

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

LXXVIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	761
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	761
Proposta di legge (Discussione e rinvio):	
GUI e BETTIOL GIUSEPPE: Norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova. (2910) .	762
PRESIDENTE	762, 763, 765
POLANO	762
TOGNI, <i>Ministro per i lavori pubblici</i> .	762
	763, 765
VERONESI, <i>f. f. Relatore</i>	762
DE MARZI	763, 764
PASINI	763, 764
GREZZI	764
PACATI	765
MERENDA	765
DI LEO	765
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico (2666); CAMANGI: Trasferimento alle province delle strade extraurbane comunali, di bonifica ed ex militari (459); RIGAMONTI ed altri: Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali. (1593)	765
PRESIDENTE, <i>f. f. Relatore</i>	765, 766, 767
	768, 771, 772

	PAG.
TOGNI, <i>Ministro per i lavori pubblici</i> .	765
	766, 767, 768, 770, 771, 772
GREZZI	766, 767, 770
MESSINETTI	766, 767, 770
MAGNO	767, 768, 770, 771, 772
CURTI	767, 768, 771
MERENDA	767
RIGAMONTI	768, 770
PACATI	770, 771
PASINI	770
CIANCA	770, 771
BONTADE MARGHERITA	771, 772

La seduta comincia alle 10,10.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Badini Confalonieri, Guariento, Spampanato e Spataro.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per la seduta odierna, i deputati De Marzi e Musolino sostituiscono, rispettivamente, i deputati Antoniozzi e Scotti Francesco.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1957

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gui e Bettiol Giuseppe: Norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova. (2910).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, d'iniziativa dei deputati Gui e Bettiol Giuseppe: « Norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, in un primo tempo la proposta è venuta alla nostra Commissione solo per il parere da dare alla X Commissione, che avrebbe dovuto discuterla in sede deliberante, in quanto la Presidenza — nell'assegnazione — aveva ritenuto che si trattasse di zona industriale nel senso classico della parola. Viceversa, la X Commissione, da una prima discussione, ha constatato che la proposta di legge investe un problema squisitamente urbanistico e, quindi, ha chiesto ed ottenuto il trasferimento del provvedimento alla competenza primaria della nostra Commissione.

Dato che il Relatore, onorevole Guariento, è in congedo perché indisposto, propongo alla Commissione di dare l'incarico di relatore all'onorevole Veronesi, che, per suo conto, si è dichiarato disposto ad accettare.

(Così rimane stabilito).

POLANO. Desidero far rilevare l'esistenza di una proposta di legge Rosini sulla stessa materia e, quindi, l'opportunità del loro abbinamento. Propongo, pertanto, il rinvio della discussione della proposta di legge Gui e Bettiol Giuseppe e il suo abbinamento con il progetto Rosini.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Faccio rilevare all'onorevole Polano che si tratta di due proposte che, pur avendo qualche analogia, sono sostanzialmente diverse. Esiste, infatti, tra di loro una diversità di impostazione. D'altra parte, il Governo — mentre, dopo lungo ed attento esame, si è convinto dell'opportunità di accogliere quanto la proposta di legge Gui accorda alla zona industriale di Padova — non eguale atteggiamento di favore ritiene di dover, attualmente, tenere nei confronti degli altri progetti, in quanto è dell'avviso che il problema delle zone industriali debba, prima, essere studiato a fondo e dettagliatamente e che esso vada risolto in una visione unitaria di tutte quelle che sono le esigenze delle varie parti d'Italia.

Prego, quindi, l'onorevole Polano di non voler insistere sull'abbinamento, che non potrebbe che ritardare la soluzione anche del problema — che, pure, è particolarmente urgente — della zona industriale di Padova.

PRESIDENTE. Debbo far presente che, oltretutto, la proposta di legge, cui accenna l'onorevole Polano, non è assegnata alla nostra Commissione, ma alla X Commissione in sede referente. Il che comporta che, per l'abbinamento, sarebbe prima necessario chiedere ed ottenere che la proposta di legge Rosini (n. 3129) venisse trasferita, dalla competenza della X Commissione a quella della nostra, e fosse passata, dalla sede referente a quella legislativa. Ora, tutto ciò, con quasi certezza, si risolverebbe, in pratica, nel rinvio del problema alla prossima legislatura.

VERONESI, *f.f. Relatore*. A me pare che la cosa più sensata sarebbe di mandare avanti la proposta per Padova, ritenendo anche utile trarre dalla applicazione di essa — una volta diventata legge — qualche insegnamento da tener presente nel corso della discussione della proposta Rosini che è di carattere generale. Sono contrario, quindi, al rinvio e all'abbinamento.

POLANO. Chiedo il rinvio puro e semplice della discussione di questa proposta di legge alla prossima seduta per consentirci di prendere in esame la situazione, pur senza insistere sull'abbinamento con la proposta Rosini.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio.

(Non è accolta).

(Si è astenuto dalla votazione il deputato Pasini).

L'onorevole Veronesi ha facoltà di svolgere la relazione.

VERONESI, *f.f. Relatore*. Veramente non mi pare che la proposta in esame abbia bisogno di molti chiarimenti. Si tratta di una proposta che si differenzia dalle altre, relative all'istituzione di zone industriali e nelle quali la parte più pesante è rappresentata dalle facilitazioni di carattere fiscale e finanziario che vengono previste a favore delle industrie che si insediano nella zona. Qui, invece, si ha riguardo alla zona industriale in senso urbanistico, in quanto si mira ad acquisire le aree destinate a formare la zona industriale. La legge urbanistica, infatti, non prevede strumenti per l'acquisizione delle aree destinate a formare la zona industriale. Insomma, si può dire che la proposta in esame assume

l'aspetto di un complemento della legge urbanistica.

La proposta stessa, alla quale è allegata una planimetria esplicativa, fissa le aree soggette a questo gravame, diciamo, di carattere industriale ed indica la procedura di cui ci si potrà avvalere per porre le stesse a disposizione delle industrie, le norme per la fissazione del prezzo e le modalità per la loro assegnazione.

Si tratta di un provvedimento che, nella sua stesura estremamente semplice, non dovrebbe provocare se non discussioni di dettaglio su singoli articoli ed io ne propongo senz'altro l'approvazione.

Ricordo, altresì, che la X Commissione, in data 29 novembre, ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DE MARZI. Come padovano desidero richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sull'importanza di questo provvedimento. Nel piano regolatore della città di Padova, il cui decreto di approvazione è stato pubblicato nei giorni scorsi sulla *Gazzetta Ufficiale*, è prevista una zona industriale nella quale debbono trasferirsi alcune industrie che oggi risultano impiantate nel cuore della città. Questi i motivi dell'urgenza della proposta.

Vorrei anche anticipare i tempi della discussione degli articoli, tranquillizzando la parte politica dell'onorevole Rosini, in merito all'articolo 4, relativo al valore del terreno soggetto ad espropriazione. Per questo articolo ho preparato, assieme ad altri colleghi, tra cui lo stesso onorevole Rosini, un emendamento che, mentre mantiene all'articolo le caratteristiche generali della legge, intesa a favorire il sorgere della zona industriale, garantisce all'agricoltore o mezzadro, che deve lasciare il terreno, la possibilità di riprendere il suo lavoro su altro terreno, in altra zona, attraverso l'equa valutazione del terreno ceduto, in rapporto all'uso agricolo al quale era destinato.

Se questa proposta di legge non dovesse trovare la sua attuazione, praticamente verrebbe a cadere il piano regolatore di Padova, non solo per quanto riguarda la zona industriale, ma anche e, soprattutto, in merito al risanamento cittadino. Ecco, perché raccomando tanto l'approvazione della proposta di legge.

PASINI. Sono contrario a questa proposta di legge, per un motivo di principio. Se dobbiamo intervenire anche per aiutare gli spostamenti delle industrie dell'Italia del nord,

mi domando quale altra iniziativa economica potrà affermarsi nel nostro Paese, visto che anche le industrie di Padova hanno bisogno di trovare il terreno predisposto da parte dello Stato. D'altra parte, reputo inutile ritornare su quanto già dissi altra volta, e, cioè, che un industriale, che abbandona un terreno posto al centro della città per trasferire la sua fabbrica in periferia, può ricavare cifre notevoli dalla cessione dell'area a scopi edilizi, in modo da essere, anche largamente, compensato delle spese necessarie per il trasferimento.

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

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Il Governo è favorevole a questa proposta di legge come, del resto, è favorevole a tutte le proposte che tendono a favorire l'organizzazione delle attività economiche nel nostro Paese. E, pur essendo — nei limiti delle sue funzioni, preminenti ma non esclusive — ammiratore dell'iniziativa privata e, in genere, della sana attività industriale, non posso concordare con quanto fatto presente dall'onorevole Pasini, perché, se è esatto che il privato può, di propria iniziativa, spostare la propria industria, ubicandola dove meglio crede, nel caso in esame si tratta di qualcosa di più e di meglio, perché la proposta mira a far sì che lo spostamento delle industrie dal centro alla periferia — spostamento che, comunque, fatalmente si verificherebbe, al massimo, tra cinque o sei anni — avvenga con gradualità e non in modo caotico ed irregolare e la pubblica amministrazione possa tempestivamente preordinare i servizi pubblici necessari — trasporti, acqua, fognature ed altri — sicché, oltretutto, i lavoratori non abbiano a soffrire le conseguenze, anche solo momentanee, dello spostamento.

Per questo, mentre mi riservo di esporre il mio parere in merito all'emendamento che l'onorevole De Marzi intende presentare all'articolo 4, prego la Commissione di approvare la proposta di legge, che può essere inquadrata tra le provvidenze per lo sviluppo dell'economia del nostro Paese.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1.

« Sono dichiarate di pubblica utilità e sono considerate indifferibili ed urgenti, ad ogni effetto di legge, le opere tutte occorrenti per l'impianto, l'esercizio e l'attrezzatura dei servizi della zona industriale e del porto fluviale di Padova, delimitati come da annessa planimetria che, vistata dal Ministro dei lavori

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1957

pubblici, verrà depositata nell'archivio di Stato, nonché le opere per l'impianto e la sistemazione nella zona stessa di stabilimenti industriali tecnicamente organizzati e costruzioni annesse ».

Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura.

« A tal fine il Consorzio per la zona industriale ed il porto fluviale di Padova, approvato con decreto 11 dicembre 1956, n. 45999, del prefetto di Padova, può chiedere l'occupazione d'urgenza e la espropriazione per pubblica utilità delle aree edificabili e dei fabbricati esistenti entro i confini della zona industriale e del porto fluviale ».

Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

« All'occupazione ed espropriazione dei terreni ed all'attuazione delle opere si provvede anche gradualmente, mediante piani particolareggiati deliberati dall'assemblea del Consorzio e resi esecutivi dal Prefetto ».

Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4. Ne do lettura.

« L'indennità di espropriazione sarà ragguagliata al valore venale del terreno considerato come agricolo, indipendentemente dalla sua eventuale edificabilità e prescindendo da ogni incremento di valore che si sia verificato o possa verificarsi direttamente o indirettamente in dipendenza di opere pubbliche e di ogni altra operazione che si riconnetta, comunque, all'impianto e alla sistemazione della zona industriale e del porto fluviale ».

L'onorevole De Marzi ha presentato il seguente emendamento, a firma anche degli onorevoli Guariento e Rosini:

« All'articolo 4 aggiungere i seguenti due commi:

« L'indennità predetta va calcolata considerando in ogni caso il terreno siccome libero da vincoli di contratti agrari e tenendo conto del maggior valore che hanno i fondi situati nei pressi della città.

« Sulla indennità così determinata spetterà al fittavolo o mezzadro una quota parte per

il danno conseguente alla cessazione del rapporto, tenuto conto della differenza di valore tra il terreno libero da vincoli di contratti agrari e terreno vincolato ».

L'onorevole De Marzi ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

DE MARZI. Il problema che ci si propone di risolvere con il nostro emendamento è quello di colui che è sul fondo (conduttore, coltivatore diretto, fittavolo o mezzadro che sia), al quale si deve offrire la possibilità — attraverso la fissazione del prezzo del fondo che egli è costretto ad abbandonare — di subentrare in un altro fondo, sito in altra località, e riprendere il suo normale lavoro. D'altra parte, sarebbe strano che, mentre variamo una legge che si preoccupa di migliorare le condizioni dei lavoratori dell'industria, non ci preoccupiamo anche di assicurare la continuità del lavoro ai fittavoli, mezzadri e agli altri lavoratori della terra.

PASINI. Debbo ribadire la mia opposizione anche all'emendamento De Marzi che sa solamente di compromesso.

Secondo me, lo Stato e il comune non debbono mettere le mani su una materia che impedisce la libera trattazione privata, a tutto danno degli agricoltori. È un problema di equità, questo. non è giusto che lo Stato si inserisca in una trattativa privata per favorire gli industriali. Infatti, se si tiene conto di quello che essi realizzeranno dalla cessione delle aree liberate al centro della città e di quanto verranno a pagare quelle in periferia, si può, senza tema di errore, dedurre che gli industriali di Padova faranno un affare veramente buono.

Qual'è, invece, il corrispettivo per il coltivatore diretto che deve cedere il suo terreno? Questo corrispettivo non esiste, in quanto esso non può esigere dall'industriale il compenso per il reddito perduto. Di qui la mia opposizione alla legge.

GREZZI. Secondo me, con l'approvazione di questa proposta, così com'è, si verrebbe a costituire un precedente addirittura immorale, in quanto si consentirebbe agli industriali di vendere a prezzi altissimi il suolo dove attualmente sorge, al centro, la loro fabbrica, per poi acquistare, per una somma irrisoria, una uguale estensione di terreno alla periferia della città, ai danni dei coltivatori diretti, dopo che il terreno stesso è stato migliorato, valorizzato con le opere indispensabili, a spese del comune. Ripeto che tutto ciò a me sembra addirittura immorale e che nemmeno l'emendamento De Marzi sani l'incon-

veniente. Mi oppongo, quindi all'approvazione dell'articolo.

PACATI. Non si può negare un certo fondamento alle obiezioni testé fatte. In realtà, il compenso per l'esproprio dovrebbe corrispondere al valore di ricostruzione della capacità economica dell'azienda agricola. Questo è il punto fondamentale. D'altra parte, però, io non vedo enormi vantaggi per gli industriali, dato che c'è un Consorzio, che si servirà del *plus valore* ricavato dagli industriali, per compensare, in qualche modo, i benefici perduti dai coltivatori. A parte ciò, poi, a me non preoccupa il vantaggio che potranno ritrarre gli industriali dalla vendita delle aree cittadine, in quanto che esso è nullo di fronte al vantaggio che ne ritarrà il pubblico dalla scomparsa degli stabilimenti dal centro di Padova. Chi conosce Padova sa benissimo quali sono le condizioni di vita provocate dal gas degli stabilimenti in questa città situata a venti metri sul livello del mare: oltretutto, quindi, è dal punto di vista igienico e sanitario che è necessario che la legge sia approvata.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Io avanzo la proposta di accantonare, per il momento, la discussione dell'articolo 4. Questa mia proposta di rinvio ha, soprattutto, lo scopo di permettere alle autorità responsabili di Padova, che hanno richiesto la presentazione della legge, di vedere sul posto, attraverso un esame più approfondito dei vari elementi a disposizione od emersi dalla discussione odierna, quale sia la via giusta per realizzare la zona industriale di Padova senza lesioni di diritti ed evitando speculazioni.

MERENDA. Sono favorevole all'accantonamento dell'articolo 4. Aggiungo che le stesse perplessità, manifestatesi a proposito della portata da attribuire all'articolo 4, si riprodurranno anche in sede di discussione dell'articolo 6, il quale autorizza il Consorzio per la zona industriale ed il porto fluviale di Padova a fissare un sovrapprezzo sul valore di esproprio dei terreni al momento della loro cessione a singole aziende per l'impianto di stabilimenti industriali, al fine di evitare illeciti arricchimenti per effetto della piena disponibilità di un'area fabbricabile al centro della città. Penso, perciò, che dovrebbe essere accantonata, non solo la discussione dell'articolo 4, ma anche quella dell'articolo 6.

DI LEO. Concordo sulla proposta del Governo di accantonare la discussione dell'articolo 4 e riconosco anche la fondatezza di quella dell'onorevole Merenda in merito all'accantonamento dell'articolo 6. Osservo, in

proposito, che anche l'articolo 5 può dar luogo a molte perplessità, in quanto fissa termini molto ridotti per il ricorso contro il decreto di esproprio e fa, inoltre, riferimento alla legge del 1865 con una formula che si può prestare ad errate interpretazioni.

PRESIDENTE. A me sembra che, al punto al quale siamo giunti, la cosa più opportuna da fare sia quella di rinviare tutto il resto della discussione alla settimana prossima e in questo senso fo proposta formale.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge:

Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico. (2666) e delle proposte di legge di iniziativa del deputato Camangi: Trasferimento alle provincie delle strade extraurbane comunali, di bonifica ed ex militari. (459) e dei deputati Rigamonti ed altri: Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali. (1593).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico » e delle proposte di legge di iniziativa del deputato Camangi: « Trasferimento alle provincie delle strade extraurbane comunali, di bonifica ed ex militari », e dei deputati Rigamonti ed altri: « Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, sono già stati approvati i primi due articoli del disegno di legge governativo, scelto come testo base.

Essendo il relatore, onorevole Guariento, in congedo perché costretto a casa per indisposizione, propongo di fungere io stesso da relatore.

(Così rimane stabilito).

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Debbo far rilevare alla Commissione che nella passata seduta, in sede di approvazione dei primi due articoli, siamo incorsi, involontariamente, in un errore, approvando un emendamento alla lettera e) dell'articolo 2 che dice: « ...allacciamo alla rete delle strade statali i porti marittimi di prima, seconda e terza categoria ». Ora, secondo la legge del 1885, tuttora in vigore, i porti sono distinti in due categorie, la quale ultima, a sua volta, si divide in quattro classi. Penso quindi che — in sede di coordinamento — detto emenda-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1957

mento vada corretto nel senso di includere i porti di prima categoria nonché quelli della prima, seconda e terza classe della seconda categoria, con l'esclusione, quindi, dei soli porti di quarta classe.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni potrebbe rimaner stabilito che, appunto, in sede di coordinamento, venga apportata al testo dell'articolo 2 detta correzione.

(Così rimane stabilito).

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nella seduta precedente, su proposta dell'onorevole Grezzi, la Commissione ha stabilito di esaurire l'argomento della classificazione delle strade, procedendo subito dopo l'articolo 2, all'esame degli articoli 4 e 7.

Do lettura, quindi, dell'articolo 4:

(Strade provinciali).

« Sono provinciali:

a) le strade che allacciano al capoluogo di provincia i capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia;

b) quelle che allacciano alla rete statale e provinciale i capoluoghi di comuni particolarmente importanti per popolazione o perché sede di notevoli industrie o perché centri di intensa attività commerciale o perché centri climatici o turistici di notevole rilevanza;

c) quelle che allacciano capoluoghi di provincia o di comuni importanti ai più vicini aeroporti, stazioni ferroviarie, porti marittimi, lacuali o fluviali,

d) quelle che collegano le strade provinciali o sono riconosciute necessarie per la valorizzazione di importanti attività agricole ».

A detto articolo sono stati presentati vari emendamenti. Ne do lettura.

Emendamento Messinetti e Magno.

« Sostituire l'articolo 4 con il seguente ».

« Sono provinciali le strade non aventi le caratteristiche, di cui al precedente articolo 2, le quali:

a) allacciano due o più comuni di una stessa provincia;

b) allacciano alla rete stradale e provinciale i centri abitati (comuni e frazioni),

c) allacciano i centri abitati (comuni e frazioni) e le strade provinciali a porti, aeroporti, stazioni ferroviarie di ... classe.

d) quelle che collegano fra loro due o più strade provinciali o sono riconosciute necessarie per la valorizzazione di importanti attività agricole ».

Emendamento Curti, Di Nardo, Rigamonti e Di Filippo:

« All'articolo 4, lettera a), aggiungere le parole: e le strade che congiungono il maggior centro di un comune con i maggiori centri di comuni contigui ».

Emendamento Curti, Di Nardo, Rigamonti e Di Filippo:

« All'articolo 4, sopprimere la lettera b) ». Ed infine, un mio emendamento:

« Sostituire la lettera d) con la seguente:

d) quelle che costituiscono diretti e importanti collegamenti tra le strade provinciali, o che sono riconosciute necessarie per la valorizzazione di importanti attività agricole ».

Invito i presentatori ad illustrare, se lo ritengono opportuno, i vari emendamenti.

TOGNI, Ministro per i lavori pubblici. Desidero fare una dichiarazione. Nei giorni scorsi, assieme al collega Guerrieri e ai funzionari del ministero, abbiamo riesaminato tutta la materia che è servita di base per compilare la legge e siamo arrivati alla conclusione che la legge è stata attentamente studiata, vagliata, esaminata, messa nei termini di cui al testo sottoposto alla Commissione, dopo esami minuziosissimi.

D'altra parte, l'articolo 4, come, del resto, l'articolo 2 e l'articolo 7, sono articoli che, debbono necessariamente consentire una certa elasticità, soprattutto, là dove rinviano alla procedura in relazione alla quale queste strade potranno essere, o provincializzate, o nazionalizzate. D'altra parte, vi è anche, per quanto riguarda il Ministero, la più ampia intenzione di largheggiare: in effetti, la legge parte dalla necessità di alleggerire soprattutto i comuni.

In queste condizioni, pregherei di non voler apportare alcuna modifica, né all'articolo 4, né all'articolo 7: ogni cambiamento comporterebbe una alterazione della visione organica data al provvedimento dai tecnici, che hanno compilato la legge.

GREZZI. In tal modo, la Commissione abdica alla sua funzione.

TOGNI, Ministro per i lavori pubblici. Si tratta di articoli tecnici.

GREZZI. Non intendiamo fare una discussione accademica.

TOGNI, Ministro per i lavori pubblici. Io ho avanzato la mia proposta. La Commissione, da parte sua, può fare tutte le proposte che crede.

MESSINETTI. Con tutto il rispetto per il lavoro minuzioso compiuto dai funzionari del Ministero dei lavori pubblici, tengo a far os-

servare che nell'articolo 2, cioè, nell'articolo che riguarda le strade statali abbiamo stabilito che sono statali tutte le strade che congiungono due o più capoluoghi di provincia, cioè le interprovinciali. Ora, il primo comma del nostro articolo sostitutivo non fa altro che ribadire lo stesso concetto applicandolo ai comuni, cioè che le strade che congiungono i maggiori centri comunali diventano provinciali. Aggiungo che questa è la parte principale del nostro emendamento. Il resto è di secondaria importanza.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Cosa significa la dizione « maggiori centri ? ». Se si intende il capoluogo, esso è già previsto dalla legge; ma se si vuol intendere la provincializzazione anche delle strade che congiungono due importanti frazioni di due diversi comuni, allora si finirebbe per polverizzare la legge.

MESSINETTI. Le strade che congiungono almeno due comuni della stessa provincia sono provinciali. Questa è la sostanza dell'emendamento.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. In pratica non esiste strada che abbia appena una certa consistenza che non congiunga due comuni. Comunque, a me interessa che sia ben chiaro che, se un strada congiunge un comune con una frazione, non deve essere provincializzata.

MESSINETTI. Su questo siamo d'accordo.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. A questo punto, a me preme far rimarcare che non esistono strade che congiungono solo due capoluoghi di comuni: normalmente, le strade, oltre che congiungere due capoluoghi di comuni, si allacciano anche ad altri capoluoghi di comuni o alle strade provinciali o alle strade nazionali addirittura.

Torno, quindi, ad insistere sull'opportunità di evitare che si scenda ad una terminologia minuta ed incerta che può portare a degli equivoci. D'altra parte, se gli articoli 2, 4 e 7 stabiliscono le condizioni alle quali debbono rispondere le strade per essere, a volta a volta, comunali, provinciali e nazionali, gli articoli 3, 5 e 8, a loro volta, stabiliscono la procedura da seguire; per cui può darsi che una strada, pur avendo le richieste caratteristiche, in effetti non venga mai provincializzata o nazionalizzata.

MAGNO. A nome anche degli altri proponenti, ritiro l'articolo sostitutivo e presento, al suo posto, il seguente emendamento.

« Sostituire la lettera a) con la seguente

a) le strade che allacciano due o più capoluoghi di comune di una stessa provincia ».

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Entrando in questo ordine di idee, ritengo sia meglio lasciare intanto il testo governativo della lettera a) ed aggiungere ad esso il contenuto dell'emendamento, testé proposto dall'onorevole Magno.

Propongo, quindi, all'onorevole Magno di ritirare il suo emendamento e alla Commissione di approvare il seguente emendamento.

« Alla lettera a), aggiungere le parole: o più capoluoghi di comuni tra di loro ».

MAGNO. Ritiro anche il mio ultimo emendamento sostitutivo della lettera a) e aderisco all'emendamento aggiuntivo proposto dal Ministro per i lavori pubblici.

CURTI. A nome anche degli altri firmatari, ritiro il nostro emendamento aggiuntivo alla lettera a).

Insistiamo, invece, sull'emendamento soppressivo della lettera b).

Questo emendamento è stato da noi presentato per essere coerenti con quanto approvato all'articolo 2.

D'altra parte, a nostro parere, con la lettera a) si è già detto tutto quello che si deve dire per le strade che debbono essere trasferite dai comuni alle province, sicché ogni ulteriore specificazione comporterebbe una confusione.

GREZZI. La lettera b) determina effettivamente una seria perplessità. In essa, infatti, si afferma che sono provinciali le strade che allacciano alla rete statale i capoluoghi di comuni sede di notevoli industrie, ossia si ripete quanto già statuito dalla lettera c) dell'articolo 2, per la quale, appunto, sono statali le strade che « allacciano alla rete delle strade statali... centri di particolare importanza industriale ». Ci troviamo, insomma, di fronte ad un doppione: dobbiamo decidere se, in questo caso, la strada deve essere statale o provinciale.

Per superare questo equivoco, io mi dichiaro favorevole all'emendamento soppressivo Curti ed altri.

Subordinatamente, per il caso che detto emendamento venisse respinto, propongo, quanto meno, la soppressione, alla prima alinea della lettera b), della parola « statale ».

MERENDA. Mi dichiaro favorevole al mantenimento della lettera b), perché noi, ora, stiamo approvando i criteri generali di classificazione delle strade statali, provinciali e comunali, ma non è detto che sia possibile, specialmente in un breve periodo di tempo, classificare tra le statali tutte quelle strade che hanno i requisiti, di cui all'articolo 2. Ammet-

tiamo, per ipotesi, che una strada, che congiunge la rete statale a un centro industriale di una certa importanza, non possa essere classificata statale per ragioni contingenti, per esempio, di bilancio: è bene che la legge permetta allora la sua momentanea classificazione tra le strade provinciali.

D'altra parte, non si possono giudicare alla stessa stregua tutti i centri turistici, industriali, climatici, ecc. vi saranno, quindi, tronchi stradali, che allacciano centri di importanza industriale notevole, che diventeranno statali, e altri tronchi stradali che, pur allacciando alla rete stradale centri industriali, essendo questi centri di importanza minore, saranno classificati provinciali.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Anche io mi dichiaro per il mantenimento, non solo della lettera *b*), ma anche della parola « statale ». Prospetto un caso particolare: Fiumicino-Roma. Quando avranno condotto a termine la nuova strada, avremo una strada statale, due provinciali, una comunale che congiungono, tutte, Fiumicino con Roma. Per quale motivo non si può consentire la classificazione diversa di strade diverse che congiungono gli stessi obiettivi?

Comunque, non posso che richiamare alla attenzione della Commissione che la legge, come giustamente ha detto l'onorevole Merenda, stabilisce criteri di classificabilità, non di automatica classificazione.

CURTI. Insistiamo nel nostro emendamento.

PRESIDENTE. Procediamo alla votazione per divisione delle due prime lettere dell'articolo 4.

Pongo in votazione, innanzitutto, la lettera *a*) dell'articolo 4.

(*È approvata*).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo alla lettera *a*), proposto dal Governo.

(*È approvato*).

Passiamo, ora, alla lettera *b*), di cui l'emendamento Curti ed altri propone la soppressione.

Pongo in votazione il mantenimento della lettera *b*).

(*È approvato*).

Pongo in votazione il mantenimento, alla prima alinea della lettera *b*), della parola « statale », di cui all'emendamento soppressivo Grezzi.

(*È approvato*).

MAGNO. Propongo il seguente emendamento:

« Alla lettera *b*), sopprimere le parole: « particolarmente », « notevoli » e « intenso ».

Dobbiamo fare in modo che l'articolo 4 non sia una ripetizione dell'articolo 2, sfrondandolo degli aggettivi, che non farebbero che complicare le cose in sede di interpretazione, e introducendo delle differenziazioni nette.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Ho detto e riconfermo che il fatto che in certe norme dell'articolo 4 vi sia una ripetizione di criteri dell'articolo 2 non significa portare della confusione, bensì consentire che si possano avere dei duplicati di strade, come, tanto per citarne qualcuna, la Fiumicino-Roma e la Roma-Civitavecchia dove, oltre alla statale, vi sono strade provinciali e comunali in perfetta efficienza. Così determinato il criterio, sarà consentito di stabilire che, di più strade congiungenti due centri, una sia classificata statale, un'altra provinciale e, magari, anche una terza provinciale e una quarta comunale.

Quello, però, che, a mio avviso, è importante, anzi, è da considerarsi chiave di volta dell'applicazione della legge, è la procedura attraverso la quale si arriva a questa determinazione, cioè il fatto che gli enti interessati — comuni e province — potranno inoltrare la richiesta, rispettivamente, per la provincializzazione e la nazionalizzazione delle loro strade. A me sembra che, attraverso questa procedura, si ha la garanzia che si troveranno le soluzioni migliori. D'altra parte, per quanto si possa sperare in una rapida applicazione della legge, non illudiamoci, passeranno ancora degli anni prima che si possa giungere alla sua applicazione integrale.

Del resto, non è neanche da escludere che, strada facendo, si possa verificare la necessità di introdurre altri emendamenti. Per questo, non mi formalizzerei tanto sulle parole a scapito del criterio direttivo della legge.

RIGAMONTI. Dal momento che la Commissione ha respinto l'emendamento soppressivo della lettera *b*), proposto dalla mia parte politica, allora tanto vale conservare il testo originario.

PRESIDENTE. Mantiene i suoi emendamenti, onorevole Magno?

MAGNO. Li ritiro.

PRESIDENTE. Prendo atto della dichiarazione dell'onorevole Magno e, non essendovi altri emendamenti alle lettere *b*) e *c*), pongo in votazione ambedue queste lettere.

(*Sono approvate*).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1957

Passiamo alla lettera *d*). Come ho già detto all'inizio, io propongo di sostituire detta lettera con la seguente:

« *d*) quelle che costituiscono diretti e importanti collegamenti tra strade provinciali, o che sono riconosciute necessarie per la valorizzazione di importanti attività agricole ».

Poiché nessuno ha da fare osservazioni o da proporre emendamenti, pongo in votazione il mio emendamento sostitutivo.

(È approvato).

Do lettura del nuovo testo dell'articolo 4, così come risulta dagli emendamenti approvati, e lo pongo in votazione:

(Strade provinciali).

« Sono provinciali:

a) le strade che allacciano al capoluogo di provincia i capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra di loro;

b) le strade che allacciano alla rete statale e provinciale i capoluoghi di comuni particolarmente importanti per popolazione o perché sede di notevoli industrie o perché centri climatici o turistici di notevole rilevanza;

c) le strade che allacciano capoluoghi di provincia o di comuni importanti ai più vicini aeroporti, stazioni ferroviarie, porti marittimi, lacuali o fluviali;

d) quelle che costituiscono diretti e importanti collegamenti tra strade provinciali, o che sono riconosciute necessarie per la valorizzazione di importanti attività agricole ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 7. Ne do lettura:

(Strade comunali).

« In quanto non comprese negli articoli 2 e 4, sono comunali:

a) le strade che congiungono il maggior centro di un comune con i maggiori centri di comuni contigui;

b) le strade che congiungono il maggior centro del comune con le sue frazioni, con la prossima stazione ferroviaria o tramviaria o automobilistica, con un aeroporto o con un porto marittimo, lacuale o fluviale, ovvero con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale;

c) le strade che congiungono le frazioni del comune tra loro o col centro principale;

d) le strade all'interno degli abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali o provinciali che attraversano abitati con popolazione non superiore a 20.000 abitanti ».

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Emendamento Merenda, Curti, Di Nardo, Rigamonti, Magno, Baglioni e Curcio:

« *Sopprimere la lettera a)* ».

Emendamento Garlato, Magno, Baglioni e Curcio:

« *Alla lettera c), sopprimere le parole: o col centro principale* ».

Emendamento Messinetti:

« *Alla lettera d), sopprimere le parole: con popolazione non superiore ai 20 mila abitanti* ».

Emendamento Magno, Baglioni e Curcio:

« *Alla lettera d), sostituire le parole: 20 mila abitanti, con le altre: 50 mila abitanti* ».

Emendamento Curti e Rigamonti:

« *Alla lettera d), sostituire le parole: 20 mila abitanti, con le altre: 30 mila abitanti* ».

Emendamento Pacati:

« *Alla lettera d), aggiungere le parole: per il Mezzogiorno, e a 5000 per il Centro-Nord* ».

Emendamento Cianca:

« *Alla lettera d), aggiungere le parole: o in caso di richiesta delle amministrazioni comunali interessate non superiori a 50 mila abitanti* ».

Procedendo alla discussione e alla votazione per divisione, pongo, innanzi tutto, in votazione il mantenimento della lettera *a*), della quale è stata chiesta la soppressione.

(Non è approvato).

Pongo, quindi, in votazione la lettera *b*), sulla quale non è stato presentato alcun emendamento e nessuno chiede di parlare.

(È approvato).

Passando alla lettera *c*), pongo in votazione il mantenimento delle parole: « o col centro principale », di cui, con l'emendamento mio e dell'onorevole Magno ed altri, è chiesta la soppressione.

(Non è approvato).

Passiamo alla lettera *d*). I presentatori hanno la facoltà, se lo ritengono opportuno, di illustrare i propri emendamenti.

MAGNO. Mi limito a citare, a conferma della necessità del mio emendamento, il caso del mio comune, di 30 mila abitanti, che, non essendo riuscito ad ottenere una strada di circonvallazione, vede ancora tutto il traffico attraversare le vie più centrali, con tutti gli inconvenienti che ne derivano. Ora, se approvassimo la lettera *d*) dell'articolo 7 nell'attuale formulazione, la manutenzione di questi tratti interni dovrebbe essere a carico del comune. La questione riveste particolare importanza per moltissimi centri del Mezzogiorno.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. L'emendamento dell'onorevole Messinetti rappresenta una vera e propria rivoluzione in materia. Facciamo il caso limite. A Roma tutte le strade statali partono dal Campidoglio. Questo vale per la Flaminia, l'Aurelia, la Salaria, la Casilina, ecc., che per decine di chilometri corrono all'interno della città. Se anche questi tratti fossero affidati, per la manutenzione, all'A.N.A.S., verrebbe proprio spontaneo di dire: ma i comuni che ci stanno a fare?

Il Governo può, quindi, accettare, eventualmente, un ritocco al limite di popolazione, ma non la sua abolizione. Penso che si potrebbe accettare lo spostamento del limite stesso a 30.000 abitanti.

GREZZI. Io arriverei addirittura ad accogliere l'emendamento Messinetti. È fuori dubbio, comunque, che il limite previsto dal disegno di legge è insufficiente e che va portato a cifre anche superiori a quella massima proposta con l'emendamento Magno. Vi sono, infatti, comuni con 50 e anche 60 mila abitanti, come Manfredonia e Trani, che non sono in grado di provvedere ad un'adeguata manutenzione stradale.

D'altra parte, risulta che molte strade di circonvallazione richieste all'A.N.A.S. non sono state costruite. Perciò, è giusto che questa impieghi nella manutenzione delle strade interne una parte dei fondi finora risparmiati con la mancata costruzione delle circonvallazioni.

Non essendo stati presentati emendamenti con limiti massimi superiori e non ritenendo opportuno presentarne altri, noi sosterrremo, quello che propone di portare il limite a 50 mila abitanti.

PACATI. Sono decisamente contrario a spostare il limite di 20 mila abitanti fissato dal testo governativo, e a sostegno del mio assunto prego gli onorevoli colleghi di riflet-

tere, per un momento, sulle difficoltà enormi che sorgerebbero per i comuni, ogni qual volta si presentasse la necessità di realizzare un attraversamento della strada, un attacco alle fognature e così via, all'interno dell'abitato, qualora la strada fosse assegnata all'A.N.A.S. Non solo, quindi, il limite di 20 mila abitanti non va aumentato, ma addirittura — come ho proposto con il mio emendamento — va abbassato a 5 mila abitanti per il centro-nord.

RIGAMONTI. Mi sembra che la discussione debba essere mantenuta al di fuori del problema finanziario, cioè di quanto può costare un chilometro di strada alla provincia o al comune, per essere mantenuto sul problema posto dall'onorevole Pacati. Per questo, mentre riteniamo che il limite, così come è previsto dal disegno di legge, sia troppo basso, siamo, però, dell'avviso che esso non vada innalzato oltre i 30 mila abitanti.

PASINI. A proposito dell'emendamento Pacati, faccio osservare che la divisione fra « nord » e « sud » è estremamente generica e non tiene conto del fatto che vi sono comuni settentrionali — come quelli di montagna — che si trovano in condizioni non dissimili da quelle dei comuni del sud. Ritengo, pertanto, che il criterio fissato dal disegno di legge sia tuttora il migliore. Un centro abitato di una certa consistenza può anche sopportare l'onere della manutenzione di un tratto di strada che ben difficilmente supera il chilometro. D'altra parte, ha ragione l'onorevole Ministro quando fa osservare che non è possibile non tenere presente la legislazione vigente in materia.

MESSINETTI. Ritiro il mio emendamento, ma ritengo che il limite di 20 mila abitanti previsto dal disegno di legge, se forse è adeguato per il Nord, è assolutamente inadeguato per il Sud e per le isole. Pertanto, ritirando — come ho detto — il mio emendamento, aderisco a quello presentato dagli onorevoli Magno ed altri, che porta tale limite a 50.000 abitanti.

CIANCA. Il mio emendamento trae motivo dalla constatazione che vi sono comuni che hanno raggiunto una certa autonomia finanziaria e che è bene, quindi, consentire loro di avocare a sé la manutenzione delle strade che li interessano.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Ho detto più sopra che, in via di transazione, avrei accettato il limite di 30 mila abitanti. Dopo aver posto mente alla legge sugli attraversamenti — che, appunto, fa riferimento al limite di 20 mila abitanti — credo mio dovere

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1957

pregare la Commissione di non modificare il testo del disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti.

Onorevole Magno, insiste nel suo emendamento che propone di elevare, da 20 mila a 50 mila abitanti, il limite di cui alla lettera *d*) ?

MAGNO. Insisto, signor Presidente, soprattutto, per tutelare gli interessi delle regioni meridionali.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Magno ed altri, per il quale io, nella mia qualità di facente funzione di relatore, mi dichiaro contrario, così come sfavorevolmente si è già espresso l'onorevole Ministro.

(Non è approvato).

Onorevole Curti, mantiene il suo emendamento ?

CURTI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Curti, a cui il relatore e il Governo sono contrari.

(Non è approvato).

Onorevole Pacati, mantiene il suo emendamento ?

PACATI. No, signor Presidente: lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione il testo originario della lettera *d*).

(È approvato).

Onorevole Cianca, mantiene il suo emendamento aggiuntivo ?

CIANCA. Sì, signor Presidente.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Il Governo è contrario all'emendamento Cianca.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Cianca.

(Non è approvato).

Do lettura del nuovo testo dell'articolo 7, così come risulta dagli emendamenti approvati, e lo pongo in votazione:

(Strade comunali).

« In quanto non comprese negli articoli 2 e 4, sono comunali:

a) le strade che congiungono il maggior centro del comune con le sue frazioni, con la prossima stazione ferroviaria o tramviaria o automobilistica, con un aeroporto o con un porto marittimo, lacuale o fluviale, ovvero con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale;

b) le strade che congiungono le frazioni del comune tra loro;

c) le strade all'interno degli abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali o provinciali che attraversano abitati con popolazione non superiore a 20.000 abitanti ».

Approvati gli articoli relativi alla classificazione, riprendiamo l'ordine numerico dei medesimi, cominciando dall'articolo 3. Ne do lettura:

(Procedura per la classificazione delle strade statali).

« La classificazione delle strade statali o di loro tronchi è effettuata con decreto del Ministro per i lavori pubblici, di concerto con i Ministri per il tesoro e per i trasporti, sentiti i pareri del consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale autonoma per le strade statali e del Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Emendamento Margherita Bontade, Maria Chieco Bianchi, De Biagi, Bernardinetti e Spadazzi:

« Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

« La classificazione delle strade statali o di loro tronchi è effettuata con decreto del Ministro per i lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

Emendamenti Magno, Baglioni, Curcio, Messinetti e Polano:

« Aggiungere le seguenti parole: « nonché quello degli enti locali interessati » e il seguente comma:

« In caso di opposizione dell'ente o degli enti locali interessati, dovrà essere sentito il Consiglio di Stato ».

Gli onorevoli presentatori hanno facoltà di illustrare i loro emendamenti.

BONTADE MARGHERITA. La nuova dizione da me proposta risponde all'esigenza di semplificare e snellire al massimo la procedura. Infatti, non appare rigorosamente necessario l'intervento del Ministero del tesoro né di quello dei trasporti; appare, invece, logico che debba esprimere il suo parere il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

MAGNO. Mi è parso opportuno dare ai comuni e, soprattutto, alle amministrazioni pro-

vinciali interessate la possibilità di farsi sentire dagli organi, cui spetta la decisione. Ecco la ragione del mio primo emendamento.

Quanto al comma aggiuntivo, esso mira a consentire agli enti locali di rivolgersi al Consiglio di Stato, qualora il Ministero non tenga conto delle loro proposte.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Per quanto riguarda l'emendamento dell'onorevole Margherita Bontade, per questioni di delicatezza che gli onorevoli colleghi comprenderanno, non mi pronunzio nel merito. Prego, però, di lasciare, comunque, immutata la richiesta del parere, non solo del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma anche del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., perché l'uno e l'altro sono organi tecnici, il cui parere è assai importante. Il Ministro è sempre libero di non tenerne conto — e, di fatto, ciò si è verificato in più di un'occasione — ma questo parere è, in ogni caso, quanto mai opportuno.

Per quanto riguarda il comma aggiuntivo, proposto dall'onorevole Magno, il Governo non può che essere contrario per due motivi. Innanzitutto, è evidente che, nella determinazione dei singoli casi di strade da nazionalizzare, il Governo — sentiti gli organismi tecnici — non può che essere, in certo modo, sovrano e deve assumersi piena responsabilità dei suoi atti. Non vedo per quale ragione si debba pronunziare il Consiglio di Stato, né quali possano essere gli elementi che debbano servire, domani, di base al giudizio del Consiglio di Stato, il quale si potrebbe trovare di fronte ad un parere contrario dell'ente locale e a un parere favorevole del Ministero: non si vede come, in tali circostanze, potrebbe emettere un giudizio in un senso o nell'altro. In secondo luogo, invito la Commissione a tener presente che, instaurandosi una procedura di questo genere, le opposizioni — anche per ragioni politiche facilmente comprensibili — potrebbero essere assai numerose, determinando, così, la paralizzazione pratica della legge.

Per queste ragioni il Governo — mentre non si pronunzia sulla nuova dizione dell'articolo 3 suggerita dall'onorevole Margherita Bontade — esprime parere contrario al comma aggiuntivo proposto dall'onorevole Magno.

È, invece, favorevole a includere nel disegno di legge il primo emendamento dello stesso onorevole Magno, quello tendente a rendere obbligatorio il parere degli enti interessati. Solo è dell'avviso che sarebbe opportuno integrarlo con la determinazione del termine

di un mese per l'emissione del parere da parte degli enti locali.

MAGNO. Mi ritengo soddisfatto delle dichiarazioni del Ministro e ritiro il comma aggiuntivo da me proposto, mentre aderisco all'integrazione del mio primo emendamento nel senso dallo stesso Ministro proposto.

PRESIDENTE. Prima di porre in votazione gli emendamenti, considero doveroso far presente che il Ministero del tesoro mi ha raccomandato di mantenere il suo « concerto » su tutti i decreti.

Onorevole Bontade, insiste nella soppressione del parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale autonoma per le strade statali? Come ha sentito, il Ministro si è dichiarato contrario a tale soppressione ed anche io esprimo, quale relatore, il parere contrario.

BONTADE MARGHERITA. Non insisto.

PRESIDENTE. Prendo atto della dichiarazione dell'onorevole Bontade e preciso che, pertanto, il suo emendamento si riduce alla soppressione delle parole: « di concerto con i Ministri per il tesoro e per i trasporti ».

Preciso anche che l'emendamento aggiuntivo Magno ed altri, a seguito dell'integrazione proposta dal Ministro, acquista la seguente formulazione:

« nonché quello degli enti locali interessati che dovranno pronunciarsi entro un mese dalla richiesta ».

A questo punto, non rimane che procedere alla votazione per divisione dell'articolo.

Pongo, dunque, successivamente in votazione:

La prima parte dell'articolo, fino alle parole: « Ministro per i lavori pubblici », incluse;

(È approvata).

Il mantenimento delle parole: « di concerto con i Ministri per il tesoro e per i trasporti », delle quali l'emendamento Bontade ed altri chiede la soppressione;

(Non è approvato).

La restante parte dell'articolo;

(È approvata).

L'emendamento aggiuntivo Magno come sopra determinato.

(È approvato).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1957

Do lettura del nuovo testo dell'articolo 4, così come risulta dagli emendamenti approvati, e lo pongo in votazione:

(Procedura per la classificazione delle strade statali).

« La classificazione delle strade statali o di loro tronchi è effettuata con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentiti i pareri del consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale autonoma per le strade statali e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nonché quello degli enti locali interessati che dovranno

non pronunciarsi entro un mese dalla richiesta ».

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 13,15.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI