

(N. 788-A)

Urgenza

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE CORBELLINI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

di concerto col Ministro del Bilancio

col Ministro del Tesoro

col Ministro delle Finanze

e col Ministro dei Trasporti

NELLA SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1954

Comunicata alla Presidenza il 23 marzo 1955

Costruzione di autostrade e strade.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — Il Governo ha presentato al Senato, nella seduta del 9 novembre 1954, il disegno di legge n. 788-*Urgenza* relativo alla « Costruzione di autostrada e strade ». Su di esso il Ministro dei lavori pubblici richiese ed ottenne dall'Assemblea la procedura d'urgenza. Il Presidente del Senato assegnò subito l'esame del disegno di legge alla 7^a Commissione permanente in sede deliberante, previo parere di competenza della 5^a Commissione.

Il dibattito fu iniziato nella seduta del 1° dicembre 1954. Esso occupò dieci sedute successive della Commissione fino all'ultima del 17 marzo 1955, nella quale, dopo l'approvazione dei primi nove articoli, i senatori Cappellini, Flecchia, Pucci, Massini, Alberti e Porcellini, richiesero nelle forme regolamentari che la legge fosse inviata all'esame dell'Assemblea plenaria.

Il lavoro effettuato dalla Commissione in sede deliberante nelle ricordate sedute risulta dagli Atti parlamentari (1): ad essi perciò facciamo riferimento in questa sede referente come fonte documentata delle discussioni avvenute, dei voti espressi nei numerosi ordini del giorno approvati e come illustrazione delle considerazioni che vengono svolte nella presente relazione.

A) PORTATA TECNICA E FINANZIARIA
DEL DISEGNO DI LEGGE IN ESAME.

L'urgenza di provvedere all'attuazione di un programma organico di sistemazione ed ampliamento della rete stradale ed autostradale italiana viene da tempo riconosciuta unanimamente come indilazionabile. Lo sviluppo dei traffici motorizzati che si è avuto in questo

(1) Cfr.: Atti Senato: 7^a Comm. Sedute: 32^a (1° dicembre 1954); 36^a (17 dicembre 1954); 37^a (21 dicembre 1954); 38^a (19 gennaio 1955); 39^a (26 gennaio 1955); 40^a (27 gennaio 1955); 41^a (2 febbraio 1955); 42^a (2 marzo 1955); 43^a (3 marzo 1955); 44^a (17 marzo 1955).

periodo della ricostruzione economica e produttiva del nostro Paese, è così notevole da richiedere immediati provvedimenti di sistemazione ed ampliamento della grande viabilità nazionale.

È noto che la circolazione degli autoveicoli aumenta in modo imponente e che essa diviene sempre più pericolosa. Se in un solo triennio (1950-1953) il numero complessivo degli automezzi circolanti è passato da 571.290 a 918.058 unità, con un aumento cioè del 62 per cento, esso risulterà nel 1962 quasi quadruplicato rispetto al 1950 raggiungendo almeno 2.186.000 unità (Tabella A).

La stessa previsione deve farsi per i motocicli e le biciclette a motore (Tabella B) che nel 1962 saliranno a circa 3.525.000 unità, e quindi in tale anno la circolazione complessiva nelle strade italiane di mezzi motorizzati a due e a quattro ruote ed eventuali rimorchi salirà ad oltre 5,7 milioni di unità.

Gli incidenti stradali sono in continuo aumento. Nel 1953 essi provocarono 114.886 infortuni di cui 5.205 mortali (1). Si ebbe perciò un infortunio su 25 automezzi (autoveicoli e motocicli complessivi in circolazione). Dovendo prevedere che l'aumento della circolazione sempre più intensa abbasserà la cifra degli automezzi per ogni infortunio provocato si giunge alla dolorosa conclusione che, se non si provvederà adeguatamente e in modo tempestivo, nel 1962 gli infortuni potrebbero salire fino a 350.000-400.000 in un anno pari cioè alla media di un infortunio per ogni 110-120 abitanti: e se dalla media generale di puro significato indicativo si dovesse passare alle determinazioni dirette ed effettive delle punte del fenomeno nelle provincie dove si ha il massimo della circolazione stradale (Lombardia e Lazio) si giungerebbe a delle conclusioni che dobbiamo riconoscere veramente allarmanti, specialmente nei riguardi degli infortuni mortali che nel 1962 potrebbero superare in complesso il numero di 12.000-15.000 in un anno.

(1) « Bollettino dell'Istituto Italiano di Statistica ».

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA A.
AUTOVEICOLI IN CIRCOLAZIONE NEL 1950-1953 E PREVISIONI PER IL 1962 (1).

ANNO	Autovetture		Autocarri		Autobus		TOTALE	
1950	342.021	1	222.776	1	6.511	1	571.290	1
1953	612.944	1,79	295.941	1,35	9.173	1,40	918.058	1,62
1962	1.600.000	4,67	560.000	2,52	26.000	4	2.186.000	3,84
aumento 1953-62	—	2,60	—	1,90	—	2,8	—	2,30

(1) Dati statistici dell'A.N.F.I.A.A. e dell'A.C.I. Previsioni per il 1962 in base alla produzione nazionale ed alla naturale eliminazione per uso (C.I.S.I.M. 1951 e aggiornamenti 1954).

TABELLA B.
MOTOCICLI, MOTOCARROZZETTE E BICICLETTE A MOTORE (1).

ANNO	Motocicli e moto-carrozzette		Motofurgoncini		Motoleggere		Biciclette a motore		TOTALE	
1953	190.000	1	60.000	1	900.000	1	450.000	1	1.600.000	1
1962	300.000	1,58	125.000	2,08	2.100.000	2,33	1.000.000	2,22	3.525.000	2,21

(1) Dati statistici dell'A.N.F.I.A.A. e dell'A.C.I. Previsioni per il 1962 in base alla produzione nazionale ed alla naturale eliminazione per uso (C.I.S.I.M. 1951 e aggiornamenti 1954).

TABELLA C.
CONSUMO IN TONNELLATE DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI (1).

ANNO	Benzina auto		Gasolio		Petrolio		Lubrificanti		TOTALE	
1950	663.000	1	745.000	1	185.000	1	130.000	1	1.723.000	1
1953	1.040.000	1,57	1.210.000	1,61	200.000	1,40	148.000	1,62	2.598.000	1,50
1962	2.850.000	4,30	3.250.000	4,36	510.000	2,75	280.000	2,15	6.890.000	4,03
Aumento 1953-62	—	2,74	—	2,68	—	2,55	—	1,89	—	2,65

(1) Dati statistici dell'U.P.I. Si presume che il 95 per cento della benzina-auto e il 60 per cento del gasolio vengano utilizzati da autoveicoli.

N. B. - Le previsioni di aumento del consumo, specialmente della benzina e del gasolio, sono superiori a quelle dell'aumento del numero dei veicoli in circolazione: ciò deriva sia dall'aumentata potenza media effettiva dei motori impiegati, sia dall'aumento della percorrenza media annua da questi effettuata. Pertanto ne risulta che l'aumento del consumo complessivo di carburanti risulterà notevolmente superiore a quello dell'aumento degli automezzi.

Questi brevi cenni ormai conosciuti e ripetuti in ogni occasione di riunioni tecniche o politiche, da coloro che si occupano della circolazione degli automezzi, hanno da tempo posto in particolare evidenza tutta l'importanza e l'urgenza che assume il problema della sistemazione della rete stradale italiana ed in particolare di quella relativa alle grandi comunicazioni nazionali esercitata dallo Stato a mezzo dell'A.N.A.S.

Nell'ormai noto studio del piano regolatore di sistemazioni stradali della grande viabilità presentato alla critica dei tecnici competenti nel settembre 1952 dal Ministro dei lavori pubblici dell'epoca, onorevole Aldisio, veniva previsto l'ampliamento e la sistemazione delle strade nazionali per un complesso di 23.868 chilometri, nonchè la costruzione di circa 2.500 chilometri di piste ciclabili; inoltre era stata tracciata la costruzione di 1.796 chilometri di nuove autostrade e l'ampliamento di quelle esistenti per complessivi chilometri 426.

Il piano Aldisio della grande viabilità nazionale richiedeva, per la sua realizzazione completa da attuarsi in tre periodi di tempo di complessivi quindici anni, una spesa valutata di circa 900 miliardi di lire.

Se si esamina la ripartizione dei lavori e l'importo complessivo di finanziamenti da essi richiesto si rileva subito che la maggiore parte della spesa allora considerata interessava soprattutto la sistemazione della rete stradale nazionale per un totale di 540 miliardi circa; mentre che al programma di sistemazione autostradale era destinata la somma di 360 miliardi (1). Fu anche rilevato nell'ampia discus-

(1) Ripartizione riassuntiva del programma stradale ed autostradale del piano Aldisio:

1° Costruzione di nuove autostrade (Km. 1.796)	L. 300	miliardi
2° Ampliamento di autostrade esi- sistenti (Km. 426)	» 60	»
3° Ampliamento a m. 10,50 di sede di Km. 6.868 di strade statali	» 275	»
4° Ampliamento a m. 7 di sede di Km. 17.000 di strade esistenti .	» 255	»
5° Costruzione di Km. 2.500 di pi- ste ciclabili	» 10	»
—		
Totale	L. 900	miliardi

sione svoltasi nella 7^a Commissione che lo schema di massima allora tracciato per la costruzione di nuove autostrade non prevedeva collegamenti autostradali adeguati tra il Nord e il Meridione dell'Italia che dovrebbero assolvere allo scopo di natura economica, sociale e politica di raccorciare la lunghezza della Penisola con la creazione di arterie autostradali longitudinali litoranee fino alla Puglia ed alla Calabria, e di quelle trasversali dell'Italia centro-meridionale, nonchè la realizzazione di una comunicazione autostradale interna della Sicilia. Tale rilievo fu mosso anche al primo schema di costruzioni autostradali presentato dall'attuale Ministro dei lavori pubblici all'esame della 7^a Commissione.

Di conseguenza, mentre da un lato si doveva porre il problema di modificare e completare nel suo complesso il piano regolatore presentato nel 1952 all'esame dei tecnici, perchè esso tenesse presente le necessità che sorgono dall'intensificarsi delle comunicazioni autostradali che vengono stimolate dalla vigorosa ripresa delle attività economiche e produttive di tutta la Nazione con speciale riguardo alle regioni meridionale ed insulare determinata dalle molteplici provvidenze in corso di realizzazione, occorre anche dividere il programma generale della grande viabilità nazionale opportunamente aggiornato, nelle sue due parti caratteristiche riguardanti da un lato la sistemazione organica e l'ampliamento della rete stradale nazionale e dall'altro quella della sistemazione delle esistenti autostrade e costruzione di nuove autostrade.

Tale suddivisione diviene naturalmente possibile quando si riconosca che la rete autostradale, almeno nei suoi primi anni di esercizio, può determinare un proprio reddito diretto aziendale a mezzo di pedaggi richiesti per il transito degli automezzi.

Ne deriva quindi la possibilità di provvedere alla costruzione delle autostrade indipendentemente o quasi dalla sistemazione della viabilità normale con provvedimenti appositi e diversi da quelli richiesti per la costruzione o miglioramenti di strade nazionali, richiedendo a tale particolare scopo il concorso dell'economia privata per l'attuazione e per l'esercizio delle opere necessarie.

Il disegno di legge in esame risolve soltanto questo aspetto del complesso e poderoso programma completo della sistemazione della viabilità maggiore; perchè esso sostanzialmente provvede a stabilire le modalità di esecuzione della prima parte della rete autostradale nazionale entro i limiti di un determinato finanziamento complessivo. Soltanto per una aliquota del tutto marginale dei finanziamenti previsti per un totale di 20 miliardi da impiegarsi in un decennio, il disegno di legge in esame si riferisce a lavori di miglioramento e a nuove costruzioni di strade statali da eseguirsi a totale carico dello Stato nell'Italia meridionale (1).

I finanziamenti accordati con il disegno di legge in esame per la parte riguardante le autostrade risultano anche essi limitati ed appena sufficienti a prevedere un programma decennale di lavori per complessivi 250-300 miliardi che risultano dal complesso del contributo statale da stanziarsi in un decennio, di 100 miliardi e dai finanziamenti privati per la parte restante.

Il contributo che lo Stato concederà alle società od enti costruttori ed esercenti le autostrade non potrà superare il 40 per cento della spesa totale che sarà necessaria alla costruzione della autostrada. Per molte delle autostrade di grande traffico specialmente dell'Italia settentrionale si può prevedere che il contributo dello Stato risulterà inferiore (e in qualche caso notevolmente) al massimo previsto dalla legge: e se esso risultasse, ad esempio, della media complessiva di circa il 30 per cento di tutto il lavoro da eseguirsi questo potrebbe essere dell'importo totale di circa 300 miliardi, somma ancora inferiore a quella prevista di 360 miliardi dal primitivo ed incompleto piano Aldisio limitato alle sole autostrade dell'Italia del centro-nord.

Con i finanziamenti concessi dal disegno di legge in esame possono perciò effettuarsi al massimo lavori per uno sviluppo di circa 1.200,

(1) Con la somma di 20 miliardi si possono costruire strade di grande comunicazione a doppia sede su terreni accidentati e per lo sviluppo di non oltre 150 Km. Con la stessa somma è invece possibile la realizzazione di importanti opere di sistemazione e allargamento delle strade esistenti.

1.300 chilometri oltre al raddoppio delle autostrade esistenti (1).

Il Ministro dei lavori pubblici nel suo programma di larga massima di aggiornamento della sistemazione autostradale ha previsto un complesso di circa 3.500 chilometri di nuove costruzioni: ne segue pertanto che con la legge in esame potrà finanziare un insieme d'opere autostradali che saranno notevolmente inferiori alla metà del piano generale compilato.

Si deve perciò concludere che l'attuale disegno di legge non costituisce che l'inizio, sia pure cospicuo, di un programma che per essere completato dovrà avere ulteriori finanziamenti con nuove apposite leggi che autorizzino di prorogare oltre il 1964-65 gli stanziamenti annuali con questa previsti per il prossimo decennio.

Sotto tale aspetto è stato difatti considerato dalla 7^a Commissione il disegno di legge in esame. Pertanto, nell'auspicare un sollecito inizio dei lavori che verrà attuato con i fondi messi a disposizione, la Commissione trae motivo di fare voti che con successive leggi potranno reperirsi nuove fonti di finanziamento che consentano di proseguire l'opera organicamente ormai concepita fino a portarla al suo completamento.

B) PROVVEDIMENTI INTESI ALLA DETERMINAZIONE DELLE FONTI DI FINANZIAMENTO NECESSARIE PER L'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA.

Le fonti di finanziamento dei lavori stradali autorizzati dal disegno di legge in esame si possono considerare divise in due categorie tra loro distinte:

1) Contributo diretto dello Stato per l'importo di 100 miliardi ripartiti in dieci esercizi finanziari dal 1954-55 al 1964-65 da destinarsi come concorso alla spesa di costruzione ed esercizio di nuove autostrade ed ampliamento di quelle esistenti; stanziamento di 20 miliardi ripartito nello stesso periodo di tempo per la costruzione od ammodernamento di strade statali dell'Italia meridionale; assegna-

(1) Lo sviluppo chilometrico delle autostrade da costruire si ridurrebbe a 700-800 Km. se esse dovessero essere tutte finanziate con un contributo statale del 40 per cento della spesa totale e fosse richiesto per tutte la doppia pista di 23 metri complessivi di larghezza.

zione di 100 milioni per lo studio e la progettazione dell'autostrada Napoli-Bari. Il totale complessivo a carico diretto e totale dello Stato risulta perciò, nel decennio considerato, di 120.100 milioni;

2) Autorizzazione agli enti concessionari della costruzione di autostrade di emettere obbligazioni da ammortizzare nel periodo di durata della concessione per un ammontare non superiore alla differenza tra la spesa totale e il contributo statale e secondo opportune modalità.

L'articolo 10 del disegno di legge governativo in esame stabilisce che limitatamente all'esercizio 1954-55 per la copertura degli oneri derivanti allo Stato sarà provveduto con le maggiori entrate provenienti dalla elevazione delle misure delle tasse automobilistiche e dall'aumento dell'imposta sulla benzina.

Il disegno di legge relativo ai provvedimenti in materia di tasse automobilistiche a cui si riferisce il ricordato articolo 10 fu presentato al Senato dal Ministro delle finanze nella seduta del 7 settembre 1954. Esso fu esaminato ed approvato in sede deliberante dalla 5^a Commissione previo parere della 7^a Commissione e poi trasmesso alla Camera dei deputati il 18 novembre 1954 e cioè prima dell'inizio della discussione del disegno di legge ora in esame. Pertanto la 7^a Commissione del Senato ritenne assolto l'obbligo costituzionale di dover provvedere alla copertura del nuovo onere che lo Stato avrebbe dovuto assumere con l'approvazione del disegno di legge sulle autostrade.

Se non che la Camera dei deputati nella sua seduta del 20 gennaio 1955 (e cioè durante la discussione alla 7^a Commissione del Senato del disegno di legge sulle autostrade) non soltanto apportò alcune lievi modifiche a quanto era stato già approvato dal Senato in materia di tasse automobilistiche, ma deliberò anche, con l'accettazione di apposito ordine del giorno, la sospensione dell'esame del provvedimento fiscale stesso per abbinarne la discussione con quello della spesa, quello cioè della costruzione di autostrade e strade che attualmente ci occupa.

Da questa decisione derivò la conseguenza che una volta approvato il presente disegno di legge sulle autostrade non soltanto dal Senato,

ma anche dalla Camera, esso avrebbe dovuto attendere per la sua promulgazione, che il Senato approvasse nuovamente le modifiche al disegno di legge sulle tasse automobilistiche che sarebbero state deliberate dalla Camera.

Tutto ciò avrebbe apportato un nuovo e notevole ritardo alla approvazione del disegno di legge in esame che invece urge di rendere rapidamente operante per poter iniziare il poderoso complesso di lavori che attende e del quale sono già pronti ed immediatamente eseguibili progetti per uno sviluppo complessivo di 328 chilometri per l'importo della spesa totale di 66,6 miliardi e con l'occupazione diretta ed indiretta di 21.700 giornate-operaio per la durata di tre anni (1).

Di tale ritardo e delle sue conseguenze si è resa conto la 7^a Commissione che, nella seduta del 2 febbraio 1955, dietro invito del Ministro del tesoro senatore Gava, si dichiarò disposta di esaminare, in sede di discussione degli articoli, la possibilità di inserire nel testo del disegno di legge in esame anche la parte fiscale relativa al reperimento delle somme necessarie nel testo giacente alla Camera, e da essa modificato rispetto a quello già approvato dal Senato, alla condizione però che il Governo si dichiarasse disposto di ritirare tempestivamente il disegno di legge fiscale stesso giacente alla Camera dei deputati.

In definitiva nelle proposte di emendamenti al testo governativo che vengono ora presentate alla nostra Assemblea, dopo l'articolo 10, viene compreso anche un apposito emendamento aggiuntivo costituente un capitolo apposito dal titolo: « *Provvedimenti in materia di tasse automobilistiche* », lasciando il titolo originario del disegno di legge in esame: « *Costruzione di autostrade e strade* » alla sola prima parte del disegno di legge complessivo.

Ne segue che il disegno di legge così emendato, e che con la presente relazione che si propone all'approvazione dell'Assemblea, sarà diviso in due parti distinte ed assumerà il titolo generale di « *Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche* ».

(1) Discorso del Ministro dei lavori pubblici onorevole Romita alla 7^a Commissione del Senato nella seduta del 1° dicembre 1954.

C) PROPOSTE DI EMENDAMENTI

AL TESTO GOVERNATIVO.

1) L'articolo 1 del disegno di legge in esame indica i limiti delle autorizzazioni di spesa da ripartire nei singoli esercizi. Il ritardo che si è verificato nell'approvazione dei provvedimenti necessari alla costruzione di autostrade e di strade e del quale ancora non è possibile prevedere tutta l'entità, consiglia di sopprimere sin d'ora il finanziamento previsto nell'esercizio 1954-55 di 7 miliardi e 850 milioni e di riportare tale somma in aggiunta a quella prevista per l'esercizio 1964-65. In tal senso è stato quindi proposto un apposito emendamento.

Si è inoltre proposto un emendamento aggiuntivo perchè si riconosce la necessità che il Ministero dei lavori pubblici sia autorizzato a prendere impegni subito in base al complesso degli stanziamenti previsti in modo che possa autorizzare i lavori con organicità di sviluppo e con adeguato ordine di successione, disponendo opportunamente della ripartizione delle annualità del proprio contributo entro i limiti delle somme previste negli esercizi in cui esse vengono autorizzate.

Ciò è conforme a quanto fu disposto con molta saggezza dalla legge Einaudi per la ricostruzione delle Ferrovie dello Stato (articolo 1 della legge n. 877 del 14 settembre 1947 - stanziamento dei fondi per la ricostruzione ferroviaria) e con quanto è stato più recentemente disposto con la legge per l'ammodernamento delle ferrovie in concessione (articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221).

Si può osservare al riguardo che già la legge vigente sulla Contabilità generale dello Stato consente di poter impegnare in anticipo le somme già stanziare da apposite leggi e comprese in esercizi successivi a quello in cui si prende l'impegno, salvo a soddisfarlo entro i limiti complessivi disponibili nei singoli esercizi; ma i precedenti citati consigliano di precisare tale facoltà soprattutto come direttiva per il Governo di provvedere sollecitamente all'esecuzione di programmi concepiti in modo organico anche se interessano più esercizi successivi.

Del resto tale necessità deriva anche dal fatto che l'esecuzione delle opere relative alla costruzione di autostrade richiede periodi di tempo che generalmente si prolungano fino a tre anni di lavoro e qualche volta anche per un tempo maggiore.

Un ultimo emendamento aggiuntivo all'articolo 1 viene proposto dalla 7^a Commissione nel senso di fissare una percentuale del 25 per cento dei finanziamenti per autostrade del Mezzogiorno.

Si deve riconoscere che in considerazione dell'importo complessivo autorizzato dalla legge, la percentuale stabilita del 25 per cento non consentiva di poter costruire autostrade in aggiunta della già prevista Salerno-Napoli-Roma. Ciò non ostante non si può disconoscere che una affermazione del genere, già contemplata in molte altre leggi relative alla valorizzazione dell'economia meridionale, indicherà una direttiva da non omettere in successive leggi che dovranno venire in seguito promulgate per il completamento della rete autostradale italiana: ciò che consentirà di procedere con organicità alla definitiva attuazione del piano generale che va oltre i limiti del disegno di legge in esame, tenendo sempre presente le esigenze dell'Italia meridionale e insulare.

Pertanto si propone a questo scopo di apportare un emendamento aggiuntivo all'articolo 1, così concepito:

« Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni fino alla concorrenza complessiva di 100 miliardi per la costruzione di autostrade e di 10 miliardi per la costruzione delle strade statali e di ripartire il loro pagamento negli esercizi finanziari indicati ed entro i limiti delle somme per ciascuno di essi previste ».

2) Nell'articolo 2 la 7^a Commissione ha proposto un emendamento aggiuntivo di cui non si può sottovalutare l'importanza. Con esso vengono precisati due concetti fondamentali. Il primo è quello che occorre stabilire fin d'ora un piano organico di sviluppo di grande massima di una futura e razionale rete autostradale italiana. Il secondo che con i finanziamenti possibili con l'attuale legge si potrà realizzare

soltanto una parte del programma generale: e per questo motivo si pongono le premesse per esaminare in un successivo tempo ed in attuazione di nuovi ed imponenti piani di ricostruzione economica e sociale del nostro Paese, la possibilità di emanare altri provvedimenti legislativi per il proseguimento dell'opera che viene iniziata in base al disegno di legge in esame.

3) La 7^a Commissione ha ritenuto di inserire nell'articolo 3 un emendamento aggiuntivo che consenta, a parità di condizioni, di preferire nell'assegnazione delle concessioni di costruzione e di esercizio delle autostrade, gli enti di diritto pubblico od i loro consorzi o le società da essi costituite o nelle quali essi abbiano la maggioranza azionaria.

Tale aggiunta è sembrata doverosa per ovvie ragioni. In primo luogo perchè gli enti di cui è cenno generalmente non hanno scopo di lucro ed i loro bilanci finanziari ed economici sono facilmente controllabili. In secondo luogo perchè quando in questi enti intervengono le Province ed i Comuni interessati, si viene a stabilire un diretto e lodevole interessamento delle autorità locali nella esecuzione e nell'esercizio di opere che sono per loro natura di carattere nazionale: ciò che porta alla identificazione sempre più stretta degli interessi locali comunali e provinciali con quelli più generali del Paese, contribuendo così in modo efficace ad una sempre più elevata sensibilità nazionale degli enti locali. Non era possibile peraltro dare a tali enti particolari posizioni giuridiche di privilegio, come è stato insistentemente richiesto in sede di 7^a Commissione, perchè lo Stato deve in ogni caso avere la possibilità di stimolare in una aperta gara tecnica ed economica tutte le migliori energie produttive del Paese, e quindi di poter assegnare agli enti di cui si tratta la priorità nella designazione soltanto quando si ravvisasse una parità di condizioni con gli altri eventuali enti concorrenti a carattere privatistico.

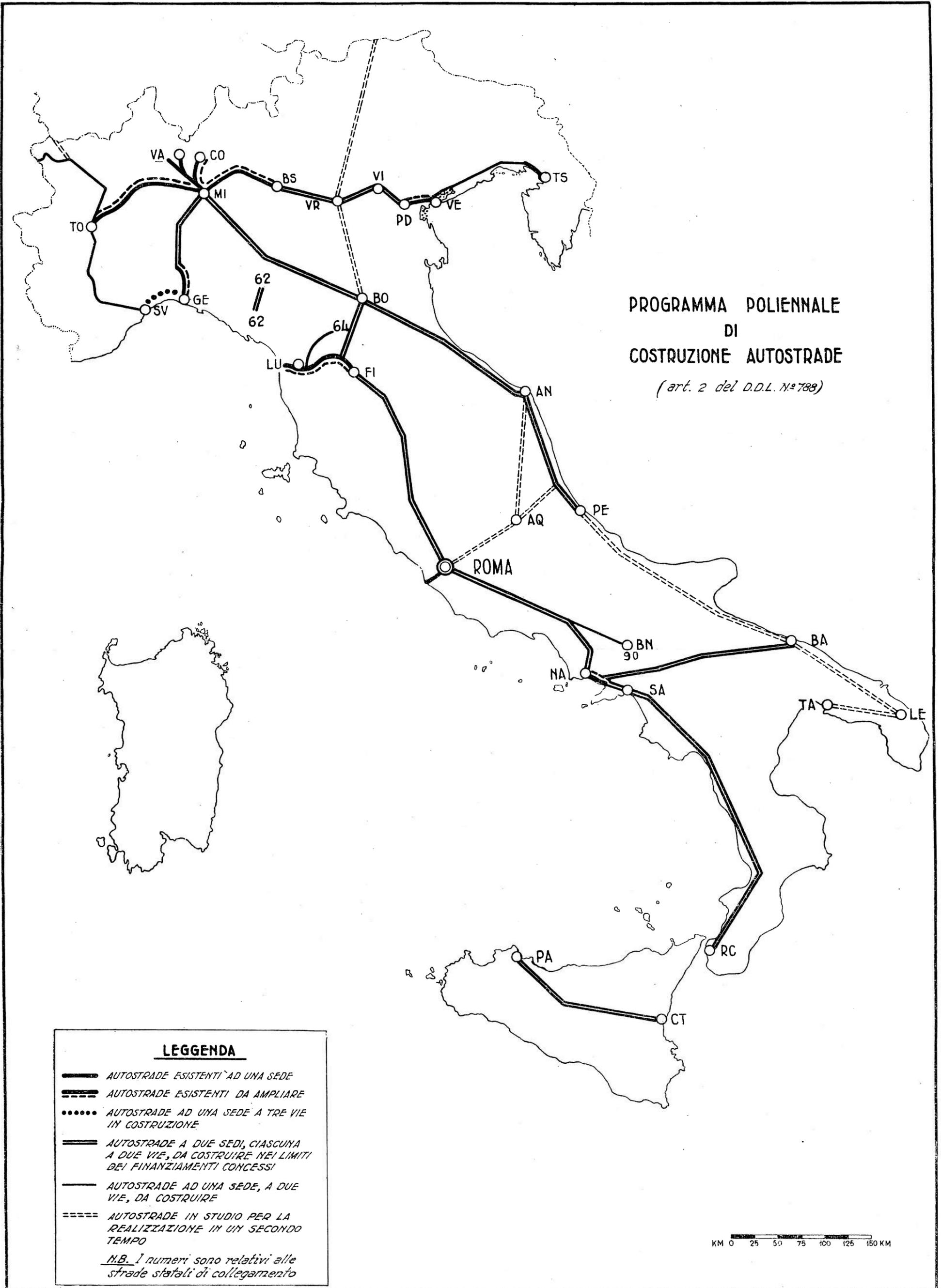
4) Molte perplessità sono state espresse nei riguardi dell'applicazione dell'articolo 4 sulla autorizzazione al concessionario dell'esercizio e della costruzione di autostrade di emettere obbligazioni da ammortizzare nel periodo della

durata della concessione per la mancanza della garanzia dello Stato su tale operazione.

Si è rilevato al riguardo che, in casi analoghi di costruzione di strade ferrate concesse ad esercenti privati, tale garanzia è stata sempre accordata. Ad esempio, nella legge dell'ammmodernamento ferroviario n. 1221 del 2 agosto 1952 è data tale facoltà al Ministro del tesoro, di concerto con quello dei trasporti, di concedere la garanzia sussidiaria dello Stato per la durata di 25 anni ad Istituti, Enti o Sezioni di credito autorizzati ad esercitare il credito a medio ed a lungo termine, ad Istituti, Enti o Società di previdenza e di assicurazioni ed all'Istituto di credito delle casse di risparmio italiane.

Tale garanzia è stata inoltre accordata alla legge in esame per mutui che verranno contratti dall'A.N.A.S. in quanto che le relative rate di ammortamento saranno iscritte negli stati di previsione della spesa di tale Azienda, e quindi risultano completamente garantite.

La discussione su tale argomento in sede di 7^a Commissione è stata assai approfondita. Come conclusione si è rilevato che la costruzione di autostrade che dovranno soddisfare traffici di notevole intensità e con prevedibili forti sviluppi (come, ad esempio, saranno quella della direttrice del 45° parallelo Torino-Venezia, con il raddoppio delle piste delle esistenti autostrade Torino-Milano-Brescia e Padova-Mestre, e con la costruzione del nuovo tronco a doppia pista ed a completamento delle comunicazioni costituito dalla autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova) avranno un traffico continuamente in aumento che da solo costituirà una effettiva garanzia di impiego a quella prevista di capitali privati richiesti per la sua realizzazione. Onde non è necessario che lo Stato intervenga con proprie garanzie che rendendo inevitabilmente tranquillo l'impiego del risparmio affievolisca oltre misura l'iniziativa privata di organizzazione dei lavori e di esercizio delle autostrade. D'altra parte la concessione di un contributo statale a completamento delle opere e fino a un massimo del 40 per cento del loro costo viene determinato in base ad un esame dei bilanci di previsione sia della costruzione che dell'esercizio delle singole autostrade e quindi su di un programma tecnico ed economico di reale consistenza e che



da solo deve riuscire sufficiente a dare tranquilla esecuzione alla emissione di mutui con gli Istituti di credito autorizzati.

Per le autostrade invece che potranno non riuscire altrettanto redditizie e di sicuro sviluppo avvenire specialmente nei primi tempi del loro esercizio, ma che dovranno ugualmente costruirsi per ragioni non solo strettamente economiche od industriali, ma anche di carattere sociale per l'avvicinamento delle Regioni del Nord con quelle del Sud o per motivi turistici, il disegno di legge in esame prevede che l'A.N.A.S. potrà assumerne la costruzione e contrarre mutui con il Consorzio di credito delle opere pubbliche o con altri Enti di diritto pubblico all'uopo autorizzati con apposite convenzioni e con le garanzie di cui si è fatto cenno inserendo nei propri bilanci annuali le spese per il servizio dei mutui contratti. Ciò consentirà di costruire anche tali comunicazioni autostradali di incerto bilancio finanziario e lo Stato ne assume pertanto la diretta e completa garanzia a mezzo della propria Azienda autonoma.

Di conseguenza la 7^a Commissione, anche in armonia del parere espresso al riguardo dalla 5^a Commissione e dal Governo, non ha ritenuto necessario richiedere che lo Stato concedesse la propria garanzia alle obbligazioni emesse per la costruzione di nuove autostrade.

5) L'articolo 10 della legge in esame, dopo quanto si è detto in precedenza, dovrà indicare le somme da reperire per il primo esercizio finanziario nei modi in esso indicati ad iniziare dall'esercizio 1955-56 anzichè da quello 1954-55.

Con gli emendamenti e le aggiunte proposte che risultano qui di seguito riportate, la 7^a Commissione si è espressa, nella sua maggioranza, di parere favorevole alla approvazione del disegno di legge che ora si sottopone al giudizio dell'Assemblea.

CORBELLINI, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO GOVERNATIVO.

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 7 miliardi e 850 milioni per l'esercizio 1954-55;

lire 10 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1955-56 al 1963-64;

lire 2 miliardi e 150 milioni per l'esercizio 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 1963-64 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.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DELLA COMMISSIONE.

Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche.

TITOLO I.

COSTRUZIONE DI AUTOSTRAD E STRADE.

Art. 1.

Identico.

Soppresso.

lire 10 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1955-56 al 1964-65.

Soppresso.

Identico.

Identico.

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.

Art. 2.

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

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.

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.

Art. 2.

Identico.

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

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

Art. 3.

Identico.

Identico.

Identico.

Identico.

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.

Identico.

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 e con l'Istituto delle Casse di risparmio italiane.

Art. 5.

Le convenzioni ed i contratti riguardanti i finanziamenti previsti dal precedente articolo e gli atti ed i contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, sono esenti dalle tasse di bollo e di concessione governativa. Essi sono assoggettati all'imposta fissa di registro ed ipotecaria.

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

Art. 6.

Allo scopo di integrare il fabbisogno finanziario per la costruzione a propria cura e spese di autostrade ai sensi dell'articolo 1,

Art. 4.

Identico.

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 Venetie.

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.

Identico.

Art. 6.

Allo scopo di integrare il fabbisogno finanziario per la costruzione a propria cura e spese di autostrade ai sensi dell'articolo 1,

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

l'Azienda nazionale autonoma delle strade statali è autorizzata dal 1954-55 al 1963-64, a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o con altri Istituti di credito ed Enti di diritto pubblico all'uopo autorizzati dal Ministro del tesoro con proprio decreto.

Per l'esercizio finanziario 1954-55 l'autorizzazione per i mutui previsti dal presente articolo è concessa fino alla concorrenza di milioni 300. Per gli esercizi successivi i rispettivi limiti di somma sono stabiliti con la legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

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 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

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 e 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 1954-55.

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 1954-55 sarà iscritta la somma di lire 20 milioni.

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.

Soppresso.

Identico.

Art. 7.

Identico.

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

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.

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. 2459, la quale, anche per tutto il resto, rimane ferma ed invariata.

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 1954-55 e lire 70 milioni per l'esercizio 1955-56.

Art. 8.

Identico.

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 al-

Art. 10.

Alla copertura degli oneri derivanti dalla presente legge sarà provveduto per l'esercizio 1954-55 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.

tre autostrade da costruire nell'Italia centro-meridionale ed insulare, entro il piano di massima di cui al secondo comma dell'articolo 2.

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.

Identico.

TITOLO II

PROVEDIMENTI 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.

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.

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; ».

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 ».

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 ».

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 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*.

Art. 17.

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

Art. 18.

Il Ministro delle finanze ha facoltà di stabilire con proprio decreto nuove forme di pagamento delle tasse automobilistiche e di mo-

dificare 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.

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.

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	

TARIFFA B.

VELOCIPEDI CON MOTORE AUSILIARIO

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

MOTOCICLI LEGGERI E MOTOCARROZZETTE LEGGERE

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

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 a 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;
» 8	9.500	
» 9	10.000	
» 10	10.500	
» 11	15.000	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 ($\frac{1}{5}$);
» 12	18.000	
» 13	21.300	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.
» 14	27.000	
» 15	31.500	4°) per le autovetture azionate con motore Diesel: riduzione del 20 per cento.
» 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	

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	

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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	

TARIFFA F.

AUTOCARRI, MOTOCARRI, MOTOFURGONCINI, RIMORCHI
E MOTOFURGONCINI LEGGERI

PORTATA DEL VEICOLO	TASSA ANNUA		NOTE
	Autocarri, motocarri 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	

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	

TARIFFA H.

Riferimento articoli del testo unico	Diritti fissi e tasse fisse	Importo Lire	NOTE
16	1°) Rilascio del certificato sostitutivo del disco-contrassegno: diritto fisso	200	
19	2°) Circolazione in esenzione delle autovetture e dei motocicli, motocarrozette, motocicli leggeri e motocarrozette leggere, nuovi di fabbrica: a) autovetture: diritto fisso b) motocicli, motocarrozette, motocicli leggeri, motocarrozette leggere: diritto fisso	1.000 300	
23	3°) Circolazione di prova: a) autovetture, autobus, autocarri e rimorchi: tassa fissa annua b) motocicli, motocarrozette, motocarri, motocicli leggeri, motocarrozette leggere e motofurgoncini leggeri: tassa fissa annua c) autoscafi: tassa fissa annua d) velocipedi con motore ausiliario: tassa fissa annua	60.000 9.000 6.000 4.500	
26	4°) Trasporto di autovetture, motocicli, motocarrozette, motocicli leggeri e motocarrozette leggere nuovi di fabbrica o di parti di ricambio su autocarri o motocarri pure nuovi di fabbrica: per ogni trasporto: tassa fissa	4.000	
28	5°) Trasporto di persone su autocarri appartenenti ad aziende agricole od industriali: per ogni persona trasportabile: tassa fissa annua	1.500	

TARIFFA I.

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

DENOMINAZIONE DEI VEICOLI	Tassa annua Lire	NOTE
<p style="text-align: center;">A)</p> <p>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.</p>	<p>Per ogni cavallo vapore di potenza del motore: lire 750.</p>	
<p style="text-align: center;">B)</p> <p>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.</p>	<p>Per ciascun rimorchio: lire 4.500 in misura fissa annua.</p>	
<p style="text-align: center;">C)</p> <p>Carrelli adibiti al trasporto su strada di veicoli ferroviari.</p>	<p>Per ciascun carrello: lire 6.000 in misura fissa annua.</p>	