per intervenuto consenso del concessionario le convenzioni del 14 aprile 1956, approvate con decreto interministeriale di pari data n. 3072 per l'autostrada Milano-Napoli, e del 29 aprile 1959 approvata con decreto del Capo dello Stato in data 2 maggio 1959 per l'autostrada Firenze-Mare, saranno risolte a far data dall'emanazione del decreto che assentirà la concessione per la costruzione e l'esercizio delle due autostrade anzidette.

La convenzione con la Società concessionaria di cui all'articolo 15 prevederà il subentro in tutti i diritti e gli obblighi assunti dalle precedenti società concessionarie.

I contributi, previsti dalla legge 21 aprile 1955, n. 463, e impegnati negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici che non risulteranno ancora corrisposti alla Società concessioni e costruzioni autostrade alla data sopraindicata, saranno erogati direttamente alla nuova Società concessionaria.

#### Art. 18.

Alla Società concessionaria delle autostrade di cui all'articolo 15 spetta un contributo trentennale a carico dello Stato non superiore al 4 per cento del costo effettivo delle opere.

Detta percentuale sarà stabilita sulla base del costo presunto delle opere e della previsione di introiti al netto delle spese di esercizio che forfettariamente saranno determinate in convenzione.

La determinazione definitiva del contributo sarà effettuata a norma dell'articolo 20.

Il contributo determinato dal primo comma del presente articolo è liquidato sulla base degli stati di avanzamento delle opere.

Ove l'importo dello stato di avanzamento presentato sia superiore alla somma di cinque miliardi di lire, l'Amministrazione, in constanza dei dovuti accertamenti, può concedere accenti fino ad un importo massimo dell'80 per cento del contributo sull'importo risultante dallo stato d'avanzamento medesimo.

## Art. 19.

Per la corresponsione del contributo previsto dall'articolo 18 sono autorizzati i seguenti limiti di impegno:

1961-62 . . . . .	milioni	2.900
1962-63 . . . . .	»	2.900
1963-64 . . . . .	»	2.900
1964-65 . . . . .	»	1.700
1965-66 . . . . .	»	1.700
1966-67 . . . . .	»	1.700
1967-68 . . . . .	»	1.300
1968-69 . . . . .	»	1.300
1969-70 . . . . .	»	1.300
1970-71 . . . . .	»	1.300

Gli stanziamenti relativi al pagamento dei contributi previsti dal presente articolo saranno iscritti nello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali come appresso:

1961-62 . . . . .	milioni	2.900
1962-63 . . . . .	»	5.800
1963-64 . . . . .	»	8.700
1964-65 . . . . .	»	10.400
1965-66 . . . . .	»	12.100
1966-67 . . . . .	»	13.800
1967-68 . . . . .	»	15.100
1968-69 . . . . .	»	16.400
1969-70 . . . . .	»	17.700
dal 1970-71 al 1990-91	»	19.000
1991-92 . . . . .	»	16.100
1992-93 . . . . .	»	13.200
1993-94 . . . . .	»	10.300
1994-95 . . . . .	»	8.600
1995-96 . . . . .	»	6.900
1996-97 . . . . .	»	5.200
1997-98 . . . . .	»	3.900
1998-99 . . . . .	»	2.600
1999-2000 . . . . .	»	1.300

## Art. 20.

L'ammontare del contributo dello Stato, fissato provvisoriamente ai sensi dell'articolo 18, sarà definitivamente stabilito, accertato il costo effettivo delle opere per le autostrade o tronchi funzionanti, entrati in esercizio, alle date del 31 dicembre 1964, 1966,

1968, 1970, e successivamente per le autostrade che alla detta scadenza non fossero ancora entrate in servizio.

Dal primo accertamento sarà dedotto l'ammontare di lire 64,8 miliardi già stanziato per l'autostrada Milano-Napoli.

Le variazioni di contributo conseguenti alla determinazione definitiva daranno luogo a rimborsi e pagamenti tra il concessionario e lo Stato secondo le modalità della convenzione.

## Art. 21.

Per le autostrade di cui all'articolo 15 a decorrere dal 1° gennaio 1972 e successivamente ad ogni scadenza di triennio fino alla scadenza delle concessioni per le autostrade aperte al traffico da almeno tre anni, sarà devoluto allo Stato il gettito complessivo dei diritti di pedaggio di dette autostrade al netto delle spese di esercizio da fissarsi in misura forfettaria in sede di convenzione per la parte che eccede di oltre il 5 per cento la somma dei gettiti presi a base per la determinazione del contributo in relazione alle singole autostrade.

## Art. 22.

Dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge per circolare sulle autostrade aperte e sui raccordi autostradali i veicoli a motore sottoindicati sono tenuti al pagamento di una tassa annua di concessione governativa nella misura seguente:

a) motoveicoli . . . . .	L.	250
b) autovetture fino a 13 CV. di potenza fiscale . . . . .	»	1.000
c) autovetture oltre 13 CV. di potenza fiscale, autoveicoli per trasporto merci, autoveicoli ad uso speciale e autobus . . . . .	»	2.000

Il Ministro delle finanze è autorizzato a stabilire con proprio decreto le modalità ed i termini per il pagamento della tassa prevista dal presente articolo.

## Art. 23.

All'onere conseguente all'attuazione della presente legge si provvede con il gettito derivante dall'applicazione delle norme previste dai precedenti articoli 6, 9, 21 e 22, dai proventi delle nuove disposizioni sul trattamento tributario degli appalti agli effetti dell'imposta di registro, nonchè da una quota dei proventi derivanti dalle nuove disposizioni concernenti l'adeguamento di voci della tariffa del bollo.

Ove i cespiti indicati nel precedente comma non siano sufficienti alla copertura degli

oneri complessivi ricadenti in ciascuno degli esercizi di applicazione della presente legge sarà provveduto, per la copertura della differenza, con riduzione delle autorizzazioni di spesa e dei relativi stanziamenti iscritti negli stati di previsione della spesa del Bilancio dello Stato.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

## Art. 24.

Sono abrogate le norme incompatibili con le disposizioni della presente legge.