

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

XXXII.

SEDUTA DI VENERDÌ 24 GIUGNO 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALDISIO**

INDICE	PAG.
<b>Congedo:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	313
<b>Proposta di legge (Discussione e approvazione):</b>	
CERVONE ed altri: Proroga dei termini previsti dalla legge 28 marzo 1957, n. 222 e dalla legge 11 febbraio 1956, n. 83. (1854) . . . . .	313
PRESIDENTE . . . . .	313, 315
CERVONE, <i>Relatore</i> . . . . .	314, 315
MISEFARI . . . . .	314, 315
Busetto . . . . .	315
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	315
<b>Disegno e proposta di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Modifiche alla legge 19 novembre 1956, n. 1328. (2062);	
TROMBETTA: Anticipata, ripartizione negli esercizi finanziari 1959-60 e 1960-61 dell'ammontare dei mutui residui già autorizzati alla contrazione all'A. N. A. S. con legge 19 novembre 1956, n. 1328. (1613) . . . . .	316
PRESIDENTE . . . . .	316, 318, 319
BIAGIONI, <i>Relatore</i> . . . . .	316
Busetto . . . . .	316
CECCHERINI . . . . .	317
BIAGGI FRANCANTONIO . . . . .	317
MISEFARI . . . . .	318, 319

	PAG.
LOMBARDI GIOVANNI . . . . .	318
RIPAMONTI . . . . .	318
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	318, 319
AMENDOLA PIETRO . . . . .	319
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	319

**La seduta comincia alle 10,30.**

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

(È approvato).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Di Leo.

**Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Cervone ed altri: Proroga dei termini previsti dalla legge 28 marzo 1957, n. 222, e della legge 11 febbraio 1958, n. 83 (1854).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Cervone, Iozzelli e Monte: « Proroga dei termini previsti dalla legge 28 marzo 1957, n. 222, e della legge 11 febbraio 1958, n. 83 ».

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

CERVONE, *Relatore*. Onorevoli colleghi, con la legge 28 marzo 1957, n. 222, articolo 1, si prorogava al 30 giugno 1960 il termine entro il quale doveva essere data autorizzazione all'inizio delle opere di ricostruzione dei fabbricati distrutti dalla guerra, fermo restando il termine per la presentazione delle domande, di cui alla legge fondamentale sui danni di guerra.

Siamo ormai prossimi al 30 giugno 1960 ma non possiamo, in certo qual modo, dire che la ricostruzione delle case distrutte o danneggiate dalla guerra sia completata. Vi sono moltissimi privati i quali debbono ancora, non soltanto avere la possibilità di iniziare la costruzione, ma addirittura l'autorizzazione ad iniziare la ricostruzione. Conseguentemente, se non venisse approvata la proposta di legge in esame, che è espressione diretta dell'Associazione nazionale sinistrati e danneggiati di guerra, toglieremmo a moltissimi cittadini la possibilità di usufruire delle leggi precedentemente emanate.

Inoltre, con altra legge approvata dal Parlamento l'11 febbraio 1958, n. 83, si dava, in alcuni casi, nei comuni supersinistrati, la possibilità ai cittadini che non potevano usufruire di determinati benefici presso le banche, di usufruire, invece, dei benefici che venivano loro concessi attraverso l'U.N.R.R.A.-Casas e si stabiliva che il programma del detto Ente, venisse esteso fino al 1962. Nasce quindi una contraddizione perché, mentre da una parte si dà al cittadino la possibilità di usufruire fino al 1962, di alcuni benefici, da un'altra parte, se il progetto di legge non venisse approvato, lo si priverebbe del diritto di usufruire di altre leggi attualmente in atto.

Né è da sottacere l'importanza della proroga nei riguardi dei piani di ricostruzione dei comuni. Il secondo comma dell'articolo 2 estendeva al 30 giugno 1960 la validità dei piani di ricostruzione. Non si potrebbero quindi più avere, dopo tale data, i benefici previsti, cioè la possibilità per i proprietari sinistrati di venire in possesso, a condizioni vantaggiose, delle aree occorrenti per la ricostruzione e che vengono messe a disposizione dai comuni nel caso in cui l'area originaria non sia più disponibile in seguito alla applicazione di norme urbanistiche.

Altro gravissimo caso la costruzione delle case per sinistrati senza tetto, i cui termini erano stati prorogati con l'articolo 3 della detta legge: non approvando il presente prov-

vedimento, le case per i sinistrati senza tetto non potrebbero più essere costruite.

Il problema, quindi, investe i seguenti aspetti: piani di ricostruzione, costruzione di case per i senza tetto, benefici ai privati per la ricostruzione.

Quanto alla proposta di fissare la data al giugno 1965, si può obiettare che non era necessario fissare una data così avanzata. Ma, per quanto ottimista in base al molto, al moltissimo che è già stato fatto nel campo della ricostruzione, pure ho inteso stabilire un margine di sicurezza per non essere costretti a presentare delle proposte di legge per altre, eventuali proroghe.

Per i motivi sopra esposti mi sono reso portavoce di quella che era la posizione ufficiale dei sinistrati e danneggiati di guerra che, di viva voce, hanno reclamato la presentazione di questa proposta di legge nei termini in cui essa è esposta, con la speranza che sia accolta, dando così un segno tangibile della comprensione, da parte del Parlamento, delle necessità dei sinistrati di guerra.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MISEFARI. Credo si possa essere senz'altro d'accordo sulla concessione della proroga richiesta, ma in realtà questa legge dovrebbe essere, più che prorogata, profondamente modificata, perché è una legge che non ha funzionato in modo giusto e credo che il suo ingranaggio sia talmente faraginoso, talmente capzioso, direi anche, senza peraltro voler attribuire malafede in chi dettò la legge. Il cittadino non ha potuto applicare la legge; non per non aver svolto le pratiche, ma in quanto non è riuscito a ingranare e farsi liquidare questi danni per ricostruire o riparare la propria casa. Al riguardo, prospetto il caso del comune capoluogo della mia provincia, Reggio Calabria, in cui 800 milioni di contributi non hanno potuto ancora essere distribuiti.

I danneggiati e i sinistrati non hanno ancora capito bene ciò che debbono fare: una gran parte di essi non è riuscita a capire se sia meglio optare per l'indennizzo, oppure chiedere la ricostruzione della casa; il che ha fatto sì che la legge, anziché giovare alla ricostruzione, ha portato ad una riduzione nello slancio ricostruttivo.

Dico, dunque, che non possiamo non approvare la proroga, perché altrimenti si perderebbero del tutto i benefici che la legge concede, ma affermo anche che sarebbe augu-

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 GIUGNO 1960

rabile che si riprendesse l'esame della questione per snellire l'ingranaggio, per precisarlo e modificarlo là dove è opportuno.

Allo stato dei fatti, comunque, la proposta di legge Cervone si presenta opportuna e quindi avrà la nostra approvazione.

BUSETTO. Vorrei fare, non una osservazione, ma una considerazione sul punto della relazione che si riferisce alla proroga dei termini del secondo comma dell'articolo 2 della legge 28 marzo 1957, n. 222, che estende i piani di ricostruzione al 30 giugno 1960. L'onorevole Cervone fa rimarcare l'importanza che i piani di ricostruzione assumono per la ricostruzione edilizia, in quanto in base ad essi i proprietari sinistrati possono venire in possesso, a condizioni molto vantaggiose, delle aree occorrenti per la ricostruzione, nel caso che l'area originale non sia più disponibile in seguito all'applicazione di norme urbanistiche.

Non mi oppongo a che si approvi questa proroga; faccio, però, osservare che è ben triste dover constatare come, a 15 anni di distanza dalla cessazione delle ostilità, si debba parlare di piani di ricostruzione, mentre si dovrebbe parlare di piani regolatori o di piani di fabbricazione per quel che concerne la edificazione e la sistemazione urbanistica delle città.

Fatta questa considerazione vorrei ancora aggiungere che le amministrazioni comunali sono chiamate a svolgere una attività, sia per quanto riguarda l'elaborazione dei piani regolatori, sia per quanto concerne l'elaborazione dei piani di fabbricazione edilizia, in relazione ad un disegno di legge governativo che è stato già affrontato dalla nostra Commissione, ma che da tempo giace insabbiato. Mi riferisco alla legge sulle aree fabbricabili per l'edilizia popolare. In quel disegno di legge è prevista una serie di norme che riguardano la preparazione di questi piani di fabbricazione dei singoli comuni collegati al reperimento di certe aree edificabili. Ora, non vorrei che si creassero dei contrasti tra la legge che andiamo a prorogare e il disegno di legge di cui ho sopra parlato.

PRESIDENTE. Voglio assicurare l'onorevole Busetto che la Commissione ristretta per l'esame della questione delle aree fabbricabili sarà convocata al più presto.

BUSETTO. Ringrazio.

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

CERVONE, *Relatore*. Ringrazio per la valutazione positiva data alla proposta di legge

da me avanzata. Vorrei far presente all'onorevole Misefari che le eventuali incongruenze, difficoltà, ecc., da lui denunciate, hanno già trovato eco in un'altra proposta di legge, già formulata e che tende a modificare le leggi precedenti come la n. 968, come la n. 222, come la n. 83, interessanti i danni di guerra.

Si è visto, sulla base dell'esperienza, quali siano le eventuali difficoltà e si è, quindi, proposta una legge modificatrice.

MISEFARI. È di iniziativa parlamentare?

CERVONE, *Relatore*. Sì. Voglio poi chiarire che, quando nella mia relazione si dice che in base ad essi i sinistrati possono venire in possesso, a condizioni molto vantaggiose, delle aree occorrenti per la ricostruzione, nel caso che l'area originaria non sia più disponibile in seguito all'applicazione delle norme urbanistiche, non si intende parlare dei proprietari delle aree di ricostruzione, ma di quei proprietari sinistrati che hanno bisogno di nuove aree.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ritengo che le spiegazioni date dall'onorevole Relatore abbiano completamente tranquillizzato la Commissione circa la portata della proposta di legge.

A me corre l'obbligo soltanto di dire, a conforto di quanto esposto, che in questo momento, cioè nella sua riunione di oggi, è portato all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri, d'urgenza, un disegno di legge analogo a quello che la Commissione si accinge ad approvare e che evidentemente arriverà quando la Commissione avrà già adempiuto a questo obbligo morale verso i sinistrati.

Ringrazio anticipatamente, quindi, per il voto favorevole che la Commissione vorrà dare al provvedimento in esame.

CERVONE, *Relatore*. Ringrazio l'onorevole rappresentante del Governo per l'appoggio che ha voluto dare al provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

« I termini previsti dall'articolo 1, dal secondo comma dall'articolo 2 e dall'articolo 3 della legge 28 marzo 1957, n. 222, nonché il termine previsto dall'articolo 8 della legge 11 febbraio 1958, n. 83, sono prorogati al 30 giugno 1965 ».

Poiché non vi sono osservazioni ed emendamenti, avverto che l'articolo unico sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine di seduta.

**Discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 19 novembre 1956, n. 1328 (2062); e della proposta di legge d'iniziativa del deputato Trombetta: Anticipata ripartizione negli esercizi finanziari 1959-60 e 1960-61 dell'ammontare dei mutui residui già autorizzati alla contrazione all'« Anas » con legge 19 novembre 1956, n. 1328 (1613).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 19 novembre 1956, n. 1328 » e della proposta di legge, d'iniziativa del deputato Trombetta: « Anticipata ripartizione negli esercizi finanziari 1959-60 e 1960-61 dell'ammontare dei mutui residui già autorizzati alla contrazione all'« Anas » con legge 19 novembre 1956, n. 1328 ».

L'onorevole Biagioni ha facoltà di svolgere la relazione.

BIAGIONI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, con la legge 19 novembre 1956, n. 1328, l'« Anas » fu autorizzata a contrarre dei mutui fino alla concorrenza di lire 50 miliardi allo scopo di ammodernare alcune autostrade statali che andavano a collegarsi poi con le autostrade che erano in costruzione.

La suddetta somma di lire 50 miliardi fu ripartita in 9 esercizi, nella seguente misura: esercizio 1956-57, lire 4 miliardi; esercizi dal 1957-58, al 1960-61, lire 8 miliardi per ciascun esercizio; esercizio 1961-62 lire 5 miliardi; esercizio 1962-63 lire 4 miliardi; esercizio 1963-64 lire 3 miliardi; esercizio 1964-65 lire 2 miliardi.

Ora, poiché il ritmo delle costruzioni delle nuove autostrade è diventato tale per cui si è reso necessario, con l'anticipo della loro costruzione, anche l'anticipo dell'ammodernamento delle strade che convogliano ad esse, debbono, logicamente, essere anticipati anche i mutui di cui sopra.

Al riguardo è stata presentata una proposta di legge d'iniziativa del deputato Trombetta nonché un disegno di legge d'iniziativa governativa. La III Commissione Bilancio, in un primo tempo, e precisamente in data 11 maggio 1960, esprimeva parere negativo sul disegno di legge in conformità ad analogo parere espresso sulla proposta di legge n. 1613 fin dal 18 novembre 1959. Successivamente, però, la stessa Commissione, ripreso in esame il problema, e in base ai nuovi dati forniti dal Governo, ha modificato detto parere in senso positivo, con la seguente motivazione:

« La Commissione ha ripreso in esame il disegno di legge sulla base dei nuovi dati forniti dal Governo a chiarimento delle con-

seguenze finanziarie che dal disegno di legge discendono a carico dell'esercizio finanziario 1960-61. Poiché da tali dati risulta che nessun maggiore onere graverà sul prossimo esercizio rispetto a quello già inserito nelle previsioni in base alla autorizzazione di spesa di cui alla precedente legge 19 novembre 1956, n. 1328, la Commissione delibera di esprimere parere favorevole ».

Dato il parere favorevole della Commissione bilancio, non possiamo che essere lieti di potere anche noi, ritengo, esprimere parere favorevole, onde il provvedimento in esame possa trovare rapida applicazione, tanto più che in un certo punto del disegno di legge si dice che esso serve anche per l'autocamionabile Serravalle-Milano, che doveva entrare in funzione nel 1961 e che invece entra in funzione nel 1960, in quanto verrà inaugurata domani.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BUSETTO. A me pare che questo disegno di legge, che si presenta con molto candore e in modo così innocente all'esame della nostra Commissione, abbia una sua non trascurabile importanza. Non si tratta, in sostanza, di un disegno di legge di poco conto.

Lo spirito di questa legge è il seguente: il Parlamento, nel 1955, come ricorderete, approvò un piano poliennale di costruzioni stradali e autostradali e di riattamento di strade e indicò due fonti di finanziamento; una fonte di finanziamento diretta, attraverso i 150 miliardi da devolversi in diversi esercizi, e una fonte di finanziamento indiretta, attraverso determinati mutui che l'« Anas » avrebbe dovuto contrarre in un certo numero di esercizi, precisamente dieci esercizi, fino all'ammontare di cinquanta miliardi, scomputando tutte le quote di ammortamento, presso il Consorzio delle Opere pubbliche. Però, questo finanziamento sosteneva un determinato piano poliennale, che avrebbe dovuto avere una determinata scadenza e alcune forme di attuazione.

Successivamente, però precisamente il 12 febbraio del 1958, è stata approvata la famosa legge riguardante tutta la nuova classificazione delle strade, la sistemazione delle strade comunali, provinciali e nazionali, che ha introdotto dei nuovi rapporti, dei nuovi compiti, delle nuove responsabilità nei confronti dell'« Anas ». Non voglio ricordare qui la discussione che si fece allora, né voglio spostare i termini della discussione odierna, ma non abbiamo altra occasione, se non questa sede, per riproporre alla vostra attenzione

una grave situazione esistente attualmente nei comuni e nelle province, per lo stato in cui si trovano attualmente le strade comunali e le strade provinciali, in seguito alle nuove competenze dell'« Anas » e al piano poliennale del 1955. Noi evidentemente, come parte politica, non possiamo votare contro questo disegno di legge, perché, soprattutto dal punto di vista tecnico, riconosciamo la validità di questi finanziamenti e perché un voto contrario sarebbe contro la logica e il buon senso. Se si sta costruendo la Brescia-Verona-Vicenza-Padova, se si sta raddoppiando la Padova-Mestre-Venezia, è evidente che bisogna giungere ad altre opere complementari, giungere cioè, per esempio, alla Bergamo-Brescia, perché è evidente che bisogna creare una rete stradale senza soluzione di continuità.

Però, io penso che il problema si sposta all'origine, si torna cioè alla impostazione originaria. Infatti, la realtà si presenta così come si presenta, se ne vogliamo prendere atto, e non bisogna, secondo me, giungere a delle modificazioni di leggi: bisogna fissare con esattezza i tempi entro i quali provvedere a certi finanziamenti.

Se oggi praticamente si fa in modo che occorrono tre esercizi finanziari, invece di cinque, sorge spontanea una domanda: cosa succederà allo scadere di questi tre esercizi? Bisognerebbe vedere fin da oggi quale continuità si vuole dare alla stessa legge n. 463, quale continuità noi vogliamo dare alla stessa attività dell'« Anas ». Nel momento in cui si adotta questo provvedimento, sarebbe opportuno giungere a una visione più chiara, più organica, più vasta, circa la funzione del finanziamento di opere che l'« Anas » deve portare a completamento. E dico questo, soprattutto, in riferimento ai problemi dei comuni, delle province. Noi siamo estremamente compiaciuti di vedere sorgere delle belle autostrade nel nostro Paese, perché dal punto di vista tecnico sono lavori che hanno l'effetto di valorizzare i servizi esistenti o di creare determinati servizi. Però, se osserviamo a fondo il problema, dobbiamo constatare che queste autostrade creano uno squilibrio fra le infrastrutture dell'Italia centrosettentrionale e le infrastrutture dell'Italia meridionale e aumentano lo squilibrio già esistente nella situazione economica esistente nel paese. In sostanza, la realtà è questa: nella politica delle infrastrutture noi troviamo riflessa la politica di squilibrio dal punto di vista economico generale del nostro Paese. Ma ad un certo punto bisogna pure fare il punto della situa-

zione e vedere come contribuire a eliminare questi squilibri!

CECCHERINI. Onorevoli colleghi, indubbiamente la situazione attuale con l'attuazione della legge n. 1328 del 1956, è tale per cui si impone l'accelerazione della disponibilità di finanziamento all'« Anas », perché il programma prestabilito è ormai fortunatamente a un buon punto. D'altra parte, il problema sollevato dal collega Busetto, penso che debba richiamare l'attenzione di tutta la Commissione, in quanto una volta attuato il piano autostradale previsto dalla legge n. 1328, è pensabile che, almeno per il momento, non debba più porsi la progettazione e la costruzione di nuove arterie autostradali, in quanto la situazione, non solo delle strade comunali e provinciali, ma delle stesse numerose strade statali, richiede un notevole sforzo finanziario, per assicurare un minimo di sviluppo alla viabilità e per far fronte alle necessità generali della viabilità stessa, collegata, come è noto, allo sviluppo di determinati traffici in certi settori. Per questo io penso sia opportuno che la Commissione formuli un voto, un ordine del giorno, con il quale si inviti il Ministro dei lavori pubblici a tenere conto di queste esigenze della viabilità normale, una volta attuato il piano autostradale che è previsto dalla legge.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Credo che i colleghi commissari vorranno condividere il compiacimento che deriva dalla constatazione di una efficienza dell'« Anas », sconosciuta forse negli anni passati. Una delle accuse che si muovevano all'« Anas » quando si discuteva del passaggio delle strade provinciali allo Stato era quella che l'« Anas » non sarebbe riuscito a fare bene e celermente la riconversione o il potenziamento della rete stradale. Ora, invece, constatiamo qui, da questo disegno di legge, che l'« Anas » ha addirittura anticipato i tempi di realizzazione, rispetto a quelli che erano i programmi originari.

Questa constatazione credo che dovrebbe muoverci ad esprimere il nostro compiacimento verso un organismo dello Stato che si è messo in condizioni di funzionare veramente in modo egregio.

Condivido il pensiero del collega Ceccherini quando auspica che i tempi, in cui noi dovremo occuparci della sistemazione della rete stradale normale, vengano anticipati e, quindi, raccomanda al Ministero di predisporre fin da ora un piano di sistemazione della viabilità normale.

In particolare io vorrei porre in evidenza il problema dei valichi alpini, le cui esigenze di

sistemazione hanno una scadenza vicina con l'apertura del Mercato comune. Se ne parlò l'anno scorso in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici e se ne dovrà riparlare quest'anno. Nel merito, poi, suggerirei di seguire una scelta di priorità per detti valichi.

MISEFARI. Nonostante le constatazioni elogiative da parte dei colleghi sul lavoro dell'« Anas » — veramente bisogna riconoscere che l'anticipazione sui tempi rappresenta un elemento da elogiare — io vorrei fare mie tutte le obiezioni espresse dall'onorevole Busetto, il quale ha voluto mettere in evidenza la disorganicità della visione di questo problema delle autostrade, nel quale si chiede — come è detto in questo disegno di legge — l'ammodernamento delle autostrade, ma non si fa cenno a nessuna altra questione inerente alla situazione delle strade in generale del nostro Paese e non si tiene conto che, specialmente quelle del Mezzogiorno, come giustamente osservava il collega Busetto, le strade statali sono inadeguate, sono assolutamente intransitabili.

Ora io vorrei cogliere l'occasione per ricordare, appunto, le condizioni delle strade nel Mezzogiorno, ma soprattutto vorrei richiamare alla vostra attenzione la promessa e il serio impegno che ha preso l'onorevole Togni circa la realizzazione del tratto dell'autostrada Pompei-Reggio Calabria. La sostanza del mio intervento è questo: mentre qui si parla di strade e autostrade a proposito di regioni dove le strade sono ben transitabili, invece del collegamento Pompei-Reggio Calabria (dove non esiste, non dico una autostrada, ma neanche una strada sufficientemente transitabile e adeguata alle esigenze del moderno sviluppo dei traffici) non se ne sa più niente.

Il collega Busetto ha annunciato il nostro voto favorevole al progetto e non posso sottrarmi a votare a favore. Però, vorrei precisare che, per protesta per la mancata realizzazione dell'autostrada Pompei-Reggio Calabria, io mi asterrei.

LOMBARDI GIOVANNI. Il disegno di legge in discussione, offre l'occasione per un intervento sul problema generale della viabilità in Italia, sul quale hanno già parlato altri oratori. Approfitto dell'occasione per sollecitare un intervento, nel senso che si tenga conto del problema del coordinamento dei trasporti. Faccio questa raccomandazione perché non esiste una programmazione di carattere organico e ritengo, invece, che esso sia di fondamentale importanza.

RIPAMONTI. Più volte in Commissione noi abbiamo insistito nel sollecitare un'ampia

discussione del problema dei trasporti e del coordinamento degli stessi ed anche una discussione sulla pianificazione della rete stradale nazionale, sia autostradale che normale. Per questa ragione mi associo alla richiesta dell'onorevole Lombardi.

Mi associo pure alle dichiarazioni dell'onorevole Biagi, sulle capacità tecniche dell'« Anas » e sulla necessità che il problema delle autostrade e delle strade statali italiane venga rapidamente inserito nel quadro dei rapporti con i paesi confinanti del Mercato comune.

PRESIDENTE. Onorevole Ripamonti, mi farò interprete del pensiero espresso dall'onorevole Lombardi e da lei, perché venga svolta, presso la Commissione, un'ampia discussione sul problema della viabilità, soprattutto, della viabilità ordinaria e della pianificazione della stessa.

Desidero anche io complimentarmi con il Ministero dei lavori pubblici e con l'« Anas ».

Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non è facile, per il rappresentante del Governo che non ha il piacere di essere giurista o economista, rispondere a questa appassionata, ma dettagliata discussione.

Il rappresentante del Governo desidera, anzitutto, ringraziare gli onorevoli colleghi che hanno ritenuto di esprimere così alto apprezzamento per l'opera svolta dall'« Anas » e dai funzionari del Ministero dei lavori pubblici. Sarò molto felice di riportare a quelle direzioni l'eco di questa soddisfazione e di questo compiacimento.

Desidero assicurare gli onorevoli Lombardi Giovanni, Ripamonti e Biaggi Francantonio che le loro richieste non ci prendono alla sprovvista in quanto il Ministero ha già in avanzato studio il piano generale della viabilità normale, tenuto conto della nuova impostazione economica nazionale, a tipo euro-peistico.

Circa il problema dei valichi alpini, desidero assicurare che si provvederà a scegliere quelli più idonei alla realizzazione della nuova politica economica europeistica.

Desidero anche rassicurare gli onorevoli colleghi che l'autostrada del sole sarà completata entro il 1962.

Detto questo mi pare di non aver altro che da ringraziare sentitamente tutti gli onorevoli colleghi.

MISEFARI. Chiedo all'onorevole Sottosegretario che ha assicurato il completamento

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 GIUGNO 1960

dell'autostrada del sole per la fine del 1962, su quali piani basa tale assicurazione.

AMENDOLA PIETRO. L'impegno riflette il tratto già finanziato?

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi sono riferito al tratto già incluso nelle opere per le quali viene chiesta l'abbreviazione dei termini di contrazione dei mutui.

MISEFARI. Mi permetto di far presente all'onorevole Sottosegretario che l'autostrada del sole fu in origine concepita come arteria del mercato meridionale!

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il disegno di legge in esame ha il solo compito di abbreviare i tempi di finanziamento dei mutui per opere già progettate ed in fase di avanzata realizzazione.

MISEFARI. Prendo atto che dell'altro tratto dell'autostrada del sole non si parla neppure.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In questo momento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Abbiamo dinanzi a noi un disegno di legge d'iniziativa governativa e la proposta di legge dell'onorevole Trombetta.

Io propongo che sia scelto, come testo base per la discussione, il disegno di legge n. 2062.

*(Così rimane stabilito).*

Se non vi sono osservazioni o emendamenti, darò lettura dei due articoli del disegno di legge e li porrò successivamente in votazione:

## ART. 1.

L'ammontare dei mutui che l'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (« Anas ») è autorizzata a contrarre in forza della legge 19 novembre 1956, n. 1328, per gli esercizi finanziari dal 1960-61 al 1964-1965 e per il complessivo importo di lire 22 miliardi, è così ripartito:

Esercizio 1960-61	. . .	L. 10 miliardi
» 1961-62	. . .	» 8 »
» 1962-63	. . .	» 4 »
		—
		L. 22 miliardi
		=

*(È approvato).*

## ART. 2.

Restano ferme tutte le altre disposizioni delle leggi 19 novembre 1956, n. 1328, e 21 maggio 1955, n. 463.

*(È approvato).*

Do lettura del seguente ordine del giorno, a firma degli onorevoli Ceccherini, Busetto, Lombardi Giovanni e del relatore Biagioni, e lo pongo in votazione:

« La Commissione permanente dei lavori pubblici, della Camera, nell'approvare il disegno di legge n. 2062, concernente modifiche alla legge n. 1328 del 19 novembre 1956, formula voti affinché, mentre si accelera l'attuazione del programma per la costruzione e la sistemazione e l'ammodernamento di autostrade, il Governo disponga i mezzi necessari per la conveniente sistemazione delle strade statali in genere e della viabilità minore in particolare, tuttora a carico delle amministrazioni comunali e provinciali. A tale scopo, la Commissione ritiene opportuno un ampio e approfondito dibattito intorno a tutta la materia della viabilità, sia per conoscere il quadro effettivo della sistemazione, sia per una programmazione organica nel tempo cui si provveda con adeguati finanziamenti ».

*(È approvato).*

Avverto che il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

## Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge e del disegno di legge oggi esaminati.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta della proposta di legge:

CERVONE ed altri: « Proroga dei termini previsti dalla legge 28 marzo 1957, n. 222, e dalla legge 11 febbraio 1958, n. 83 » (1854):

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

*(La Commissione approva).*

e del disegno di legge:

« Modifiche alla legge 19 novembre 1956, n. 1328 » (2062):

Presenti e votanti	. . . . .	24
Maggioranza	. . . . .	13
Voti favorevoli	. . . . .	23
Voti contrari	. . . . .	1

*(La Commissione approva).*

---

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 GIUGNO 1960

---

Dichiaro che, a seguito del risultato della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge n. 2062, la proposta di legge n. 1613 risulta assorbita e sarà pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alessandrini, Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Azimonti, Baroni, Beccastrini Ezio, Biaggi Francantonio, Biagioni, Bontade Margherita, Busetto, Buzzetti Primo, Cavazzini, Ceccherini, Cervone, Cianca, De Capua, De'

Pasquale, Di Nardo, Giorgi, Lombardi Giovanni, Misefari, Orlandi, Ripamonti e Sarti.

*È in congedo:*

Di Leo.

**La seduta termina alle 11,20.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO.

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI