

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

XLVI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 MARZO 1966

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRINI

INDICE

	PAG.
Proposte di legge (Discussione e approvazione):	
SULLO: Limitazioni della circolazione stradale nelle piccole isole (2590)	501
PRESIDENTE	501, 502, 503
BERAGNOLI	503
COTTONE	503
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	503
FORTINI, <i>Relatore</i>	501, 503
GUARRA	503
LUSOLI	503
NAPOLITANO LUIGI	502
RIPAMONTI	502
DE POLZER ed altri: Nuovo termine per la sostituzione degli attuali ponti in chiatte sul Po con ponti stabili (2127);	
ROMANATO e GUARIENTO: Abrogazione dei termini per la sostituzione degli attuali ponti in chiatte sul Po con ponti stabili (2922)	504
PRESIDENTE	504, 506
BARONI, <i>Relatore</i>	505
BUSETTO	506
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	506
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	507

La seduta comincia alle 11,05.

BERAGNOLI, *Segretario*. Legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Sullo: Limitazioni della circolazione stradale nelle piccole isole (2590).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Sullo: « Limitazioni della circolazione stradale nelle piccole isole ».

La IV Commissione, investita dell'esame della proposta di legge per il parere alla nostra Commissione, ha lasciato decorrere i termini senza inviare il parere: si intende che non abbia voluto avvalersi della facoltà concessale.

Il Relatore, onorevole Fortini, ha facoltà di svolgere la relazione.

FORTINI, *Relatore*. La proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Sullo muove dalla esigenza, sempre più avvertita, di porre un valido freno agli inconvenienti e, ancor più, ai danni derivanti al turismo, in determinate località e circostanze, dall'intensa circolazione degli autoveicoli.

La proposta di legge in esame riguarda esclusivamente la circolazione dei veicoli nelle piccole isole che presentino un notevole interesse turistico.

È di chiara evidenza come la tranquillità dei luoghi in parola sia un aspetto notevole della stessa bellezza del paesaggio e costituisca un forte motivo di richiamo per i turisti. L'afflusso incontrollato di auto, l'intensificarsi della circolazione automobilistica nei mesi di punta, hanno finito però col causare inconvenienti che in molti casi si riflettono sulla regolarità dei servizi di pubblico interesse, rendendo difficoltoso il movimento dei veicoli a ciò adibiti. Con la proposta di legge stessa, nel predisporre i mezzi ritenuti idonei per arginare i fenomeni lamentati, sono tenuti presenti, al tempo stesso, gli interessi degli automobilisti evitando di far luogo a misure restrittive che non siano necessarie in relazione alla situazione locale. In conseguenza, viene lasciato all'autorità amministrativa il compito di decidere caso per caso se far ricorso o meno alle misure previste dalla legge.

Nella norma in esame, che si sostanzia in un unico articolo, vengono previsti e regolati due tipi di provvedimenti. Il primo rientra nella competenza del Prefetto, che, su richiesta della locale azienda di cura, soggiorno e turismo, può disporre la sospensione temporanea della circolazione di alcune categorie di utenti stradali. La disposizione si richiama a quella già prevista dall'articolo 3, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, e per esso dall'articolo 3, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393. Detta norma stabilisce infatti, che il Prefetto, per motivi di sicurezza pubblica, per esigenze di carattere militare o per motivi di pubblico interesse, conformemente alle direttive del Ministro dei lavori pubblici, può sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade fuori dei centri abitati. La nuova disposizione, che non modifica il contenuto dell'articolo 3, primo comma, anzidetto, prevede, in aggiunta a quanto stabilito nell'articolo stesso, la possibilità per il Prefetto di far ricorso alle misure restrittive su sollecitazione della locale Azienda di cura, soggiorno e turismo prescindendo quindi dalle direttive del Ministro dei lavori pubblici. Tali misure possono però trovare applicazione unicamente per alcune categorie di utenti, mentre l'articolo 3 prevede la possibilità di applicarle a tutte le categorie.

Il secondo tipo di provvedimento è riservato alla competenza delle Amministrazioni centrali. Vi provvede infatti il Ministro dei lavori pubblici, dietro richiesta del Ministro del turismo e dello spettacolo. Il ricorso ad

un provvedimento ministeriale è stato ritenuto necessario in relazione alla disposizione prevista, più restrittiva della precedente.

Per quanto concerne il comma terzo, riguardante le sanzioni applicabili in caso di inosservanza delle misure adottate, si rileva che sono previste unicamente sanzioni nel caso di inosservanza del provvedimento adottato dall'Amministrazione centrale, mentre nulla è detto nell'ipotesi che non sia osservato il provvedimento del Prefetto: debbono quindi ritenersi in tal caso applicabili le sanzioni previste dal Codice della strada.

Circa infine l'estensione della sanzione al proprietario dell'autoveicolo, ritengo che si possa prescindere dal farne espressa menzione.

Non mi resta quindi che raccomandare alla Commissione la sollecita approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Ringrazio il Relatore per l'esauriente e documentata relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

NAPOLITANO LUIGI. Vorrei far presente alla Commissione l'opportunità di evidenziare che la richiesta di sospensione temporanea della circolazione di alcune categorie di utenti stradali deve pervenire dalla Amministrazione comunale sentita la locale azienda di cura, soggiorno e turismo.

Bisogna infatti considerare che l'Ente locale è il più direttamente interessato e che a far osservare quanto disposto dal Prefetto sono i vigili urbani che dipendono dall'Amministrazione comunale.

Analogamente vorrei suggerire, per quanto concerne il caso contemplato nel secondo comma dei comuni con rete stradale extraurbana non superiore a 20 chilometri, l'opportunità che il Ministro dei lavori pubblici senta il parere dell'Ente locale.

Inoltre, a mio avviso, per l'emanazione del decreto ministeriale dovrebbe essere prevista non già la « richiesta » del Ministro del turismo e dello spettacolo al Ministro dei lavori pubblici bensì l'« intesa » fra i due Ministri.

RIPAMONTI. Concordo col collega Napolitano sul fatto che si rende necessario il parere dell'amministrazione comunale: si tratta infatti dell'ente proprietario della rete stradale e non può quindi non essere sentito in ordine a provvedimenti riguardanti la circolazione.

Per quanto riguarda l'intesa tra i due ministeri, trovo logico ed opportuno che a detta intesa si accompagni, oltre che il parere delle amministrazioni comunali interessate,

anche quello delle aziende di cura, soggiorno e turismo.

COTTONE. Faccio presente agli onorevoli colleghi che sembra eccessiva l'estensione della prevista sanzione al traghettatore di autoveicoli e ritenerlo responsabile dell'infrazione alla legge, perché l'infrazione nella fattispecie la commette il proprietario dell'autoveicolo con il quale il traghettatore contrae.

Il traghettatore non può essere assoggettato ad una penale per infrazione della legge, dal momento che egli, tutto sommato, contrae un'obbligazione con il privato, il quale deve, a sua volta, essere a conoscenza delle leggi. Se il proprietario dell'automobile insiste per il traghetto del suo automezzo, il traghettatore lo potrà anche trasportare, ma non a proprio rischio. È come se le ferrovie dello Stato dovessero essere sottoposte ad una sanzione solo perché hanno trasportato una cassa di cocaina!

BERAGNOLI. Sono del parere che il secondo comma vada soppresso, ed a tal fine desidero portare un esempio: ammettiamo che io vada in vacanza all'isola del Giglio, e che faccia il viaggio in automobile. Ammettiamo che io abbia amici o parenti sull'isola che posseggono una rimessa che mi consenta di ricoverare l'auto e di non incorrere nella infrazione alla norma vietanti la circolazione: nel caso il traghetto fosse impossibile, sarei, nell'ipotesi, costretto a lasciare l'auto in *garage* in terraferma a 1600 o 2000 lire al giorno. La spesa è eccessiva e diviene un disincentivo al turismo.

GUARRA. Al punto della discussione cui si è pervenuti, forse le mie parole saranno fuori luogo, ma tengo a precisare che sono contrario non solo all'approvazione del secondo comma, bensì dell'intero provvedimento.

Sono contrario perché affermiamo sempre (e con noi mi pare lo stesso onorevole proponente) di dover snellire i lavori del Parlamento liberandolo dall'attuale groviglio di leggi e leggine: pertanto mi sembra un controsenso stabilire per legge quanto è già stato sancito dal Codice della strada. Infatti i proprietari della strada, i comuni e le province, possono in base alle norme del suddetto codice vietare la circolazione nei piccoli centri turistici come Capri, Ischia, Isola d'Elba, eccetera.

Per quanto concerne poi il problema delle sanzioni, a me pare che il proprietario dell'autoveicolo risponda sempre per tutte le multe ed ammende elevate al guidatore.

LUSOLI. Secondo me nessuna responsabilità può essere attribuita al traghettatore,

perché non a tutte le macchine è vietato il traghetto, ma solo alle auto di coloro che non risiedono nell'isola. Il traghettatore dovrebbe quindi anche accertarsi di chi abita e di chi non abita nell'isola, e ciò è impossibile.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

FORTINI, *Relatore*. Onorevole Presidente ritengo opportune le modifiche preannunciate dai colleghi in sede di discussione generale e ne raccomando l'adozione.

Segnalo la necessità di precisare al primo comma che si fa riferimento al decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei far presente alla Commissione l'opportunità di portare il limite della rete stradale extraurbana da 20 a 30 chilometri, per essere sicuri che il provvedimento possa trovare applicazione anche riguardo ad alcune piccole isole di rilevante interesse turistico.

Per quanto riguarda gli emendamenti preannunciati, in linea di massima mi dichiaro favorevole alla loro approvazione, salvo a studiare una più esatta formulazione. Nel testo del provvedimento trovo un'incongruenza laddove si menziona solamente la popolazione stabile dei piccoli centri turistici, e non i proprietari di case.

Al penultimo comma ridurrei la pena pecuniaria massima da 500 mila lire a 100 mila lire. Per quanto riguarda l'ultimo comma, penso sia giusto prevedere la pena anche per il traghettatore perché quest'ultimo, pur di percepire il canone, trasporterebbe le automobili senza avvertire minimamente lo sprovveduto turista.

FORTINI, *Relatore*. Mi permetto di osservare, onorevole Sottosegretario, che l'elevazione del limite da 20 a 30 chilometri non troverebbe favorevole apprezzamento presso le amministrazioni locali e le Aziende di cura, soggiorno e turismo, e si rischierebbe di incontrare difficoltà nell'applicazione della legge.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico della proposta di legge:

« Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura e la cui rete stradale presenti particolari difficoltà e pericoli per il traffico automobilistico, il Prefetto può, su richiesta della locale azienda di cura, soggiorno e turismo, disporre la sospensione temporanea di alcune categorie di utenti stradali prevista dall'articolo 3, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956.

Qualora poi la rete stradale extra urbana non superi 20 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico nell'isola siano particolarmente intensi, il Ministro per i lavori pubblici, dietro richiesta del Ministro per il turismo e lo spettacolo, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, autoveicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire nell'isola.

I contravventori al divieto di cui al secondo comma del presente articolo sono puniti con l'ammenda da lire 50.000 a lire 500.000.

La stessa pena si applica al proprietario dell'autoveicolo ed al traghettatore ».

Il deputato Napolitano Luigi ha presentato il seguente emendamento:

« *Al primo comma dopo le parole:* su richiesta della, *aggiungere le parole:* Amministrazione comunale interessata d'intesa con la ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Relatore ha presentato il seguente emendamento:

« *Al primo comma dopo le parole:* sospensione temporanea della, *aggiungere la parola:* circolazione ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Relatore propone inoltre il seguente emendamento:

« *Al primo comma sostituire le parole:* 27 ottobre 1958 n. 956, *con le parole:* 15 giugno 1959 n. 393 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

I deputati Napolitano Luigi e Ripamonti ed il Relatore Fortini hanno presentato il seguente emendamento:

« *Al secondo comma sostituire le parole:* dietro richiesta del Ministro del turismo e dello spettacolo, *con le parole:* d'intesa con il Ministro per il turismo e lo spettacolo sentite le Amministrazioni comunali interessate e le locali aziende di cura, soggiorno e turismo ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il deputato Cottone ha presentato un emendamento soppressivo dell'ultimo comma. Pongo in votazione il mantenimento dell'ultimo comma.

(Non è approvato).

L'articolo unico resta pertanto così formulato:

« Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura e la cui rete stradale presenti particolari difficoltà e pericoli per il traffico automobilistico, il Prefetto può, su richiesta dell'amministrazione comunale interessata, di intesa con la locale azienda di cura, soggiorno e turismo, disporre la sospensione temporanea della circolazione di alcune categorie di utenti stradali prevista dall'articolo 3, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Qualora poi la rete stradale extra urbana non superi 20 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico nell'isola siano particolarmente intensi, il Ministro dei lavori pubblici, dietro richiesta del Ministro per il turismo e lo spettacolo, d'intesa con il Ministro per il turismo e lo spettacolo, sentite le amministrazioni comunali interessate e le locali aziende di cura, soggiorno e turismo, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, autoveicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire nell'isola.

I contravventori al divieto di cui al secondo comma del presente articolo sono puniti con l'ammenda da lire 50.000 a lire 500.000 ».

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

(È approvato).

La proposta di legge verrà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati De Polzer ed altri: Nuovo termine per la sostituzione degli attuali ponti in chiatte sul Po con ponti stabili (2127); Romanato e Guariento: Abrogazione dei termini per la sostituzione degli attuali ponti in chiatte sul Po con ponti stabili (2922).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge n. 2127, d'iniziativa dei deputati De Polzer, Busetto, Gombi, Morelli e Gorreri, con-

cernente: « Nuovo termine per la sostituzione degli attuali ponti in chiatte sul Po con ponti stabili », e n. 2922, d'iniziativa dei deputati Romanato e Guariento, concernente: « Abrogazione dei termini per la sostituzione degli attuali ponti in chiatte sul Po con ponti stabili ».

L'onorevole Baroni ha facoltà di svolgere la relazione.

BARONI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è noto che con la legge 22 novembre 1962, n. 1708, è stata da una parte vietata la costruzione di ponti di chiatte sul fiume Po, mentre dall'altra è stato fatto obbligo di sostituire quelli esistenti alla data di entrata in vigore della legge stessa entro una certa scadenza, scadenza che venne stabilita al 31 dicembre 1965, e poi prorogata, con la legge 7 ottobre 1964, n. 1056, al 31 dicembre 1966.

Le due proposte di legge oggi al nostro esame propongono l'una la modifica e l'altra l'abrogazione del suddetto termine. Desidero ora dare qualche sommaria indicazione sullo stato di applicazione della legge n. 1708 per chiarire i termini in cui si pone il problema.

È noto che in base alla legge n. 1708 era stato imposto l'obbligo della sostituzione di alcuni ponti a carico del Ministero dei lavori pubblici, mentre per altri tale obbligo era stato fatto all'« Anas ». Dei sei ponti affidati al Ministero dei lavori pubblici, soltanto due (quello di Guastalla-Dosolo e quello di San Nazaro) sono attualmente in fase di lavorazione, pur trovandosi in uno stato iniziale. Per il ponte di Castelmasa-Sermide, il contratto di appalto è in corso di registrazione. Per il ponte di Spessa, il contratto di appalto è in corso di stipulazione. Molto più arretrata è la procedura per i due ponti della provincia di Rovigo.

Per il ponte di Ficarolo, il progetto è all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Per il ponte di Polesella, si è dovuto rinunciare all'appalto-concorso per insufficienza di concorrenti. Il progetto è tuttora in corso di esame presso gli uffici periferici del Ministero dei lavori pubblici. Le procedure sono state molto allungate anche per l'obbligo di sottoporre i progetti all'esame dell'autorità militare.

Per i ponti a valle, sono state richieste opere di sminamento che stanno richiedendo ulteriori spese ed ulteriore dispendio di tempo. In questa situazione, il termine del 31 dicembre 1966 non potrebbe essere assolutamente rispettato. D'altronde, la presenza nella legge di tale termine, se forse può non avere

conseguenze per i contratti già perfezionati, può sollevare difficoltà notevoli da parte degli organi di controllo per i contratti ancora da perfezionare, essendo, d'altra parte, evidente che in essi non possa neppure fittiziamente prevedersi un termine di ultimazione dei lavori anteriore al 31 dicembre 1966.

Infine, i ritardi hanno la loro giustificazione in molteplici cause, tra le quali devono anche annoverarsi le difficoltà congiunturali in cui si sono trovate le imprese costruttrici negli anni scorsi. In un caso specifico (ponte di Ficarolo) si è dovuta sostituire l'impresa aggiudicataria successivamente fallita.

Circa i ponti da costruire a cura della « Anas », essi sono stati appaltati con sufficiente tempestività. Tuttavia, sia a seguito di sospensioni di lavori dovute a esigenze varie, sia per proroghe disposte a seguito di perizie suppletive, si deve ritenere che non potrà rispettarsi il termine del 31 dicembre 1966. E peraltro da considerarsi pressoché certa la loro ultimazione per la primavera del 1967. In particolare, per il ponte di Boscosca, l'ultimazione avrebbe dovuto compiersi entro il 26 gennaio 1966. Tuttavia, si sono dovute autorizzare numerose sospensioni di lavori, per cui al 31 gennaio 1966, su un importo per circa un miliardo e 505 milioni, risultavano compiuti lavori per circa 674 milioni.

Il ponte di Viadana-Boretto dovrebbe ultimarsi entro il 13 luglio 1966. Sono state però autorizzate alcune sospensioni dei lavori ed è stata concessa una proroga di nove mesi, a seguito dell'approvazione di una perizia suppletiva per circa 518 milioni. L'importo iniziale era di un miliardo e 409 milioni circa. I lavori eseguiti al 31 gennaio 1966 erano stimati dell'importo di lire un miliardo e 268 milioni circa. La perizia suppletiva riguarda principalmente la maggiore profondità delle fondazioni, portate da 20 a 46 metri.

Il ponte di San Benedetto Po dovrebbe ultimarsi entro il 28 giugno 1966. Sono state però autorizzate alcune sospensioni di lavori ed è stata concessa una proroga di sei mesi, a seguito dell'approvazione di una perizia suppletiva dovuta a ragioni analoghe a quelle indicate per il ponte di Viadana-Boretto.

L'importo iniziale era di lire un miliardo e 98 milioni circa. L'importo della perizia suppletiva è di lire 296 milioni circa. I lavori eseguiti al 31 gennaio 1966 erano stimati in lire 812 milioni circa.

Così stando le cose, sembra opportuna la abrogazione del termine previsto dalla legge del 1962, modificata dalla legge del 1964. Poi-

ché d'altronde tale termine voleva avere un carattere prevalentemente sollecitatorio dell'attività della pubblica amministrazione per la sostituzione dei ponti di chiatte e poiché tale attività, sia pure tra molti intralci ed ostacoli, è ormai decisamente avviata al fine previsto dalla legge, non sembra opportuno prevedere nuovi termini, i quali, se troppo ristretti, potrebbero richiedere ulteriori interventi legislativi; se troppo larghi, praticamente equivarrebbero alla abrogazione di ogni termine. Come rileva la relazione introduttiva alla proposta di legge Romanato, attesa la complessità delle opere sul fiume Po, anche in relazione alla variabilità della portata delle sue acque, non sembra neppure opportuno fissare per legge la durata dei lavori, sia pure con riferimento alla data della loro consegna alle imprese, potendo ciò portare a conseguenze delicate, per le quali vige l'apposita disciplina dei regolamenti per l'esecuzione delle opere pubbliche e dei relativi capitolati con le imprese appaltatrici.

L'esperienza ha già dimostrato, con riferimento ai ponti affidati all'« Anas » e per i quali i lavori sono già a buon punto, che il termine di trenta mesi dalla data di consegna dei lavori alla ditta appaltatrice previsto dalla proposta di legge De Polzer ed altri è inadeguato.

Il relatore ritiene di poter proporre un nuovo testo che intende tener conto del contributo delle due proposte ma che gli sembrerebbe tecnicamente più adeguato al fine perseguito da entrambe.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa.

Do lettura del testo della proposta di legge n. 2127.

ART. 1.

Il termine del 31 dicembre 1966 per la sostituzione degli attuali ponti in chiatte sul Po, con sei ponti stabili, da costruire a cura del Ministero dei lavori pubblici, fissato nel secondo comma dell'articolo 1 della legge del 7 ottobre 1964, n. 1056, è abrogato.

ART. 2.

L'ultimazione della costruzione dei suddetti sei ponti stabili e la conseguente eliminazione dei ponti in chiatte dovranno avvenire entro 30 mesi dalla data di consegna dei lavori alle ditte appaltatrici.

Do lettura della proposta di legge n. 2922:

ARTICOLO UNICO.

I termini previsti dal secondo comma dell'articolo 1 della legge 22 novembre 1962, n. 1708, e dal secondo comma dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 1964, n. 1056, per la sostituzione con ponti stabili degli attuali ponti in chiatte sul fiume Po, sono abrogati.

Il Relatore, onorevole Baroni, ha proposto un nuovo testo unificato delle proposte testé lette.

Propongo di assumere come testo base per la discussione degli articoli il testo unificato proposto dal Relatore.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 1:

« Il secondo comma dell'articolo 1 della legge 22 novembre 1962, n. 1708, è sostituito dal seguente:

« I ponti di chiatte esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge dovranno essere sostituiti con ponti stabili a norma degli articoli seguenti ».

È abrogato il secondo comma dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 1964, n. 1056 ».

BUSETTO. La mia parte politica è favorevole all'approvazione di questo articolo.

DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il Governo è favorevole all'approvazione di questo articolo, e condividendo l'opportunità dell'abrogazione dei termini per la sostituzione degli attuali ponti di chiatte sul Po con ponti stabili.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 del nuovo testo:

« L'articolo 2 della legge 22 novembre 1962, n. 1708, è sostituito dal seguente:

« L'Azienda autonoma delle strade statali provvederà, con le entrate ordinarie di cui all'articolo 26 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, alla costruzione dei seguenti tre ponti:

- a) Ponte di Boscososca;
- b) Ponte di Viadana-Boretto;
- c) Ponte di San Benedetto Po ».

BUSETTO. Il mio gruppo è favorevole all'approvazione dell'articolo in questa formulazione.

DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il Governo è d'accordo.

IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 MARZO 1966

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Do lettura del nuovo titolo proposto dal Relatore:

« Abrogazione dei termini per la sostituzione degli attuali ponti di chiatte sul Po con ponti stabili ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Le proposte di legge, nel testo unificato, saranno subito votate a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto delle proposte di legge oggi esaminate.

(Segue la votazione).

Proposta di legge SULLO: « Limitazioni della circolazione stradale nelle piccole isole » (2590):

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Proposta di legge DE POLZER ed altri: « Nuovo termine per la sostituzione degli attuali ponti in chiatte sul Po con ponti sta-

bili » (2127) e proposta di legge ROMANATO e GUARIENTO: « Abrogazione dei termini per la sostituzione degli attuali ponti in chiatte sul Po con ponti stabili » (2922):

con il nuovo titolo:

« Abrogazione dei termini per la sostituzione degli attuali ponti di chiatte sul Po con ponti stabili »:

Présenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

Hanno preso parte alla votazione:

Abate, Alessandrini, Amendola Pietro, Barbaccia, Baroni, Beragnoli, Bottari, Busetto, Buzzetti, Calvetti, Carra, Cavallaro Francesco, Cianca, Corghi, Cottone, Cucchi, Curti Ivano, Degan, De Pasquale, Di Vittorio Berti Baldina, Fortini, Giorgi, Guariento, Guarra, Lusoli, Nannini, Napolitano Luigi, Poerio, Rinaldi, Ripamonti, Terranova Corrado.

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO