

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

LIV.

SEDUTA DI VENERDÌ 26 OTTOBRE 1956

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (Discussione e rinvio):	
Senatore SIBILLE: Classificazione tra le strade statali della provinciale Ulzio-Bardonecchia sino al confine di Stato per il Colle della Scala (chilometri 20 + 029) (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato). (2439)	565
PRESIDENTE	565, 566, 567, 568
CERVONE, <i>Relatore</i>	565
PERLINGIERI	566
POLANO	566
CARON, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	566, 567
MATTEUCCI	566, 568
PASINI	567
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Classificazione a statale della strada Torino-Villanova d'Asti e riordinamento degli accessi alla zona sud-est della città di Torino. (2457)	568
PRESIDENTE	568, 569, 570
CERVONE, <i>Relatore</i>	568
GAMANGI	568, 569
CARON, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	568, 569, 570
GUGLIELMINETTI	569
PASINI	569
SANZO	569
PACATI	570
MATTEUCCI	570
MAGNO	570
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	571

La seduta comincia alle 9,40.

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

(È approvato).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del senatore Sibille: Classificazione tra le strade statali della provinciale Ulzio-Bardonecchia sino al confine di Stato per il Colle della Scala (chilometri 20+029). (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato). (2439).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del senatore Sibille: « Classificazione tra le strade statali della provinciale Ulzio-Bardonecchia sino al confine di Stato per il Colle della Scala (chilometri 20+029) ».

Sulla proposta di legge, che è già stata approvata dalla VII Commissione permanente del Senato, la Commissione finanze e tesoro della Camera ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Cervone, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CERVONE, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il senatore Sibille ha presentato al Senato la proposta di legge che noi dobbiamo adesso esaminare e che la competente Commissione del Senato ha già approvato senza alcun emendamento.

I motivi per i quali il senatore Sibille reputa necessario che il tratto di strada Ulzio-Bardonecchia sino al confine di Stato per il Colle della Scala passi dalla amministrazione

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

provinciale all'A.N.A.S. sono i seguenti. Innanzitutto la strada attraversa la catena principale delle Alpi con duplice passaggio per l'allacciamento alla rete viabile dello Stato limitrofo; ed infatti la strada Ulzio-Bardonecchia, primo tratto, collega appunto, attraverso l'alta valle di Susa e attraverso il Colle della Scala, l'Italia alla Francia. Occorre anche tener presente che nel versante francese è già stata costruita la strada che congiunge il confine francese con quello italiano, per cui, completando questa strada, avremo la possibilità di un altro allacciamento con la Francia. La strada, inoltre, si allaccia, attraverso la galleria ferroviaria del Frejus, col servizio trasbordo automezzi verso nord e, di qui, altra possibilità di collegarsi con altra strada di primaria importanza.

Altro motivo, che milita a favore della classificazione proposta, è che detta strada collega un grande centro di sport invernali, con azienda di cura e soggiorno, come Bardonecchia, la cui importanza noi tutti conosciamo, ma che è insufficientemente servita.

Classificata statale questa strada, ne verrà di conseguenza che dovrà essere statalizzato anche il tratto di strada, già militare, posta ad arroccamento tra la strada statale n. 24 del Monginevro, sgravando notevolmente il traffico della statale del Monginevro all'interno di Ulzio.

Il senatore Sibille, nella sua relazione, mette inoltre in evidenza un altro argomento di grande valore morale: la fedeltà all'Italia delle popolazioni della Val di Susa; la difesa che esse hanno fatto della loro italianità, il loro fiero attaccamento alla patria nei momenti difficili meritano un riconoscimento per quanto modesto come quello contenuto nella presente proposta di legge.

Per i motivi sopra esposti si propone l'approvazione della proposta di legge sottoposta all'esame della Commissione.

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione generale.

PERLINGIERI. Al nostro esame non viene sottoposto il problema di una zona senza strade e, quindi, la necessità di finanziarne la costruzione; si tratta, invece, di strada già esistente e perfettamente transitabile, così che, nel caso, si ha un semplice trasferimento dell'onere di manutenzione della strada dalla provincia allo Stato e non ritengo che una provincia come quella di Torino debba essere esonerata da questo onere.

Altra considerazione: non ritengo che in questa materia si possa legiferare per frammenti; il problema deve essere visto nel suo

insieme, in base a direttive generali. Non è possibile giudicare di volta in volta della necessità di una classificazione statale, provinciale o comunale; mi permetterei, quindi, di pregare l'onorevole Presidente di permettere che venga esaminata e posta in votazione la proposta, che avanzo formalmente, di rinviare l'esame del presente progetto di legge in attesa che il Governo presenti un provvedimento organico che affronti il problema della classificazione delle strade italiane.

POLANO. Mi dichiaro contrario alla proposta dell'onorevole Perlingieri. Ritengo non vi sia alcuna ragione per rinviare la discussione della presente proposta di legge. È veramente deplorabile che si debba venire di volta in volta a discutere provvedimenti del genere, ma, poiché finora il Governo non ha adottato un provvedimento che definisca in maniera globale il problema della classificazione delle strade, è evidente che vi debbano essere delle proposte di legge che, come la presente, rispondono a esigenze locali che chiedono di essere soddisfatte. Data tale situazione ritengo non sia il caso di accettare la proposta di sospensiva avanzata dall'onorevole Perlingieri.

CARON, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il Governo si rimette alla volontà della Commissione. Vorrei far notare che la strada, di cui alla proposta di legge Sibille, in certi tratti non è in condizioni di transitabilità.

PRESIDENTE. La precisazione fornita dall'onorevole sottosegretario modifica l'impostazione della proposta avanzata dall'onorevole Perlingieri, in quanto non si tratta di una strada transitabile in ogni suo tratto e per la quale occorre la semplice manutenzione. Chiedo all'onorevole Perlingieri se, dopo la precisazione suddetta mantiene la proposta di rinvio, venendo meno uno dei motivi ai quali essa era appoggiata.

PERLINGIERI. Ritengo che la sistemazione di detta strada possa benissimo essere effettuata dalla provincia. Occorre seguire dei criteri generali, altrimenti ogni provincia farà presentare dai propri rappresentanti in Parlamento progetti di statalizzazione delle strade.

Mantengo, quindi, la mia proposta di rinvio.

MATTEUCCI. Le ragioni addotte dall'onorevole Perlingieri, hanno indubbiamente un fondamento; occorre, però, notare che la strada di cui trattasi è al confine con uno Stato estero e si collega con una strada di esso. Si tratta di una spesa di qualche milione e di una questione di prestigio; pur riconfer-

mando che le ragioni addotte dal collega Perlingieri sono fondate e che il problema della riclassificazione delle strade deve essere affrontato *in toto*, credo che, per ragioni di opportunità, dovremmo discutere ed approvare la presente proposta di legge. Mi dichiaro, quindi, contrario al rinvio.

PASINI. Ero del parere espresso dall'onorevole Matteucci, senonché vengo a sapere che non si tratta di un onere di alcuni milioni ma bensì di alcuni miliardi. Il problema muta, quindi, di aspetto e dovremmo impegnare in una sola strada una somma che potrebbe benissimo servire ampiamente per il passaggio dalla provincia allo Stato di moltissime altre strade. Vista in queste prospettive, la proposta di rinvio appare, quindi, quanto mai opportuna. Mi dichiaro favorevole alla sua approvazione.

PRESIDENTE. Se l'onorevole Perlingieri non ha nulla in contrario, pregherei l'onorevole rappresentante del Governo di citare qualche dato tecnico e anche di spesa, affinché l'affermazione fatta dall'onorevole Pasini, basata su dati avuti in via breve, sia chiarita alla Commissione.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi ero rimesso alla Commissione non ritenendo di interferire in una questione procedurale. Io adesso farò una relazione, in modo che la Commissione abbia più ampia possibilità di giudizio, allo stesso modo e con la stessa obiettività con la quale esposi il problema alla Commissione del Senato. La Commissione del Senato, dico subito, ha superato quelle difficoltà che da me erano state obiettivamente esposte, esclusivamente in quanto — si è detto — si voleva compiere un gesto di riconoscenza verso quelle popolazioni. Lo stesso proponente riconosceva, però, che, allo stato attuale degli atti, si trattava di un gesto e che tale sarebbe rimasto.

Ho fatto notare che quando si passa una strada a classifica statale, non ci si può accontentare dei gesti, in quanto l'A.N.A.S. ha il dovere di sistemare dette strade.

Mi si è fatto notare che già vi era un precedente che veniva a smentire la mia affermazione e precisamente la famosa strada del Grappa, presa in consegna dall'A.N.A.S., ciò che ho dovuto ammettere lealmente ed onestamente. Del resto, ricordo di aver detto qui ed al Senato che per la strada del Grappa si poteva veramente portare questa argomentazione di carattere patriottico in quanto essa è legata alla memoria dei gloriosi caduti della guerra 1915-18 e al rastrellamento dei partigiani nell'ultima guerra.

Ho fatto notare che la strada, di cui oggi si tratta, si può rompere in tre pezzi: un primo pezzo che riduce di circa 998 metri il percorso tagliando fuori il paese di Ulzio. Questa è strada militare e ne dirò poi le condizioni. Un altro che da Ulzio va fino a Bardonecchia, che è strada provinciale, un terzo che va al confine francese, che è strada comunale. Le tre strade — cerco di riassumere un rapporto piuttosto lungo da me fatto al Senato nel luglio — sono in queste condizioni la strada militare scorre per la quasi totalità nell'abitato di Ulzio e può considerarsi quasi una traversa interna del comune stesso; vi è un ponte sulla Dora di Bardonecchia di metri 15 di luce, che per la sua vetustà deve essere abbattuto e completamente rifatto. Solo questa sistemazione, soprattutto per questa opera d'arte di 15 metri di luce (lascio la responsabilità agli organi tecnici del calcolo) richiede una spesa di 1 miliardo di lire, dato che vi sono degli espropri da fare per poter mettere a sistemazione tutto. Vi è un passaggio a livello che bisogna superare e vi sono passaggi a livello il cui spostamento costa 10-15 milioni, mentre altri richiedono molto di più. Dobbiamo portare la strada militare, dalla larghezza di metri 2,60 a una misura che lascio loro giudicare e ciò comporta espropri nell'abitato di un comune. L'A.N.A.S. espone, quindi, la cifra di 1 miliardo; sono conti che possono essere contestati.

Il secondo tratto, che è quello provinciale, con andamento piano-altimetrico, che ha bisogno di grandi correzioni, di allargamenti, di muraglioni da costruirsi a monte e a valle del bivio di Volidar che è presso a poco a metà, ha la bellezza di 6 attraversamenti ferroviari: quattro a raso, uno con sottopassaggio e uno con cavalcavia, in quanto, svolgendosi pressoché parallelamente alla strada ferrata, più volte la incrocia.

Infine, la strada comunale ha andamento planimetrico tortuosissimo; larghezza massima, metri 3,50; normalmente, metri 2,60; è a fondo naturale con lievi tracce di manutenzione per circa un terzo della strada; è fortemente danneggiata dal torrente che in certi punti si è trasferito col suo letto sulla strada; ha un ponticello in legno di limitatissima portata.

Il totale di tutti i lavori è per l'A.N.A.S. di due miliardi.

È stato contestato che al di là della frontiera c'è la strada francese, ma essa, attualmente, è analoga alla strada italiana. Sta di fatto, però, che esiste da parte del Governo

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

francese lo stanziamento necessario per la costruzione di una strada nazionale.

Questa è la pura verità sulla quale la Commissione è chiamata a giudicare.

PRESIDENTE. Faccio osservare che la cifra di 2 miliardi non è prevista nella proposta di legge in esame e non si dice come far fronte alla spesa. Si tratterebbe, quindi, di una deliberazione platonica.

MATTEUCCI. Ritengo non sia serio adottare una deliberazione in queste condizioni.

PRESIDENTE. Ritengo che la Commissione sia sufficientemente illuminata e, quindi, in grado di poter giudicare. Pongo in votazione la proposta di rinvio, avanzata dall'onorevole Perlingieri.

(È approvata).

Discussione del disegno di legge: Classificazione a statale della strada Torino-Villanova d'Asti e riordinamento degli accessi alla zona sud-est della città di Torino. (2457)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Classificazione a statale della strada Torino-Villanova d'Asti e riordinamento degli accessi alla zona sud-est della città di Torino ».

La Commissione finanze e tesoro, a cui era stato richiesto il parere, ha lasciato trascorrere i termini di tempo regolamentari senza inviarlo. Si intende che abbia rinunciato ad esprimerlo.

L'onorevole Cervone, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CERVONE, *Relatore*. Il presente disegno di legge tratta soltanto di una riclassificazione di strada. Difatti, la relazione al disegno di legge espone molto ampiamente la situazione, soprattutto per quanto riguarda la variante di Pino Torinese, che fu dovuta costruire per cercare di alleggerire il carico di traffico sulla strada che, uscendo da Torino e sviluppandosi al limite est della città stessa, passa per la località Sassi e si va a ricongiungere all'altra strada nazionale.

Il disegno di legge in esame, che comprende quattro articoli, viene a determinare una nuova classificazione di questa strada. L'articolo 3, che è quello che coordina il resto, stabilisce che il tratto della attuale strada statale n. 10 Poirino-Villanova d'Asti, diviene diramazione della strada statale n. 29. Così, conseguentemente, il tratto iniziale della attuale strada statale n. 10, dove ha inizio l'attuale strada del colle di Cadibona, muta denominazione e passa al n. 29.

Date queste modificazioni abbiamo il disposto dell'articolo 1, e l'articolo 4 che armonizza quanto stabilito dagli altri tre articoli e determina la nuova classificazione.

Le strade di cui trattasi sono già costruite e, quindi, l'onere consiste nella sola manutenzione ordinaria. Il disegno di legge riordina tutto il traffico di immissione e di uscita da Torino.

Dato quanto sopra esposto ritengo che gli onorevoli colleghi vorranno approvare il disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CAMANGI. Poiché si tratta della costruzione di una variante, desidererei conoscere chi l'ha costruita, poiché se la costruzione di essa è stata effettuata dall'A.N.A.S. evidentemente la strada è già classificata, in quanto l'A.N.A.S. non può costruire strade che non siano di sua pertinenza. Non comprendo il perché di questa classificazione *a posteriori*.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La variante è stata costruita dall'A.N.A.S. e evidentemente la classifica, a mio modo di vedere, non può essere effettuata che *a posteriori*.

CERVONE, *Relatore*. Si tratta di una sanatoria.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non si tratta affatto di una sanatoria. Se si fosse trattato dell'allargamento di una strada già statale, ad esempio, sarebbe stata già classificata, ma nel caso sono stati espropriati dei terreni, è stata eseguita la galleria del Pino, lavori tutti eseguiti a spese dell'A.N.A.S. Ritengo che non si possa fare altro che una classificazione *a posteriori* e che la procedura sia, quindi, corretta.

CAMANGI. Come ha potuto l'A.N.A.S., giuridicamente, eseguire questi lavori se non in forza di una classifica?

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ad un determinato momento si avverte la necessità di eseguire una deviazione, poniamo, della Aurelia, ad esempio a Ladispoli. Evidentemente incideremo su un terreno che non è dell'A.N.A.S., faremo una strada nuova. Quella variante si chiamerà « Variante dell'Aurelia » e declassificheremo quel tratto di curva di Ladispoli. Si è sempre proceduto in tal modo.

CAMANGI. Per le varianti non si fa mai una legge per classificarle.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Queste classifiche di varianti non sempre vengono fatte perché nella maggior parte dei casi non si tratta di varianti di

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

grande momento, e il tratto, che più non si usa, viene abbandonato. Esistono, però, esempi di varianti di grande importanza. per esempio, le circonvallazioni di grandi città. Allora viene fatta una legge per la classificazione del nuovo tratto di strada e viene declassificata l'altra strada che sarà ceduta al comune o alla provincia. Nel caso in esame, cogliendo l'occasione di una variante molto sostanziale che interessa addirittura il traforo di una collina, quale è la galleria del Pino, si è proceduto a una sistemazione di tutto il quadro. È questa la portata del provvedimento che ritengo sia perfettamente ortodosso.

CAMANGI. La mia obiezione non è basata su mie cognizioni certe, ma semplicemente su un concetto che mi sembra logico, in quanto l'A.N.A.S. non avrebbe potuto spendere delle somme se non su qualcosa di giuridicamente suo, anche se, materialmente, non ancora esistente. I chiarimenti forniti dall'onorevole sottosegretario mi convincono ancor più della validità della mia obiezione. Aggiungo, a conforto della mia obiezione, che abbiamo dinanzi a noi un disegno di legge che può essere o non essere approvato; supponiamo che non fosse approvato e che, di conseguenza, la variante non fosse classificata; che cosa avverrebbe? Di chi sarebbe questa strada? L'A.N.A.S. come ha potuto spendere del denaro per una strada che non si sa di chi sarà?

Evidentemente, vi è qualche lacuna che deve essere colmata.

GUGLIELMINETTI. Conosco perfettamente la strada di cui trattasi perché sono deputato di Torino. Non si tratta di una semplice variante perché è stata costruita dall'A.N.A.S. la galleria del Pino, si è allargata la strada che da Torino porta alla base della collina. Un'opera grandiosa del costo di alcuni miliardi che ha dato alla strada una funzione di primaria importanza.

CAMANGI. La mia osservazione tendeva solo a chiarire la procedura.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La galleria del Pino è stata costruita con i fondi di bilancio. essa iniziava da un tratto di strada statale e andava a congiungersi con un tratto di strada provinciale che, a sua volta, dà su un'altra strada statale. Ciò ha reso necessario un rimaneggiamento, anzi un riordinamento della classificazione.

GUGLIELMINETTI. Si tratta di una classificazione più razionale.

CAMANGI. La mia non è una obiezione di merito.

PASINI. A mio avviso non c'è affatto da stupirsi per questa classificazione *a posteriori*. Quando si tratta di fondi straordinari non previsti in bilancio, è necessario che si faccia chiaramente riferimento a una classificazione di ordine statale, ma quando l'A.N.A.S. può attingere ai fondi già in bilancio per varianti che interessino la rete stradale statale, è logico che la classifica venga fatta *a posteriori* come una assunzione nel demanio delle strade statali, non altrimenti di come avviene quando lo Stato costruisce un edificio in base ad una legge: questo stesso edificio viene poi, con altra legge, acquisito al demanio.

PRESIDENTE. Occorre interpretare questo disegno di legge come una disposizione di riordinamento di classifica, conseguente a delle opere che hanno spostato il traffico fondamentale da una direttrice ad un'altra, così che la nuova direttrice è diventata principale e le altre secondarie. Questa mi pare possa essere la sostanza del provvedimento sottoposto all'esame della Commissione. Consideriamolo come una sanatoria.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non posso accettare il concetto della sanatoria. Una legge istitutiva del 1928 dice che sono classificate statali le strade di cui all'elenco allegato alla legge stessa; ogni qual volta l'A.N.A.S. deve prendere in carico una strada, lo deve fare con una legge, e, di conseguenza, il provvedimento in esame ritengo sia ortodosso. I lavori sono stati eseguiti con i mezzi di bilancio e, quindi, non occorre alcuna sanatoria. Ora occorre dare il battesimo a questa strada ed è il Parlamento che lo deve dare. Viene sottoposta alla vostra approvazione non la spesa, ma la classificazione ed in questo consiste la legge. Tra breve presenteremo alla approvazione del Parlamento una legge che contiene tutte le norme per la classificazione delle strade. Se la teoria dell'onorevole Camangi fosse esatta, la legge che presenteremo, sarebbe inutile.

SANZO. L'onorevole Camangi si preoccupa della spesa sostenuta e della giustificazione di essa. Se invece di variante, l'opera deve essere classificata come nuova costruzione la perplessità del collega Camangi avrebbe certo un notevole rilievo. Noi possiamo approvare il disegno di legge in esame solo pensando che a suo tempo il consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ha classificato l'opera come variante, ciò che rientra nella sua attività.

CAMANGI. Il provvedimento è di riordinamento di classificazione, quindi non di nuova classificazione.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il titolo della legge specifica sufficientemente il suo contenuto.

PACATI. Sono perfettamente del parere dell'onorevole sottosegretario. Non vedo come si possa parlare di sanatoria, in quanto l'A.N.A.S. ha tenuto conto di tutto il quadro della variante che va da statale a statale e poiché in detta variante vi era un tratto di strada provinciale, questo deve essere incluso nella statale.

PRESIDENTE. La discussione avvenuta dimostra la necessità di una sistemazione generale di tutta la materia. Vorrei pregare l'onorevole sottosegretario di darci assicurazioni in proposito.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È stata fissata una riunione per lunedì 29 corrente. Il Ministero del tesoro ha già accettato e dovremmo, quindi, essere alla vigilia della soluzione del problema.

MATTEUCCI. La questione ci lascia perplessi, ma superiamo tale perplessità e siamo favorevoli al disegno di legge in esame perché le necessità della uscita da Torino giustificano più che ampiamente la spesa sostenuta. Vorremmo, però, chiedere all'onorevole sottosegretario che, qualora si tratti di varianti di tale entità, le leggi di classificazione vengano presentate in precedenza in quanto il Governo non può dare per scontata l'approvazione di una legge.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero risulti a verbale che il Governo afferma che la procedura seguita per questa legge è in perfetta armonia con le attuali disposizioni di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Do lettura di un ordine del giorno presentato dagli onorevoli Magno, Baglioni, Polano, Giacone, Curcio:

« La VII Commissione permanente della Camera, discutendo il disegno di legge 2457: « Classificazione a statale della strada Torino-Villanova d'Asti e riordinamento degli accessi alla zona sud-est della città di Torino », impegna il Governo a presentare sollecitamente al Parlamento un disegno di legge per il passaggio allo Stato di un complesso di strade provinciali, e alle province delle strade di bonifica, comunali e non classificate ».

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo accetto. Aggiungo che il Ministero che rappresento è perfettamente a posto già da molti mesi e le difficoltà non dipendono da sua volontà.

PRESIDENTE. Onorevole Magno, ella insiste per la votazione?

MAGNO. Data l'accettazione del Governo, non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

È classificata fra le strade statali come tratto iniziale della strada statale n. 10 « Padana Inferiore », la strada che partendo da Torino per Pino, Chieri, Riva raggiunge a Villanova d'Asti l'attuale tracciato della strada statale n. 10.

(È approvato).

ART. 2.

Il tratto iniziale dell'attuale strada statale n. 10: Torino, Moncalieri, Poirino, ove ha origine la strada statale n. 29 « del Colle di Cadibona » muta la sua denominazione e diviene tratto iniziale della strada statale n. 29.

(È approvato).

ART. 3.

Il tratto dell'attuale strada statale n. 10 Poirino-Villanova d'Asti, diviene diramazione della strada statale n. 29.

(È approvato).

ART. 4.

In dipendenza di quanto sopra i percorsi delle ripetute strade statali nn. 10, 29 e quello della strada statale n. 20 restano individuati come segue:

Strada statale n. 10 « Padana Inferiore » Torino, Chieri, Villanova d'Asti, Alessandria, Tortona, Casteggio, Piacenza, Cremona, Mantova, Monseice.

Strada statale n. 29 « del Colle di Cadibona »: Torino, Moncalieri, Poirino, Alba, Carcare, Savona, Diramazione Poirino, innesto con la strada statale n. 10 presso Villanova d'Asti.

Strada statale n. 20 « del Colle di Tenda » e « di Valle Roja »: dall'innesto con la strada statale n. 29 presso Moncalieri per Savigliano, Cuneo Borgo San Dalmazzo, Colle di Tenda (passaggio interno ed esterno) al confine francese e dall'altro confine francese a Ventimiglia.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Classificazione a statale della strada Torino-Villanova d'Asti e riordinamento degli accessi alla zona sud-est della città di Torino ». (2457):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baglioni, Bernardinetti, Bianchi Chieco Maria, Bontade Margherita, Caiati, Camangi, Ceccherini, Cervone, Curcio, Curti, De Capua, Di Nardo, Filosa, Garlato, Geraci, Guariento, Guglielminetti, Matarazzo Marcello Ida, Matteucci, Merenda, Pacati, Pasini, Perlingieri, Polano, Quintieri, Sanzo, Spadazzi, Spallone, Spataro.

La seduta termina alle 11.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI