

minata del lago di Como e dello Spluga ed è nota per i magnifici lavori recentemente compiuti e per la pavimentazione bituminosa.

La strada sulla sponda occidentale del lago di Como è la strada provinciale Regina, costruita col 50 per cento di sussidio dello Stato come strada di serie.

Infine la strada sulla sponda del lago Maggiore comprende le strade statali 34 e 36 che sono state recentemente sistemate con particolare cura e con opere di civilizzazione che ne hanno reso molto decoroso il percorso.

Ora vien fatto di domandarsi la ragione per la quale la strada sulla sponda lombarda del lago Maggiore dall'81 ad oggi è stata sempre trattata diversamente dalle consorelle testè ricordate.

La risposta è semplice. Fin quando la sponda lombarda del lago Maggiore è appartenuta alla provincia di Como, si capisce come questa provincia abbia avuto tutto l'interesse di fare prima le strade del lago di Como, che non sono soltanto quelle su accennate ma anche le due che fiancheggiano la penisola di Bellagio, limitando la lacuale del lago Maggiore al tratto da Laveno a Pino Zenna, cioè al confine con la Svizzera, e che peraltro fu costruita col sussidio governativo del 50 per cento come strada provinciale di serie.

Costituita, per volontà del Duce, la provincia di Varese, quella operosa regione, uniformandosi direi quasi per istintivo desiderio al principio di essere il meno possibile a carico dello Stato, ha subito scelto come stato giuridico della lacuale lombarda del Lago Maggiore quello dipendente dalla costituzione di un Consorzio fra Provincia e Comuni, nel qual caso il sussidio dello Stato si riduce al 25 per cento a sgravio delle quote dei comuni; siamo così ben lontani dall'80 per cento o dal 60 per cento o dal 50 per cento delle altre lacuali.

Vennero subito allora costruiti i due tronchi da Laveno a Portovaltravaglia, per i quali lo Stato ha già concesso i sussidi nella misura del 25 per cento, sussidi che non sono stati ancora pagati.

Venne in seguito costruito, come lavoro a sollievo della disoccupazione, il tronco da Portovaltravaglia a Luino, che il Ministero ha dichiarato sussidiabile, ma per il quale il sussidio non venne ancora regolarmente concesso.

Ora prima che i lavori siano compiuti io ho ritenuto opportuno dar corso a questa interrogazione quasi come una interruzione di termini agli effetti della concessione del sussidio.

Per la strada da Laveno a Ispra, che si congiungerà alla provinciale Ispra Sesto Calende già esistente, il progetto è stato già approvato e dichiarato sussidiabile, ed è da notarsi come sia stato dichiarato sussidiabile anche per lo stralcio già eseguito riguardante il ponte sul Boesio.

Attualmente sono in corso di ultimazione i lavori per il tronco da Cerro a Reno.

Complessivamente quindi per la nuova strada da Ispra a Luino, con un percorso di circa 30 chilometri, vennero già eseguiti circa 24 chilometri con una spesa di 10 milioni e rimangono ancora da eseguire circa sei chilometri con una spesa intorno ai tre milioni.

In totale sono 13 milioni di lavori, per i quali il concorso dello Stato, del 25 per cento, si limita a poco più di tre milioni.

È un'inezia per lo Stato, ma rappresenta una cifra insopportabile per i bilanci dei comuni a cui è destinato il concorso dello Stato.

Non dubito pertanto che il Ministero dei lavori pubblici disporrà per l'erogazione della modestissima cifra che è indispensabile per il compimento di un'opera assolutamente degna di essere annoverata fra quelle ultimate nei primi anni del secondo decennio dell'Era fascista. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole camerata Gray, ai Ministri dei lavori pubblici e delle comunicazioni, « per sapere se non ritengano conveniente includere nel piano di lavori pubblici di prossima esecuzione il ponte sul Ticino, destinato ad accogliere tra Treocate e Magenta il non più procrastinabile raddoppio di binario della ferrovia Torino-Milano, lasciando a completa disposizione della rotabile l'attuale ponte sul detto fiume ».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole Sottosegretario di Stato per le comunicazioni.

POSTIGLIONE, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. La limitazione dell'esercizio della ferrovia Torino-Milano a un solo binario in corrispondenza dell'esistente ponte in muratura e la promiscuità della sede per la strada ordinaria e la ferrovia rappresentano una anormalità, sia per la strada, la cui larghezza sul ponte si riduce a metri otto, sia per la ferrovia.

L'anormalità non costituisce però un grave disturbo per l'esercizio ferroviario, data la brevità del tronco a semplice binario (poco più di un chilometro) nè per la strada ordinaria, specialmente dopo l'attivazione dell'autostrada Torino-Milano.

Inoltre la costruzione di un nuovo ponte a due binari per lasciare il ponte attuale a