SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 18 LUGLIO 1956

(85ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Classificazione tra le strade statali della provinciale Ulzio-Bardonecchia » **(1387)** (*Di iniziativa del senatore Sibille*) **(Seguito della discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *relatore* . . *Pag.* 1321, 1322, 1324
CAPPELLINI 1322
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1321
CERABONA 1324
CROLLALANZA 1323, 1324
PORCELLINI 1323
SIBILLE 1321, 1324
TERRAGNI 1322

« Proroga delle disposizioni di cui alla legge 15 febbraio 1953, n. 184, sulla concessione del contributo statale per la sistemazione straordinaria delle strade comunali » **(1465)** (*Di iniziativa del deputato Garlato*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1328, 1329
CANEVARI, *relatore* 1329
CAPPELLINI 1329

« Proroga del termine per l'utilizzazione dei limiti di impegno di cui all'articolo 2 della legge 1° ottobre 1951, n. 1141, ed all'articolo 5, n. 1, della legge 15 luglio 1950, n. 576 » **(1574)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1320, 1321
AMIGONI, *relatore* 1321
CAPPELLINI 1321

« Modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » **(1588)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *f.f. relatore* 1318, 1319
AMIGONI 1319
CASSIANI, *Ministro della marina mercantile* 1319
CROLLALANZA 1319
PORCELLINI 1319
RIZZATTI 1319

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE 1326, 1328
AMIGONI 1326, 1328
CAPPELLINI 1327, 1328
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1324
CERABONA 1326, 1328
CROLLALANZA 1327
TERRAGNI 1327

La seduta è aperta alle ore 16,10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Canevari, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Massini, Molinari, Porcellini, Romano Domenico, Sanmartino, Tartufoli, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, sono presenti i senatori Rizzatti e Sibille.

Intervengono il Ministro per la marina mercantile Cassiani e il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Caron.

PORCELLINI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (1588) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Data l'assenza del relatore, senatore Tartufoli, riferirò brevemente io stesso su questo provvedimento dando anzitutto lettura del parere espresso dalla Commissione finanze e tesoro. Esso è del seguente tenore:

« Il presente disegno di legge ha avuto per scopo di rendere concretamente applicabile la legge cosiddetta Tambroni del 17 luglio 1954, n. 522: la quale mentre stabiliva per il primo anno la stanziamento di cinque miliardi, lasciava la determinazione dei contributi per gli anni successivi a criteri incerti (numero ed importo delle commesse di navi), donde la impossibilità di stanziamenti per ciascun esercizio in sede di bilancio preventivo.

La presente legge invece stabilisce il complesso dei contributi in lire 74.750.000.000 divisi in dieci anni, e per ogni anno è fissata la quota.

La decorrenza parte dall'esercizio 1954–1955.

Per questo esercizio sarebbero stanziati 7.750.000.000: per il 1955-56 cinque miliardi: per il 1956-57 otto miliardi, e così via fino all'esercizio 1963-64.

Inoltre per l'esercizio 1954-55 sono stanziati (art. 2) 250 milioni per apprestamenti difensivi in base all'articolo 25 della legge 19 settembre 1935, n. 1836, e per l'applicazione della legge 17 luglio 1954.

Gli apprestamenti difensivi hanno portato la spesa di lire 90 milioni (capitolo 76-IV – bilancio Marina mercantile – 317-*bis* bilancio Difesa): 160 milioni sono portati da restituzione di imposta I.G.E. e diritti doganali sui materiali introdotti e riesportati nei prodotti finiti (bilancio finanze, capitolo n. 281). Queste variazioni di bilancio sono state fatte in base a decreti del Ministro del tesoro registrati alla Corte dei conti.

Il disegno di legge così formulato ed articolato non trova opposizione dal lato finanziario: per la copertura del maggior contributo di tre miliardi concesso per l'esercizio 1954-55, si provvede con il disegno di legge n. 1244, che sarebbe bene fosse approvato d'urgenza dovendo passare ancora alla Camera ».

Non ci sono dunque difficoltà, da parte della Commissione finanze e tesoro, in merito a questo provvedimento.

Nella relazione che accompagna il disegno di legge presentato dal Ministro della marina mercantile alla Camera dei deputati viene sostanzialmente posto in evidenza tutto lo elenco degli stanziamenti stabilito per far sì che questo provvedimento sia efficiente per un numero di anni superiore a quello previsto dalla legge precedente.

L'Italia, nel settore del naviglio mercantile, è arrivata a 4 milioni e mezzo di tonnellate di naviglio; e quello che ho notato in questi ultimi tempi andando a Genova o a Napoli è che i nostri cantieri hanno uno sviluppo rigoglioso di lavoro e soprattutto possono effettivamente lavorare per l'esportazione.

La legge Tambroni ha reso possibile, infatti, la partecipazione dei nostri industriali del settore a gare internazionali a prezzi e progetti migliori di quelli stranieri, migliori perfino di quelli inglesi. Il che ci dà una duplice tranquillità, quella di poter avere lavoro per i nostri cantieri e quella di ottenere il riconoscimento che le nostre ditte fanno dei progetti con la tradizione costruttiva dei nostri cantieri navali, che sono migliori e preferiti molte volte dagli armatori stranieri.

E questo è l'essenziale: che i nostri cantieri fervano di lavoro oltre che per commesse nazionali, anche per commesse internazionali.

Vi è quindi l'urgenza di dare una proroga ad una legge che ha funzionato bene e che ha dato del lavoro ai nostri cantieri.

CROLLALANZA. Vorrei sapere che media di impostazione di tonnellaggio, in rapporto a questi stanziamenti, vi sarà annualmente.

PRESIDENTE, *ff. relatore*. Sette miliardi di stanziamento all'anno, sono cento mila lire alla tonnellata di contributo, per cui si potranno impostare dalle 250 alle 300 mila tonnellate per la parte relativa al contributo.

CROLLALANZA. Mi sembra pertanto che siamo nei limiti della legge originaria . . .

PORCELLINI. Se è vero, come è vero, che la situazione degli armatori in rapporto ai noli pare che migliori . . .

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Migliora fin troppo . . .

PORCELLINI. . . . poichè è un buon affare costruire navi, non pensate che la necessità del contributo cominci ad essere relativa ?

PRESIDENTE, *ff. relatore*. Se i noli sono migliorati ciò dipende anche dal fatto che hanno avuto una depressione molto grave l'anno scorso; e si tenga comunque presente che se lo Stato non darà il contributo le navi verranno costruite all'estero.

RIZZATTI. In molti Paesi si finanzia, del resto, l'industria delle costruzioni navali.

AMIGONI. Desidererei una spiegazione da parte del Ministro in merito ad una segnalazione che mi è pervenuta.

I riparatori di navi dicono che con il provvedimento che stiamo discutendo non verrebbe dato il contributo, in base all'articolo 6 della legge precedente, a tutte le navi anziane.

Ora vorrei dal Ministro un chiarimento in merito a tale questione, dato che le navi anziane, cioè quelle oltre i 25 anni, portano molto lavoro ai cantieri di riparazione.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Non esiste limitazione a contributi per lavori di riparazione a navi che abbiano superato il 25° anno di età da eseguirsi entro due anni dall'applicazione della legge n. 522. Così fu voluto, a suo tempo, dalla Camera a modifica del testo governativo.

AMIGONI. La ringrazio, onorevole Ministro; tuttavia il Ministero ha certo la possibilità di poter escludere questa o quella nave quando lo ritiene opportuno . . .

CASSIANI. *Ministro della marina mercantile*. Naturalmente se una nave è in condizioni di inefficienza assoluta non si darà il contributo !

PRESIDENTE, *ff. relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo pertanto alla discussione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

L'articolo 24 della legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento è sostituito dal seguente:

« La presente legge avrà effetto per dieci esercizi finanziari a partire dall'esercizio 1954-1955.

« Per far fronte all'onere derivante dalla concessione dei contributi ai sensi dei precedenti titoli II e III è autorizzata la spesa di lire 74.750.000.000 da iscriversi negli stati di previsione del Ministero della marina mercantile per gli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1963-64, secondo la ripartizione seguente:

lire 7.750.000.000 per l'esercizio finanziario 1954-55;

lire 5.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1955-56;

lire 8.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1956-57;

lire 9.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1957-58;

lire 10.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1958-59;

lire 10.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1959-60;

lire 8.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1960-61;

lire 8.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1961-62;

lire 7.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1962-63;

lire 2.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1963-64.

« Gli impegni assunti in forza della presente legge verranno ripartiti e contenuti in misura non eccedente l'ammontare delle singole quote di autorizzazioni annuali di cui al precedente comma in relazione al presumibile sviluppo dei lavori per le unità ammesse ai benefici.

« Le eventuali somme non impegnate nei singoli esercizi sulle autorizzazioni di spesa di cui al comma precedente potranno essere utilizzate negli esercizi successivi entro il termine di cui al primo comma del presente articolo.

« Per i lavori di riparazione, modificazione e trasformazione può essere utilizzata una somma non superiore a un decimo degli indicati stanziamenti.

« Con appositi articoli delle leggi di approvazione degli stati di previsione della spesa dei Ministeri della difesa e della marina mercantile per gli esercizi suddetti sarà autorizzato l'onere concernente gli apprestamenti difensivi sulle navi di cui all'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147.

« Per l'esercizio finanziario 1954-55 è autorizzata la spesa di lire 250.000.000 per l'applicazione dell'articolo 2 della presente legge e per gli apprestamenti difensivi di cui al comma precedente ».

(*È approvato*).

Art. 2.

Le somme già autorizzate o in corso di autorizzazione per gli esercizi 1954-55, 1955-56 e 1956-57, ai fini dell'applicazione della legge 17 luglio 1954, n. 522, si intendono comprese nelle autorizzazioni di cui al precedente articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 3.

Le disposizioni di cui all'articolo 1 della presente legge hanno effetto dalla data di entrata in vigore della legge 17 luglio 1954, n. 522, salvo il disposto del primo comma dell'articolo 25 della legge stessa.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Proroga del termine per l'utilizzazione dei limiti di impegno di cui all'articolo 2 della legge 1° ottobre 1951, n. 1141, ed all'articolo 5, n. 1, della legge 15 luglio 1950, n. 576 » (1574) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Proroga del termine per l'utilizzazione dei limiti di impegno di cui all'articolo 2 della legge 1° ottobre 1951, n. 1141, ed all'articolo 5, n. 1, della legge 15 luglio 1950, n. 576 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge del quale do lettura:

Articolo unico.

È fissato al 30 giugno 1957 il termine entro il quale il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad utilizzare le quote non usufruite dei limiti di impegno di cui all'articolo 2 della legge 1° ottobre 1951, n. 1141, ed all'articolo 5, n. 1, della legge 15 luglio 1950, n. 576, per la costruzione di case per senza tetto ai sensi dell'articolo 10 della legge 25 giugno 1949, n. 409.

Comunico che la Commissione finanze e tesoro ha trasmesso il suo parere con il quale dice di non aver nulla da osservare dal lato finanziario.

AMIGONI, *relatore*. Onorevoli colleghi, mi pare che il provvedimento non sia altro che una forma di utilizzazione di fondi di cui non ci si è serviti per difficoltà di autorizzazioni di spesa, e che si raccomandi da sè per la sua approvazione.

Si tratta di utilizzare in sostanza due miliardi che non sono stati potuti assegnare per mancanza di tempo.

Il testo del disegno di legge originario proponeva il termine del 30 giugno 1956 per l'utilizzo di questi fondi, ma la Camera dei deputati ha spostato tale termine al 30 giugno 1957.

Non mi rimane pertanto che proporre alla Commissione l'approvazione del disegno di legge.

CAPPELLINI. Siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto pertanto ai voti il disegno di legge del quale ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Sibille: « Classificazione tra le strade statali della provinciale Ulzio-Bardonecchia » (1387).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Classificazione tra le strade statali della provinciale Ulzio-Bardonecchia ».

Durante una delle ultime sedute l'onorevole Sottosegretario di Stato Caron ci disse che avrebbe voluto esaminare a fondo il problema, non essendo perfettamente a conoscenza degli impegni internazionali relativi a questa strada, prima di aderire o meno alla richiesta del senatore Sibille, presentatore del disegno di legge.

Ora, dopo le ultime riunioni che hanno avuto luogo tra deputati francesi e deputati italiani, credo che la questione sia stata ben approfondita e che anche il nostro Sottosegretario e il senatore Sibille ci possano dare tutte le informazioni al riguardo.

SIBILLE. Da parte del Prefetto delle Alte Alpi, è stata indetta una riunione a Nevache domenica scorsa, riunione cui hanno partecipato tecnici d'Italia e di Francia per esaminare la questione del passaggio internazionale del Colle della Scala, soprattutto perchè già nella base fondamentale del Trattato di pace i francesi avevano chiesto questo breve passaggio che permette loro di andare dalla Francia-Alte Alpi alla Francia-Savoia in 45 minuti, mentre ora, per andare da Briançon a Modane, debbono camminare tutto il giorno intorno al grande massiccio del Bermut e perdere quindi una giornata, mentre sono a sette o otto chilometri di marcia dal punto dove vogliono arrivare.

Alla riunione era presente anche il Presidente dell'Amministrazione provinciale di Torino e del Dipartimento francese, e si è concordato che a spese delle amministrazioni provinciali delle due parti, del Dipartimento francese e della provincia di Torino, si sarebbe avviato immediatamente il progetto; fra sette o otto giorni i tecnici incaricati di preparare il progetto si metteranno all'opera; tale passaggio, però, non è in territorio italiano, ma tutto in territorio francese, salvo le ultime due volute che escono e rientrano due volte dai confini. Si è visto che occorre una cifra di circa due milioni per far subito i rilievi durante quest'estate in modo da preparare in autunno il progetto con il piano economico, sì da essere pronti in gennaio o febbraio a prendere delle decisioni in merito.

C'è stato accordo fra tutti e si spera che la decisione finale si avrà presto, anzi « La Stampa » di oggi dà per deciso questo traforo, che poi non è un traforo, perchè solo nell'ultimo chilometro per non fare un giro sopra un grande salto, si faranno 300 metri in galleria; sono 300 metri e non di più di tanto, ma questo tutto in territorio francese.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Che questa strada sia importante non vi è dubbio, che nella classifica che noi

abbiamo proposto nel disegno di legge d'ordine generale per la classificazione delle strade che abbiamo inviato al concerto degli altri Ministeri il 4 maggio di quest'anno nei riguardi del passaggio delle strade provinciali a statali vi siano comprese come statali le strade che uniscono i due Paesi è altrettanto fuori dubbio. Quindi come caratteristiche questa è una strada che deve passare tra le strade statali.

Ma io debbo porre in rilievo la preoccupazione del Ministero, e in modo particolare dell'Azienda nazionale autonoma strade statali per il fatto che nuovi oneri, determinati da chilometri e chilometri di strade che passano da provinciali a statali vengono a porsi in essere senza che ci sia il corrispettivo in denaro per poterli mantenere.

Ricordo esattamente di aver detto le stesse parole in altra seduta, per una strada sulla quale il Ministero che ho l'onore di rappresentare si è rimesso alla Commissione: quella del Grappa. Anche questa volta io non posso che rimettermi alla volontà della Commissione: però non posso dire di esser lieto di addossare sull'Azienda autonoma della strada, che dai senatori e dai deputati è stata considerata come una delle Aziende vitali dello Stato non solo per l'opera ottima che svolge, ma anche per l'incidenza minima di spesa, sempre nuovi oneri senza una contropartita.

Comunque in questo momento il Tesoro ci ha risposto negativamente. Del resto il senatore Sibille ricorderà di aver detto che per un primo periodo di tempo si rendeva perfettamente conto dell'impossibilità per il Ministero di provvedere ai lavori necessari e che si trattava, in un primo momento, di dare la dimostrazione che, di fronte ad un Paese confinante, alla Francia, noi non siamo da meno.

Concludendo, il Ministero non si oppone e si rimette alla saggezza della 7ª Commissione permanente del Senato.

PRESIDENTE, *relatore*. L'onorevole Ministro, nella sua lucida e chiara discussione sul bilancio dei lavori pubblici ebbe a dire che sua precisa intenzione sarebbe stata quella di disciplinare l'annosa e grave questione del passaggio delle strade comunali a provinciali e di quelle provinciali a nazionali e di agire necessariamente sul Tesoro. Pertanto un invito di carattere legislativo al Ministero del tesoro al fine di realizzare le somme necessarie per questo programma può essere utile. In questo momento pregherei comunque la Commissione di voler approvare il disegno di legge al nostro esame relativo ad una strada di carattere internazionale.

CAPPELLINI. Signor Presidente, noi abbiamo espresso il nostro parere sulla questione nella seduta del 20 aprile scorso durante la quale l'onorevole Sottosegretario chiese di rinviare la discussione alla seduta successiva.

In quella occasione l'onorevole Sottosegretario ci parlò di uno schema di disegno di legge per la regolamentazione e la classificazione di tutte le strade nazionali.

Io, in realtà, mi auguravo che proprio in questa occasione noi fossimo posti nella condizione di conoscere questo schema, anche perchè sono passati ben tre mesi da allora.

Ad ogni modo non c'è che da confermare quanto detto allora, sulla necessità di presentare il disegno di legge per la sistemazione generale delle strade nazionali. Ciò detto, dichiaro che siamo senz'altro favorevoli alla approvazione di questo disegno di legge.

TERRAGNI. Secondo me il problema delle strade va approvato non con i criteri adottati fino ad ora dal Ministero del tesoro, ma con criteri adeguati alla importanza e soprattutto alla urgenza del problema.

Come, in sostanza, ha detto l'onorevole Sottosegretario, non è sufficiente che noi siamo tutti perfettamente d'accordo sulla necessità del passaggio allo Stato delle strade che hanno caratteristiche internazionali, che servono comunicazioni internazionali, perchè questo non deve essere affermato solo sulla carta, attraverso una dimostrazione di unanimità di consensi della Commissione, ma deve essere suffragato dai fondi necessari per sistemare le strade, per predisporre le opere e i progetti indispensabili perchè le strade che ne hanno le caratteristiche divengano veramente strade statali e servano al traffico fra una frontiera e l'altra.

In altra occasione invitai il Governo a studiare prima ed ad attuare poi il miglioramento

ed il potenziamento delle comunicazioni attraverso i valichi alpini, perchè oggi siamo ancora alla posizione che avevamo 50 o 100 anni fa! Se, come dicevo allora, la prima metà del secolo scorso è stata l'epoca dei trafori ferroviari, quest'altra metà del secolo deve essere l'epoca dei valichi alpini.

Quindi, concludendo, non posso che essere favorevole al disegno di legge in esame; però bisognerebbe insistere affinchè il Ministero del tesoro desse all'A.N.A.S. i fondi necessari per poter trasformare tutte le strade suscettibili di trasformazione e poi per poterle mantenere. Come è noto, l'A.N.A.S. ha un bilancio che, per le spese che deve sostenere, presenta un tale *deficit* che non è in grado di provvedere alla manutenzione ed alla sistemazione delle strade attualmente a suo carico!

PORCELLINI. Prendo atto con piacere delle dichiarazioni del Sottosegretario sulla sistemazione totale del problema delle strade che debbono passare dai Comuni alle Provincie e dalle Provincie allo Stato, ma poichè si tratta di un problema molto vasto e complesso, credo che passerà del tempo prima che possa essere risolto.

Mi domando se frattanto non sia il caso di accogliere queste richieste parziali di strade che debbono passare allo Stato, se hanno realmente i requisiti dovuti e siano comprese negli intendimenti del provvedimento che il Ministero proporrà. Altrimenti rimanderemmo la soluzione di molte questioni urgenti a quella legge che mi auguro faccia presto a venire, ma che comunque avrà bisogno di molto tempo prima di poter entrare in vigore.

CROLLALANZA. Convengo sulla opportunità di approvare questo disegno di legge, dato il carattere di internazionalità di questo breve tratto di strada e tenuto conto anche della condizione veramente eccezionale con cui si svolge il traffico tra i paesi al di qua e al di là del confine francese. Però quando il senatore Porcellini dice: siccome praticamente la legge organica verrà molto tardi, è bene che noi approviamo con dei disegni di legge singoli il passaggio di classifica di talune strade da provinciali a statali, quando queste rivestono particolari caratteristiche ed importanza, non sono d'accordo.

Questo è proprio il mezzo per finire di dissestare l'A.N.A.S.! Ce lo ha già detto l'onorevole Sottosegretario. Durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici dell'anno scorso, attraverso la relazione del nostro collega Amigoni, abbiamo constatato che l'incidenza chilometrica per la manutenzione e la sistemazione statale dell'A.N.A.S., tenuto conto della svalutazione della moneta, in rapporto a quella che era inizialmente quando fu fondata l'Azienda, si è abbassata ancora e continua ad abbassarsi. Ed è logico, perchè allora avevamo circa 21 mila chilometri di strada e adesso ne abbiamo 24 mila; in secondo luogo, perchè indipendemente dalla svalutazione della moneta, la più accentuata motorizzazione e quindi l'accentuato logorìo del manto bituminoso finisce per richiedere maggiori somme.

Quanto al problema generale, tutti sanno che la legge sulla viabilità minore ha alcuni decenni, e quindi i criteri con i quali deve avvenire il passaggio delle strade da comunali a provinciali e di quelle provinciali allo Stato sono vecchi, ma il fatto è che tutte le volte, quando il provvedimento è stato lì lì per essere varato, il Tesoro non ha dato i mezzi finanziari. Ed io temo molto, se noi ci orientiamo nel senso di far classificare come statali altre strade, come ho già detto in precedenza, che il Tesoro dica: bene o male, i problemi più urgenti li risolviamo. Ma che le strade poi vadano in rovina è un altro discorso!

È vero che il Ministro Romita ha annunciato nell'ultimo discorso di avere pronto il progetto e che si augurava che il Tesoro gli desse i fondi. Modestamente anche chi vi parla fece identiche dichiarazioni e, nonostante che a quel tempo ci fosse la dittatura . . . (*Interruzione del senatore Cappellini*), nonostante che il Capo del Governo allora avesse maggiori possibilità, ed è logico, di quante ne possa avere oggi, praticamente l'imponenza della questione ed altri inconvenienti, quali quelli determinati dalla guerra, impedirono che si risolvesse il problema.

Non diamo dunque altre armi, approvando singoli disegni di legge, al Tesoro perchè il problema venga ancora dilazionato e facciamo piuttosto un voto, dicendo che siccome ci rendiamo conto che l'entità finanziaria richiesta da una legge organica è notevole noi

pretendiamo solo che si vari la legge nella sua organicità e che poi la si scaglioni in un certo numero di esercizi per stabilire la costruzione, starei per dire, di 1000 chilometri all'anno o di 500 chilometri o di 2000 chilometri. Ma fissiamo i criteri generali e poi diamo la possibilità al Tesoro, in rapporto a quelli che sono i suoi mezzi, di procedere al finanziamento della legge. Insomma, variamo le cose con organicità, senza continuare con questo stillicidio che non risolve niente e che peggiora la situazione dell'A.N.A.S. !

CERABONA. Voglio dire solo una cosa, per rispondere a quanto detto dal senatore Crollalanza. Se neanche la dittatura ha risolto questo problema figuriamoci se potrà farlo la non dittatura !

CROLLALANZA. Senatore Cerabona, i denari andranno in Lombardia e lei, che si lamenta delle sue strade di Lucania, non avrà nemmeno un centesimo !

CERABONA. La verità è che tutti aspettiamo questa legge, la vogliamo, anzi la vogliamo con la massima urgenza; però, malgrado tutte le nostre parole, non l'avremo che quando io sarò bisnonno, il che non avverrà mai. Ora, in queste condizioni, penso che arraffare ogni tanto qualche cosa a chi non vuol dare, sia sempre meglio che niente. Sono perfettamente d'accordo che dovremmo insistere per ottenere la presentazione del disegno di legge, ma quella del Governo è una promessa che non sarà mai mantenuta. E mi riporto a quello che ha detto il senatore Crollalanza: le promesse sono state sempre fatte, continueremo nelle promesse e le generazioni future aspetteranno.

Per cui io concludo dicendo: signor Presidente, approviamoli questi disegni di legge del tipo di questo sul quale discutiamo, e facciamo nello stesso tempo tutte le pressioni che occorre fare perchè il Ministro del tesoro intenda quel che deve intendere.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo pertanto alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Il tratto di strada, già militare, aperta al pubblico transito, tra la Galleria di Ponte Ventoso ed il Bivio per Ulzio della provinciale Bardonecchia-Ulzio al ponte sul Torrente Bardonecchia (km. 2 + 836), il tratto di strada provinciale dal detto Bivio a Bardonecchia (km. 10 + 435) ed il tratto di strade comunali tra Bardonecchia Les-Arnaud-Melezet sino al Pian del Colle (regione Sette Fontane) al confine dello Stato con la Francia (km. 5 + 650) sono classificati statali con la denominazione di strada statale del Colle della Scala.

SIBILLE. Signor Presidente, a questo articolo propongo un emendamento nel senso di aggiungere alla terza ultima riga dell'articolo, dopo le parole « (chilometri 5 + 650) » le seguenti « o loro varianti di minor costo ».

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti lo emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Sibille.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 2.

Il tratto di strada provinciale dal bivio con la strada statale n. 24 del Monginevro, al Ponte sulla Dora Riparia in Ulzio, sino al congiungimento con la nuova strada statale del Colle della Scala, al ponte sul Torrente Bardonecchia, (km. 1 + 108) è classificato strada statale.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Sull'ordine dei lavori.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, come è stato detto, non si tratta di un solo problema. Loro vedono che successivamente abbiamo all'or-

dine del giorno altri disegni di legge del tipo di quello testè approvato, relativi alla strada della Verna, a quella di Fortezza-Sciaves e a quella Sedico-Cernadoi, quest'ultimo approvato anche dalla Camera dei deputati.

Il 4 maggio di quest'anno, il Ministero dei lavori pubblici ha licenziato per i concerti l'ormai noto disegno di legge sulle strade, quindi un passo avanti è stato compiuto e la questione è ormai fuori delle nostre possibilità, perchè dal punto di vista tecnico, cioè classifica delle strade, modo di passaggio da provinciali a statali, modo di passaggio da comunali a provinciali, rateazione nel tempo, secondo i suggerimenti che sono stati dati, cifre necessarie, tutto quanto ha carattere tecnico è stato dal Ministero dei lavori pubblici compiuto. Ma vi posso dire qualche cosa di più, e cioè che io sono stato convocato tre volte al Ministero del tesoro e tre volte con il nostro collega senatore Medici il problema è stato discusso per trovare una risoluzione pratica; oserei dire che per il passaggio delle strade da comunali a provinciali avremmo trovato la formula di una successione da 5000 a 12.000 chilometri all'anno.

Invece il problema diventa più grosso, disgraziatamente, per le strade statali, perchè evidentemente il numero di strade provinciali da passare a statale è molto più notevole di quanto da un primo esame poteva apparire e poi perchè le strade, per essere statali, hanno bisogno di caratteristiche evidentemente molto più importanti.

Si tenga, per esempio, conto che il provvedimento testè approvato abbiamo calcolato determini la spesa di un miliardo e mezzo come prima sistemazione, e sono pochi chilometri, perchè si tratta di prendere un viottolo, ripeto, un viottolo, e farne una strada di almeno 7 metri e mezzo o 10 metri di carreggiata. Vedete che tipo d'impegno abbiamo davanti!

Ora mi preme dire che il Ministero dei lavori pubblici ha fatto tutto quanto doveva in questo momento ed ho la speranza, se non capitano incidenti dal di fuori, per ora non prevedibili, che alla ripresa dei lavori parlamentari i fondi per il passaggio delle strade da comunali a provinciali dovrebbero esser trovati.

Per le strade statali, credo che dovremo ripiegare in una classifica generale e in un passaggio graduale che ogni anno comporterà un certo numero di chilometri, centinaia o diecine che siano, a seconda dei fondi che in ogni esercizio saranno disponibili, non essendo possibile, dopo lo sforzo del passaggio delle strade da comunali a provinciali, prevedere un quadro preciso per il passaggio delle strade da provinciali a statali.

Le tre strade di cui all'ordine del giorno della Commissione, in rapporto a quella che abbiamo approvato, non hanno davvero caratteristiche inferiori. E se la Commissione nella sua saggezza, come ho detto prima, ha adottato quel certo criterio, non è possibile che si disconosca oggi l'importanza della strada della Verna, che ha, dal punto di vista delle comunicazioni Toscana-Marche, il vantaggio di far risparmiare circa 60 chilometri, che dal punto di vista turistico e da quello dei pellegrinaggi ha un traffico eccezionale, che ha tutte le caratteristiche per essere classificata statale secondo le vecchie norme, la consuetudine, la prassi e il nuovo provvedimento, quale lo abbiamo stabilito.

Vi è poi la strada di Fortezza. La strada del Brennero è uno dei nostri biglietti d'ingresso, ma di un ingresso che non è di là da venire, come quello di Bardonecchia, ma è uno dei principali, anzi il principale, dopo quello di Chiasso. Anche questa modifica, che rettifica di parecchi chilometri il percorso, dovrebbe essere accettata.

Quanto alla strada Sedico-Cernadoi, è una strada che riunisce due statali, unisce la vallata del Piave alla vallata dell'Agordino, che all'unanimità la Camera dei deputati ha passato fra le strade statali, e debbo riconoscere che questa strada ha tutte le caratteristiche per essere una strada statale. Di più si aggiunga che vi era una ferrovia a scartamento ridotto, che è stata tolta, e che quindi su questa sede in gran parte si può allargare la strada con poca spesa.

Ho voluto dirvi tutto questo perchè, sinceramente, se si debbono adottare criteri uguali a quelli adottati per la strada di Bardonecchia, dovreste approvare anche questi provvedimenti. Però in tal modo andiamo ad aggravare l'A.N.A.S. di un complesso di spese che

effettivamente rappresentano una cifra che per il momento il Ministero del tesoro non ci mette a disposizione.

In altri termini, il Ministero dei lavori pubblici non si oppone a questi provvedimenti; però ha il dovere di dirvi che queste strade saranno catalogate a titolo formale tra le strade statali, ma non a titolo sostanziale, almeno fino a quando il Ministero del tesoro non ci darà dei fondi e non permetterà di prendere effettivamente in carico queste strade.

Questo mi pare che sia onesto dire da parte nostra, soprattutto perchè in questo modo il legislatore sa che ha fatto una classifica anticipata, diremo così, ma che queste strade l'A.N.A.S. le comincerà a mettere in funzione man mano che avrà i fondi occorrenti.

AMIGONI. Poichè le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario a me sembrano giuste, chiedo il rinvio della discussione dei provvedimenti all'ordine del giorno a dopo le ferie estive del Senato.

PRESIDENTE. Vorrei far presente che sui tre disegni di legge iscritti all'ordine del giorno la Commissione finanze e tesoro ha espresso pareri diversi. Ne dò lettura:

Parere sul disegno di legge d'iniziativa dei senatori De Bacci e Martini: « Classificazione fra le strade statali della " Strada della Verna " » (1453).

« La Commissione finanze e tesoro osserva che la spesa di cui al n. 1) dell'articolo 2 è a carico di un bilancio già presentato al Parlamento e in corso di approvazione, e poichè della spesa stessa non è indicata la copertura, deve essere soppressa.

« Circa le spese di cui ai nn. 2) e 3) del disegno di legge, la Commissione, pur non potendo opporre obiezioni preclusive, deve esprimere parere sfavorevole, sia perchè si impegnano esercizi futuri senza indicazione di corrispondenti previste maggiori disponibilità, sia perchè ritiene che a tali non trascurabili oneri, nell'attuale ben nota situazione finanziaria, sarà difficile far fronte.

« Infine la Commissione ritiene che alla statizzazione delle strade si debba procedere per piani organici, tenendo conto delle necessità di tutta la Nazione ».

Parere sul disegno di legge: « Classifica tra le strade statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves » (617).

« La Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare per la parte finanziaria relativamente agli articoli 1 e 2.

« Per quanto riguarda l'articolo 3, si rileva la mancanza dell'indicazione della copertura dei 180 milioni che esso comporta. Trattandosi di lavoro che può essere considerato necessario ed urgente agli effetti della preparazione delle Olimpiadi invernali di Cortina, la spesa per la prima sistemazione del tratto di strada di cui si parla potrebbe giustificare anche un prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste.

« Il disegno di legge, essendo di iniziativa ministeriale, si presume e si può ritenere osservata la disposizione del 2° comma dello articolo 42 della legge di contabilità, 18 novembre 1923, n. 2440 ».

Parere sul disegno di legge d'iniziativa dei deputati Dazzi, Riva, Corona Giacomo: « Classifica tra le strade statali della strada Sedico-Cernadoi » (1509).

« La Commissione finanze e tesoro rileva che il disegno di legge, se approvato, comporterebbe nuovi ingenti oneri a carico dell'A.N.A.S., che potrebbero essere coperti soltanto mediante un nuovo contributo dello Stato, del quale però non sono precisati nè l'ammontare nè la copertura finanziaria.

« In linea più generale, si fa presente che alla statizzazione delle strade si deve procedere per piani organici, tenendo conto delle necessità di tutta la Nazione.

« Pertanto la Commissione esprime avviso contrario al disegno di legge ».

CERABONA. Mi associo alla richiesta di rinvio del senatore Amigoni, per avere la possibilità di studiare la questione e di poter esprimere un giudizio fondato, perchè così affrettatamente non mi sento in coscienza di poter dare il mio voto sui provvedimenti al nostro esame.

CROLLALANZA. Se ogni disegno di legge avesse la copertura assicurata dal Tesoro ad integrazione dei fondi già stanziati dalla A.N.A.S., potremmo seguire tranquillamente questa strada; ma poichè non è così e l'A.N.A.S. deve provvedere con i fondi a sua disposizione, è pericoloso adottare un simile criterio, perchè domani potrebbero essere presentati analoghi provvedimenti per altre strade d'Italia e si dovrebbe seguire anche per essi lo stesso criterio.

TERRAGNI. Nella mia qualità di relatore di due dei disegni di legge all'ordine del giorno relativi alla classificazione fra le strade statali delle strade di cui ci occupiamo, devo ringraziare l'onorevole Sottosegretario, il quale ha sostenuto molto egregiamente le ragioni che io stesso avrei voluto esprimere.

Come ha detto l'onorevole Caron, queste strade hanno tutte le caratteristiche per essere iscritte nell'elenco delle strade statali, ma hanno tutte altresì un difetto originario: quello di non avere il finanziamento. E trovandosi tutte nelle medesime condizioni, non si può usare un criterio diverso per la Ulzio-Bardonecchia ed un altro criterio per le altre tre. Io penso che la Commissione potrebbe esprimere un parere favorevole alla classificazione delle tre strade di cui ci occupiamo tra le strade statali, rinviando però l'attuazione del provvedimento a quando sarà possibile reperire i finanziamenti relativi. Non mi oppongo però alla richiesta del collega Amigoni, di rinviare la discussione alla ripresa dei lavori parlamentari.

CAPPELLINI. Io condivido le argomentazioni assai fondate dell'onorevole Sottosegretario. Se la Commissione ha approvato la classificazione tra le strade statali di una strada che si trova nelle stesse condizioni di quelle di cui agli attuali disegni di legge all'ordine del giorno, non vedo perchè anche questi tre provvedimenti non debbano essere approvati. In due di questi disegni di legge è indicato anche lo stanziamento. È vero che la Commissione finanze e tesoro fa presente che in questi provvedimenti si indica la somma occorrente, ma non si indica dove sia possibile reperire la copertura, ma io non condivido il parere dei colleghi che vorrebbero rinviare la discussione. Perchè rinviare? Se la Commissione non intende approvare i disegni di legge, li respinga; se è d'accordo, voti a favore.

Non sono neanche dell'avviso del collega Crollalanza, il quale ritiene che, dal momento che siamo in attesa di una legge generale che potrebbe appesantire ancor più il bilancio dell'A.N.A.S., non si debba far nulla e non si debba prendere alcuna iniziativa. A questo proposito vorrei ricordare il discorso che tenne recentemente al Senato il Ministro del tesoro senatore Medici, quando ebbe ad esprimere una lagnanza riguardo ad un gran numero di disegni di legge d'iniziativa parlamentare che, ove fossero accettati, impegnerebbero il Tesoro per cifre molto forti. Io in quell'occasione lo interruppi, e gli feci presente che nessuno di noi prende l'iniziativa di presentare disegni di legge per il gusto di presentarli, e che, se quei provvedimenti erano stati proposti, denotavano un'esigenza alla quale il Governo come tale non andava incontro, per l'immobilismo che noi andiamo via via denunciando.

Ora, i disegni di legge sottoposti al nostro esame rientrano in quel gruppo di provvedimenti d'iniziativa parlamentare che debbono servire ad accelerare i tempi per quanto concerne la soluzione del problema finanziario inerente alle strade italiane. Sarà poi compito dell'A.N.A.S. porre il problema con maggiore decisione al Ministero dei lavori pubblici o del tesoro, facendo presente che, se le strade in questione sono state passate alla sua competenza, dovranno essere stanziati, nell'esercizio successivo, anche i relativi finanziamenti.

In tal modo, nella misura in cui noi ci faremo parte diligente, verremo a mettere in moto una macchina che contribuirà a spingere l'A.N.A.S. prima, i Ministeri dei lavori pubblici e del tesoro poi, a mettersi su una via di maggiore concretezza e di maggiore realizzazione, a stanziare i fondi occorrenti e a provvedere in senso generale per tutto il territorio nazionale. Trovare i fondi non è compito nostro, ma del Governo e per il Governo del Ministro del tesoro, il quale, sapendo degli impegni assunti, dovrà provvedere agli stanziamenti necessari. Se noi rimaniamo inerti, ed anzi, quando altri prendono delle iniziative,

le respingiamo, non contribuiamo affatto alla soluzione del problema che ci interessa.

Io sono dunque favorevolissimo all'approvazione immediata dei tre disegni di legge, perchè in caso contrario costituiremmo veramente un sistema che potrebbe essere inteso come discriminatorio, senza che ci sia alcuna ragione perchè tale discriminazione si faccia.

PRESIDENTE. Vorrei avanzare una proposta intermedia, che forse potrebbe essere ragionevolmente accolta. Noi ci troviamo di fronte a tre provvedimenti di classifica delle strade, i quali, però, sono stati redatti in forma diversa e con stesura incompleta e lacunosa soprattutto per quanto riguarda i finanziamenti, sicchè su di essi sono stati espressi pareri discordi dalla Commissione finanze e tesoro.

Ora, io proporrei che la Commissione, a somiglianza di quanto fece altra volta, relativamente alle Università di Bologna e di Firenze, approvasse congiuntamente, d'accordo con il Ministero del tesoro e con la Commissione di finanze, i tre provvedimenti in questione, in modo che sia possibile esaminare ed approvare progetti organici e meglio studiati, specialmente dal punto di vista finanziario.

CERABONA. Mi dichiaro contrario alla proposta dell'onorevole Presidente. Se facciamo una questione di indole generale, io sono d'accordo con quanto ha detto il collega Crollalanza, ed anche con quanto è stato espresso dal senatore Cappellini. Ma la proposta di accomodare la questione accordandosi con il Ministro del tesoro non mi sembra dignitosa per la nostra Commissione.

CAPPELLINI. Io sono contrario, come ho già detto, tanto al rinvio quanto alla manipolazione dei provvedimenti in esame. Alla luce delle considerazioni svolte poc'anzi, ritengo che noi possiamo tranquillamente procedere alla votazione dei tre disegni di legge, con le modifiche indicate nei pareri della Commissione finanze e tesoro.

AMIGONI. Insisto nella mia proposta di rinvio della discussione alla prima seduta dopo le ferie estive, e chiedo che sia messa ai voti, anche perchè mi sembra che l'onorevole Sottosegretario abbia fatto una dichiarazione molto interessante: che cioè il Tesoro tra qualche mese potrà, per reperire i fondi, avere elementi più concreti; e lo stesso fatto che la nostra Commissione, in linea di principio, sia favorevole alla classificazione di queste strade tra le strade statali, potrà fornire al Tesoro qualche elemento in più. Non sono d'accordo con il collega Cappellini sulla sua considerazione che il passaggio delle strade in questione tra le strade statali darebbe argomento sufficiente all'A.N.A.S. per ottenere maggiori stanziamenti, perchè gli ultimi tremila chilometri di strade che sono passati all'Azienda statale non hanno portato l'aumento di una lira in dieci anni!

PRESIDENTE. Poichè non si fanno altre osservazioni, metto ai voti la proposta del senatore Amigoni di rinviare la discussione dei tre provvedimenti di classifica delle strade iscritti all'ordine del giorno alla prima seduta dopo la ripresa dei lavori parlamentari.

(*È approvata*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Garlato: « Proroga delle disposizioni di cui alla legge 15 febbraio 1953, n. 184, sulla concessione del contributo statale per la sistemazione straordinaria delle strade comunali » (1465) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Garlato: « Proroga delle disposizioni di cui alla legge 15 febbraio 1953, n. 184, sulla concessione del contributo statale per la sistemazione straordinaria delle strade comunali ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

La concessione del contributo trentacinquennale dello Stato per la sistemazione straordinaria di strade comunali, nella misura del

3,50 per cento annuo della spesa riconosciuta necessaria, prevista dall'articolo 3 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, per i soli esercizi finanziari 1953-54 e 1954-55, è prorogata per cinque anni, limitatamente al completamento delle opere stradali per le quali era stato richiesto nei termini il contributo e questo era stato concesso soltanto parzialmente.

Conseguentemente è prorogata per lo stesso periodo di tempo la disposizione dell'articolo 4 della stessa legge, nei riguardi delle opere di cui sopra.

CANEVARI, *relatore*. L'articolo 3 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, stabiliva che, per i due esercizi finanziari successivi all'entrata in vigore della legge stessa, ossia per gli esercizi 1953–54 e 1954-55, potesse essere concesso, per la sistemazione straordinaria di strade comunali, un contributo trentacinquennale nella misura del 3,50 per cento annuo della spesa riconosciuta necessaria.

Il deputato onorevole Garlato, Presidente della VII Commissione dei lavori pubblici, con il disegno di legge n. 2086 della Camera dei deputati, ha proposto che tali disposizioni siano prorogate per un tempo indeterminato, ma limitatamente al completamento delle opere stradali già iniziate in virtù dello stesso articolo 3, e che conseguentemente sia prorogata sempre per un tempo indeterminato, la disposizione dell'articolo 4 della stessa legge, che prevede un contributo del 5 per cento della spesa riconosciuta necessaria per le strade da completare o sistemare nell'Italia meridionale ed insulare, ed anche per le strade di quei Comuni dell'Italia centrale e settentrionale situati in zone che possono considerarsi depresse. La VII Commissione della Camera dei deputati in sede deliberante ha approvato tale proposta limitatamente al periodo di cinque anni a partire dall'esercizio successivo al 1954-55; l'onorevole Garlato è stato relatore dello stesso suo disegno di legge.

Ora, io mi domando se questo provvedimento debba essere limitato soltanto alle strade comunali per le quali è stato presentato. Vi sono dei Comuni, specialmente in montagna, i quali si trovano in condizioni disgraziate per la cattiva manutenzione delle loro strade comunali; sicchè un provvedimento in loro favore presenta delle necessità di urgenza tali per cui non si possono chiudere gli occhi dinanzi alla realtà. Ora, questi Comuni sarebbero esclusi dal disegno di legge in esame.

Io comprendo che, se noi estendessimo a tutti i Comuni d'Italia il provvedimento, il Ministero sarebbe nell'impossibilità persino di esaminare tutte le domande che gli perverrebbero; ma non posso non esprimere l'augurio che il Ministero dei lavori pubblici tenga conto di questi desideri e di questi bisogni che sono impellenti, perchè in taluni periodi, specialmente nelle zone collinari, vi sono dei tronchi stradali che impediscono l'accesso alle zone agricole, soprattutto nei momenti più delicati del raccolto e della vendemmia. Parlo non solo dell'Italia meridionale, ma anche di quella settentrionale, della stessa mia provincia di Pavia, che è una provincia ricca, ma che si trova, in alcune zone dell'oltre Po, nell'impossibilità di consentire l'accesso a determinati terreni appunto perchè le strade comunali hanno bisogno di sistemazioni straordinarie di impellente urgenza.

Perciò, mentre mi dichiaro favorevole al disegno di legge in esame, vorrei anche pregare l'onorevole Sottosegretario di tener conto di questo problema, perchè l'approvazione di questo provvedimento non sia semplicemente lo spolvero alle decisioni avvenute nell'altro ramo del Parlamento, ma costituisca un precedente a simili provvidenze che dovranno essere stabilite, in seguito, in favore di molti Comuni d'Italia.

CAPPELLINI. Siamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Poichè nessun'altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 17,40.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.