

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

XCI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 NOVEMBRE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	1169
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Modifiche alla legge 13 agosto 1959, n. 904. (4220)	1169
PRESIDENTE	1169, 1170, 1171 1172, 1174, 1175
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1169, 1170 1171, 1174, 1175
BECCASTRINI	1170
ALESSANDRINI, <i>Relatore</i>	1170, 1171, 1173
SERVELLO	1171, 1172
BARONI	1171
CURTI IVANO	1171
ZAPPA	1173, 1174
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1175

La seduta comincia alle 9,50.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Lombardi Giovanni e Nucci.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 13 agosto 1959 n. 904 (4220).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 13 agosto 1959, n. 904 ».

Come gli onorevoli colleghi ricordano: nella passata seduta abbiamo chiuso la discussione generale e pertanto oggi dobbiamo passare all'esame degli articoli.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nella seduta del 2 novembre scorso, l'onorevole Beltrame ha chiesto che venissero distinti lo stanziamento per il Veneto e quello per il Friuli, che invece nella relazione che accompagna il disegno di legge al nostro esame risultano riuniti in un'unica voce. Io già in quella seduta ho fatto presente che nel 1959 il Friuli non aveva un compartimento proprio, ma dipendeva da Venezia, successivamente è avvenuta la scissione dei compartimenti dell'A.N.A.S. ed è stato creato anche a Trieste il compartimento A.N.A.S.

La relazione che accompagna il disegno di legge in esame indica per il Veneto-Friuli, su una estesa di chilometri 498, la spesa stanziata di 10 miliardi e 976 milioni. Di questi, al 30 giugno di quest'anno, sono stati impegnati 2 miliardi e 281 milioni per le strade che ora fanno capo al compartimento di Venezia e 625 milioni per quelle che fanno capo al Compartimento di Trieste. Rimangono 8 miliardi e 70 milioni. Sentito il parere dell'organo tecnico competente, cioè dell'A.N.A.S., l'estensione della rete delle strade statali che adesso fanno capo a Venezia ed a Trieste è in rapporto di circa 3 a 2, perché Venezia ha uno sviluppo di chilometri 1.173 di strade statali, mentre lo sviluppo delle strade di Trieste raggiunge chilometri 758. Le caratteristiche delle strade statali delle due regioni sono pressoché identiche e pertanto si propone che il riparto degli 8 miliardi e 70 milioni venga fatto in proporzione alla

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1962

estensione delle strade. In conseguenza a ciò e anche in armonia al parere dell'A.N.A.S., per Venezia è stata proposta la somma di 4 miliardi e 549 milioni e per Trieste la somma di 3 miliardi e 500 milioni.

A queste somme vanno aggiunte quelle già impegnate, per cui il divario esistente, nell'utilizzazione tra Venezia e Trieste, a favore di Venezia, viene in certo modo ad essere mitigato e la spesa distribuita in modo uniforme e proporzionale alle necessità reali e obiettive delle strade statali.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1 del disegno di legge:

« L'articolo 1 della legge 13 agosto 1959, n. 904, è sostituito dal seguente:

« Per l'attuazione — cura ed a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade — della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione; è autorizzata la spesa complessiva di lire duecento miliardi da erogare in 8 esercizi finanziari, in ragione di venti miliardi di lire dal 1960-61 al 1965-66 e di lire quaranta miliardi in ciascuno degli esercizi 1966-67 e 1967-68 ».

A sua volta, il relatore, onorevole Alessandrini, propone, di sostituire questo articolo con il seguente:

« L'articolo 1 della legge 13 agosto 1959, n. 904, è sostituito dal seguente:

« Per l'attuazione — a cura ed a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade — della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle arterie di grande circolazione, è autorizzata la spesa complessiva di lire duecento miliardi da erogare in 7 esercizi finanziari, in ragione di lire 20 miliardi dal 1960-61 al 1963-64 e di lire 40 miliardi in ciascuno degli esercizi dal 1964-65 al 1966-67 ».

Comunico ai commissari che la V Commissione, alla quale è stato sottoposto l'articolo sostitutivo di cui ho dato or ora lettura, lo ha approvato. Si può quindi approvarlo definitivamente.

BECCASTRINI. Se ho ben compreso, vengono escluse, rispetto al testo governativo, le strade statali confermando invece le arterie di grande comunicazione. Questa eliminazione credo comporti una conseguenza non trascurabile, quella cioè di escludere dall'intervento

dello Stato quelle strade statali che, pur non essendo arterie di grande comunicazione, hanno urgente bisogno di sistemazione. Includerei pertanto anche le strade statali nel nuovo testo dell'articolo 1 che risulterebbe quindi così formulato:

L'articolo 1 della legge 13 agosto 1959, n. 904, è sostituito dal seguente:

« Per l'attuazione, a cura ed a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade — della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali rientranti tra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione, è autorizzata la spesa complessiva di lire duecento miliardi, da erogare in sette esercizi finanziari, in ragione di lire 20 miliardi dal 1960 al 1963-64 e di lire 40 miliardi in ciascuno degli esercizi dal 1964-65 al 1966-1967 ».

PRESIDENTE. Qual è il pensiero del Relatore?

ALESSANDRINI, Relatore. Accetto senz'altro l'emendamento dell'onorevole Beccastrini.

PRESIDENTE. Qual è il pensiero del Governo?

CECCHERINI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il Governo è anch'esso d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 sostitutivo proposto dall'onorevole Alessandrini e modificato secondo l'emendamento dell'onorevole Beccastrini:

ART. 1.

L'articolo 1 della legge 13 agosto 1959, n. 904, è sostituito dal seguente:

« Per l'attuazione — a cura ed a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade — della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione, è autorizzata la spesa complessiva di lire duecento miliardi da erogare in 7 esercizi finanziari, in ragione di venti miliardi di lire in ciascuno degli esercizi dal 1960-61 al 1963-64 e di lire quaranta miliardi in ciascuno degli esercizi dal 1964-65 al 1966-67 ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo precedente è incrementata di lire quindici miliardi, da ripartirsi in ragione di lire

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1962

dieci miliardi nell'esercizio 1962-63 e cinque miliardi nell'esercizio 1963-64.

A tale maggiore spesa si provvede a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade. All'uopo, con decreti del Ministro del tesoro, sarà ridotto di lire dieci miliardi lo stanziamento del Capitolo n. 52 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda per l'esercizio 1962-63, e occorrendo, di lire cinque miliardi quello del corrispondente capitolo dell'esercizio successivo.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Alla quarta ultima riga, di questo articolo, proporrei di eliminare il verbo « occorrendo », perché, a mio avviso, risulterà necessario ridurre per i residui cinque miliardi, il corrispondente capitolo dell'esercizio 196-64.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In sostanza è una facoltà.

SERVELLO. Non credo si possa eliminare il verbo « occorrendo », perché questi prelevamenti si effettuano mediante una riduzione dello stanziamento relativo al capitolo 52. È chiaro che, se la riduzione può essere fatta per l'intera somma di 15, o 14 o 13 miliardi, sarà fatta su quel capitolo. Rimanendo una differenza, questa sarà prelevata dal capitolo relativo all'esercizio successivo. Penso sia bene lasciare una certa elasticità di manovra sui vari esercizi finanziari. Stabilire rigidamente un prelievo di 10 miliardi prima e 5 miliardi dopo, non mi sembra, proprio dal punto di vista dell'elasticità di manovra del bilancio, consigliabile.

ALESSANDRINI, *Relatore*. In sostanza, è stato già rilevato che questi 15 miliardi vengono prelevati dal capitolo 52 del bilancio dell'A.N.A.S., nel quale sono stanziati i fondi di cui alla legge n. 904. Per avere gli altri 5 miliardi vi sono due modi: nel prossimo esercizio, in sede di formazione di bilancio, o si introduce un capitolo *ad hoc* di 5 miliardi o necessariamente si dovrà ridurre di 5 miliardi il corrispondente capitolo che quest'anno ha il n. 52.

Mi pare perciò che la parola « occorrendo » sia del tutto superflua, a meno che non si verifichi, in sede di formazione di bilancio, uno stanziamento apposito. A mio avviso, dovrebbe, perciò, essere soppresso.

BARONI. Sono d'accordo con il Relatore perché, se al primo comma prevediamo una spesa di 15 miliardi e al secondo prevediamo il modo di farvi fronte, dobbiamo anche specificare come va ripartita, perciò non possiamo usare una formula ipotetica quando la previsione non è elastica, ma ben precisa.

CURTI IVANO. Anch'io sono d'accordo sulla soppressione della parola « occorrendo », per i motivi testé esposti dal collega Barone.

SERVELLO. Per una più corretta maniera di procedere nella formazione di una legge, mi permetterei di insistere sulla mia proposta.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Relativamente alla quota dei primi 10 miliardi siamo d'accordo: le nostre osservazioni riguardano la quota di 5 miliardi, a integrazione, che si rinvia al corrispondente capitolo dell'esercizio 1963-64.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione.

SERVELLO. Dopo il chiarimento del Relatore, sono anch'io d'accordo per la soppressione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, pongo in votazione l'articolo 2 con la soppressione della parola: « occorrendo »:

ART. 2.

«L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo precedente è incrementata di lire quindici miliardi, da ripartirsi in ragione di lire dieci miliardi nell'esercizio 1962-63 e cinque miliardi nell'esercizio 1963-64.

A tale maggiore spesa si provvede a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade. All'uopo, con decreti del Ministro del tesoro, sarà ridotto, di lire dieci miliardi, lo stanziamento del Capitolo n. 52 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda per l'esercizio 1962-63 e di lire cinque miliardi quello del corrispondente capitolo dell'esercizio successivo».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3 che, non essendovi osservazioni o emendamenti, pongo senz'altro in votazione:

ART. 3.

«A decorrere dall'esercizio 1962-63, sugli stanziamenti annuali quali risultano dalla presente legge, la quota oneri generali prevista dall'articolo 4 della legge 13 agosto 1959, n. 904, è elevata all'1,50 per cento, di cui non meno di due terzi dovranno essere destinati alla spesa per la compilazione dei progetti.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade.

(È approvato).

SERVELLO. Più volte mi sono intrattenuto, in occasione di discussioni sui bilanci dei lavori pubblici o su altri provvedimenti di legge relativi a stanziamenti per strade e autostrade, sulla necessità di richiamare l'attenzione del Ministero sulla viabilità minore e sulle strade statali; e ciò perché si ha l'impressione che, da qualche tempo, da parte del Ministero vi sia una tendenza ad occuparsi delle autostrade e delle grandi arterie di comunicazione e, per contro, una tendenza a trascurare o, comunque, a non tenere nel dovuto conto la viabilità minore e le strade statali in generale. Mi rendo conto delle esigenze finanziarie veramente enormi per far fronte ad un programma autostradale e per assumere tutti gli oneri relativi alla viabilità minore e alla viabilità statale, anche in relazione al fatto che l'A.N.A.S. ha dovuto assumere di recente nuove migliaia di chilometri nella sua gestione. Ma vorrei prendere spunto dall'esame di questa legge per richiamare ancora una volta l'attenzione del Governo su questa necessità. Riconosco che le strade di grande comunicazione, così come le autostrade, assolvono indubbiamente un grosso compito in relazione allo sviluppo crescente della motorizzazione; però non credo che questo sforzo del Governo debba essere indirizzato in un solo senso, escludendo la viabilità minore e statale; se così fosse, proprio le categorie che non sono in grado di frequentare le autostrade finirebbero per soffrire di questa tendenza del Ministero dei lavori pubblici. Quindi vorrei rivolgere viva raccomandazione al Governo perché faccia uno sforzo ulteriore e autorizzi qualche stanziamento straordinario in favore delle strade non classificate di grande comunicazione. Vi sono delle strade (per esempio la via Emilia, la stessa via Aurelia) che sono ancora oggi trascuratissime e in alcuni tratti piene di buche. Nel tratto attorno a Piacenza, la via Emilia, col pesante traffico che è costretta a sopportare, è ridotta a mal partito, mentre viene ben curata, come giustamente deve essere, l'autostrada del sole.

Vorrei poi rivolgere una seconda raccomandazione: il Governo faccia in modo di evitare (ciò che è avvenuto più volte) che questi fondi, anziché essere stanziati secondo le previsioni fatte, cioè secondo la ripartizione descritta nella relazione che accompagna la legge, abbiano una diversa destinazione. Per esempio, gli stanziamenti per la via Aurelia, furono ripartiti in modo che le somme utilizzate per i tratti compresi nelle vicinanze di Roma hanno finito per portar via anche gli stanziamenti previsti per altri tratti.

A questo proposito sarebbe opportuno che il Ministero dei lavori pubblici seguisse, il più rigidamente possibile, la ripartizione dei fondi così come prevista dalla relazione che precede il disegno di legge. A queste ripartizioni si è pervenuti sulla base di determinati concetti, determinati progetti relativi alla necessità dei vari tratti delle singole strade d'Italia. In particolare, per quanto poi riguarda l'Aurelia, volevo sapere (cosa che ho già domandato in sede di discussione del bilancio) qualcosa circa il tratto Livorno-Civitavecchia. Poiché, altrove, vi sono sempre delle autostrade che finiscono in sostanza per assorbire gran parte del traffico, mentre nel tratto toscano non è prevista per fortuna, nessuna autostrada, penso sia il caso, almeno in quelle zone, di far fronte alle necessità di ammodernamento e allargamento di quelle strade per le quali mi risulta che il Ministero dei lavori pubblici ha già redatto il progetto da molti anni. Ho voluto far presente alla Commissione queste necessità per convincerla della opportunità di elaborare un nuovo testo che preveda, per queste esigenze, un ulteriore stanziamento di fondi, convinto come sono che la legge al nostro esame è assolutamente insufficiente allo scopo.

PRESIDENTE. Pur concordando con lei sulla necessità di emanare un altro provvedimento se si vuole ottenere una rete stradale veramente efficiente, desidero rassicurarla che sarà rispettata in pieno l'assegnazione dei fondi alle varie regioni, ai vari compartimenti, così come stabilito nella relazione e che non si ripeteranno più quelle assegnazioni extra che lei ha giustamente deplorato. E su questo è pienamente d'accordo con me anche l'onorevole Sottosegretario.

L'onorevole Zappa ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La IX Commissione della Camera dei deputati, spiacente per il trattamento usato alle popolazioni dell'alto lago di Como, della Valtellina e della Val Chiavenna in sede di applicazione della legge 13 agosto 1959, n. 904, impegna il Governo, in sede di applicazione della legge modificata, a stanziare la somma di lire 6 miliardi per l'inizio della costruzione della nuova strada Lecco-Colico (strada statale n. 36), tenuto conto che per tre miliardi circa era già stato predisposto l'appalto concorso affidato all'impresa Farsura e che poi inspiegabilmente risulta oggi stanziata ed impegnata la sola somma, per tutti i lavori, di lire 500 milioni ».

L'onorevole Zappa ha facoltà d'illustrarlo.

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1962

ZAPPA. A conforto della mia richiesta desidero informare la Commissione che nel 1956 comincio a circolare la voce secondo la quale il tratto della strada statale n. 36 relativo alla Lecco-Colico sarebbe stato rinnovato con una spesa orientativa di 6-7 miliardi. Nel 1958, alla vigilia delle elezioni politiche, il senatore Amigoni si incontrò con tutti i costruttori di Lecco ed in Lecco dichiarò loro che erano disponibili sette miliardi per la costruzione di questa strada e che pertanto si potevano orientare su un adeguato intervento in sede di appalto dell'opera. Successivamente apparve sui giornali locali una serie di articoli del partito di maggioranza, il più significativo dei quali portava il titolo: « Sei miliardi per la Lecco-Colico ».

Nel corso di tale articolo si diceva ad un certo punto che: « per la strada Lecco-Colico, più difficile per la particolare configurazione del terreno, il nostro parlamentare ha dato notizia che in una recente riunione tenutasi con le autorità responsabili del settore di Roma, presenti lui, il senatore Piccioni e l'onorevole Valsecchi si è riusciti ad ottenere che lo stanziamento di 3 miliardi in dieci anni per l'ammodernamento di detta strada venisse portato a lire 6 miliardi ». Successivamente sono intervenuto anch'io chiedendo alcune informazioni all'ingegner Coletti del Compartimento AN.A.S. di Milano ed ho potuto sapere che effettivamente erano in corso i progetti per un appalto concorso di 3 miliardi circa per il raddoppio della strada da Lecco ad Abbadia nonché i progetti e le previsioni di avanzamento di questa strada per circa altri 3 miliardi.

Da Lecco ad Abbadia si sarebbe avuta una strada a due corsie, mentre oltre Abbadia, pur essendo previsto nel progetto la costruzione di due corsie, se ne sarebbe invece realizzata una soltanto per insufficiente capacità economica.

A questo punto devo inserire una considerazione di carattere, potrei dire, personale, che amerei però venisse riferita all'onorevole ministro. Per eliminare qualsiasi incertezza su questo punto presentai nel giugno del 1962 una interrogazione al ministro, ma non avendo ricevuto risposta, ne presentai una seconda nel luglio del 1962. In entrambe chiedevo si precisasse con chiarezza quale era l'importo stanziato per questa strada, quali le previsioni di impiego e quale lo stato di predisposizione dei progetti. Purtroppo, né all'una né all'altra interrogazione è stata data risposta. Questo evidentemente è molto spiacevole perché se ne dovrebbe trarre la conclusione che

è scarsa la considerazione in cui si tiene il nostro compito ed il nostro dovere di parlamentari. Ma è ancora più spiacevole che ad onta del fatto che il 12 ottobre abbia scritto una lettera al ministro Sullo (in cui gli chiedo informazioni sulla mancata risposta alle mie due interrogazioni ripetendogli l'oggetto della mia richiesta), non abbia ricevuto, a tutt'oggi, ancora risposta.

Ma non basta! Poiché desideravo comunque essere informato sul problema che sta a cuore, non soltanto a me, ma penso a tutti noi, sono andato per ben tre volte alla segreteria del ministro per essere ricevuto e, l'ultima volta, essendomi stato amabilmente detto che era impossibile essere ricevuto su due piedi ho pregato il segretario del ministro di informarmi con un telegramma quando il ministro era disponibile. Questo avveniva un mese fa ed oggi io attendo ancora quel telegramma. Ora è evidente che se la mia esposizione ha peccato di qualche inesattezza, ciò non può essere addebitato a me, ma alla mancanza di informazioni che ripetutamente ho cercato di ottenere.

Due giorni fa ho avuto il dispiacere di sentire che, invece di 6 miliardi, sono stati stanziati solo 500 milioni per la strada Lecco-Colico. A parte ogni altra considerazione, desidero sottolineare che in questo modo non si tutela l'interesse di quella zona dove da anni si parla di trafori alpini dello Spluga e dello Stelvio; oltretutto, parlare di questi trafori senza tener conto della strada che porta a quei trafori è una sciocchezza che non può essere presa neppure in seria considerazione.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Nella mia qualità di deputato lombardo, pur non avendo nulla da eccepire sulla dichiarazione fatta dall'onorevole Zappa, debbo fare qualche precisazione sulle strade della regione lombarda, in merito alle somme assegnate sulla legge 13 agosto 1959, n. 904. Chiedo scusa ai colleghi se richiamerò qualche dato che ho avuto l'onore di esporre nella precedente seduta. Lo stanziamento complessivo di 200 miliardi, disposto con la legge citata, risultava ridotto al 30 giugno 1962, per lavori eseguiti o impegnati, di circa 88 miliardi e 200 milioni.

Per quanto riguarda la Lombardia, che interessa l'onorevole Zappa e tutti i deputati lombardi, su una somma assegnata di lire 13.340.000, sempre al 30 giugno 1962, erano state spese o impegnate lire 3 miliardi e 749 milioni e rimangono quindi ancora disponibili 9 miliardi 545 milioni. Ripeto che non ho nulla da obiettare sulle richieste del collega Zappa relativamente alla strada statale

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1962

n. 36; non posso tuttavia non fare osservare che, se su 9 miliardi 545 milioni si vincolano 6 miliardi per la strada Colico-Lecco, per tutte le altre strade della Lombardia rimangono a disposizione poco più di 3 miliardi e mezzo, somma del tutto insufficiente alle necessità da più parte segnalate. È compito dei parlamentari di sollecitare il Governo perché risolva le carenze della viabilità, specie nelle zone che, come la Lombardia, hanno un traffico intenso e congestionato, ma nel contempo dobbiamo vigilare affinché i fondi a disposizione vengano distribuiti con un severo criterio di precedenza, in modo da non trascurare la realizzazione delle opere stradali più urgenti per le varie province. L'onorevole Zappa si è espresso con calore per la Colico-Lecco. Io, limitandomi alla provincia di Varese, dovrei fare lo stesso ragionamento per la Verbano orientale che da Luino, per la strada su territorio svizzero detta del Sambrogno, immette nella piana di Magadino, aprendo l'accesso al Gottardo, e quando sarà aperto il traforo del San Bernardino, alla Valle del Reno. La Verbano orientale, nel tratto Luino-Zenna, non è certo in condizioni migliori della Colico-Lecco, in favore della quale si è espresso con argomenti indiscutibili il collega Zappa.

ZAPPA. Ritengo che, se si sono presi degli impegni in favore di questa strada, questi impegni vanno rispettati. Inoltre, non credo che in tal modo si possa parlare seriamente di sviluppo economico e sociale di una determinata zona che ha influenza diretta, non dico sull'avvenire di Milano (che è ben protetta dalla sua capacità industriale e dalla sua posizione geografica), ma su Milano in rapporto ai congiungimenti extra alpini col settentrione d'Europa e l'Europa medio-orientale.

Sono convinto che, se anche si fosse fatta una discriminazione in favore di questa strada, questa discriminazione sarebbe andata a vantaggio dell'economia lombarda e dell'Italia in genere. Insisto pertanto perché venga votato il mio ordine del giorno.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Poiché sulla somma a suo tempo stanziata per la Lombardia, rimangono ancora disponibili solo 9 miliardi e 545 milioni, io non posso accettare quest'ordine del giorno se non si rinuncia all'impegno per il Governo. Non ho infatti, al momento, elementi sufficienti per impegnare il Governo su un ordine del giorno così drastico.

PRESIDENTE. Vorrei pregare l'onorevole Zappa di non costringermi a porre in votazione il suo ordine del giorno, perché, nel-

l'eventualità che esso non venisse accolto dalla Commissione, si finirebbe con l'ottenere un risultato opposto a quello che si vuol raggiungere. Desidero inoltre ricordare al collega Zappa che questa legge è nata da un intervento fatto a suo tempo, in sede di discussione sul bilancio dei lavori pubblici, dall'onorevole Lucifredi a proposito di una strada ligure della quale chiedeva il miglioramento integrale. Il Ministro in quella circostanza rispose dicendo che per la realizzazione totale del miglioramento di quella strada sarebbero stati necessari, mi sembra, 20 miliardi, mentre vi erano stati destinati solo 500 milioni. Da qui è nato il provvedimento al nostro esame. Come vede, onorevole Zappa, i mezzi sono modesti e non è possibile con essi soddisfare tutte le richieste per il miglioramento delle varie strade esistenti nel nostro paese. Le suggerisco insomma di modificarne la dizione nel senso cioè di rivolgere un invito al Governo, anziché richiederne un impegno vero e proprio.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non posso accettare un ordine del giorno che suona sfiducia al Governo.

ZAPPA. Suona sfiducia al Ministro Sullo!

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se vogliamo arrivare a qualche cosa di concreto, possiamo servirci di altre vie più efficaci.

Una di queste altre vie potrebbe consistere nel sollecitare il Ministro — e questo lo farò senza dubbio — perché l'onorevole Zappa possa avere la risposta alle sue due interrogazioni.

PRESIDENTE. Possiamo trasformare l'impegno in un invito?

ZAPPA. Sono d'accordo.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Così modificato, accetterei senz'altro l'ordine del giorno.

ZAPPA. Aderisco all'invito di sostituire l'impegno con l'invito, per deferenza verso la Presidenza e verso la Commissione.

PRESIDENTE. La ringrazio.

I deputati Alessandrini, Martina Michele, Azimonti, Curti Ivano, Cengarle e Beltrame hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

preso atto che i fondi stanziati a norma della legge 13 agosto 1959, n. 904, per l'attuazione, a cura dell'A.N.A.S., del programma di sistemazione, miglioramento e ade-

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1962

guamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari internazionali e arterie di grande circolazione, sono stati assegnati per le strade del Veneto e Friuli lire 10.976.000.000;

considerato che il Veneto e il Friuli sono regioni distinte con un proprio e autonomo compartimento A.N.A.S.;

considerato ancora che le strade statali dei compartimenti in questione hanno caratteristiche pressoché identiche, la Commissione chiede che il riparto della somma stanziata sia fatta in proporzione alla estesa delle due reti stradali facenti capo ai compartimenti richiamati, di chilometri 1.173 per Venezia e 705 per Trieste ».

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Accetto l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge testé esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Modifica della legge 13 agosto 1959, n. 904 » (4220):

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

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Aldisio, Alessandrini, Angelini Giuseppe, Azimonti, Baroni, Beccastrini, Biagioni, Borghese, Buzzetti, Carra, Cengarle, Cibotto, Colombo Renato, Curti Ivano, D'Arezzo, De Capua, De Michieli Vitturi, Di Nardo, Frunzio, Giorgi, Marconi, Martina Michele, Pigni, Ripamonti.

Sono in congedo: Lombardi Giovanni e Nucci.

La seduta termina alle 10,55.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI