

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

LVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 21 DICEMBRE 1956

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Senatori BRAITENBERG e RAFFEINER: Classifica fra le strade statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves (<i>Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2539)	607
PRESIDENTE	607, 608, 609, 611, 612
CARON, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	608, 610
CERVONE, <i>Relatore</i>	608, 609
RIGAMONTI	609, 611
VILLANI	609, 612
PERLINGIERI	609, 612
VERONESI	609
CURTI	611
Disegno di legge (<i>Rinvio della discussione</i>):	
Norme per le segnalazioni visive dei velocipedi. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2560)	612
PRESIDENTE	612, 613, 614
CARON, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	612, 613
VERONESI, <i>Relatore</i>	612, 613
CAMANGI	612, 613
GREZZI	613
MATTEUCCI	613
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	614

La seduta comincia alle 9,45.

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

(È approvato).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Braitenberg e Raffener: Classificazione fra le strade statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves. (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato). (2539).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Braitenberg e Raffener: « Classifica fra le strade statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves ».

La proposta di legge è stata già approvata dalla VII Commissione permanente del Senato ed ha il parere favorevole della IV Commissione (Finanze e tesoro) della Camera.

Non vorrei che gli onorevoli colleghi dubitassero della mia imparzialità, per aver io posto all'ordine del giorno questo provvedimento, mentre ve ne sono molti altri di analogo contenuto sospesi, in attesa di un riordinamento generale della materia.

Io non intendo imporre il mio punto di vista alla Commissione, che altre volte si è pronunciata contro l'approvazione frammentaria di provvedimenti di tal genere. Ricordo che specialmente l'onorevole Perlingieri ha

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1956

affermato questo concetto, che in massima è stato accolto dalla Commissione.

Ma in questo momento siamo di fronte a due provvedimenti, uno trasmesso dal Senato, che aspetta l'approvazione della Camera, l'altro già accolto dalla Camera, che aspetta l'approvazione del Senato. Ho ritenuto che, se la Commissione è d'accordo, possiamo limitarci ad esaminare ed eventualmente approvare soltanto questa proposta di legge, in attesa del famoso disegno di legge ministeriale che, a quanto pare, sarebbe ormai definito.

L'onorevole Sottosegretario, qualora lo ritenga, potrà fornire assicurazioni in proposito.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non posso che confermare che il disegno di legge preannunziato da me più volte a codesta onorevole Commissione e del quale ho avuto l'onore di esporre già le linee principali di risoluzione, è stato approvato dal Consiglio dei ministri e si spera che la Camera e il Senato diano ad esso il loro assenso. Dal punto di vista delle classificazioni delle strade lo si può dire perfetto. Vi è sempre il problema della copertura finanziaria in modo adeguato, poiché però si spera che miglioreranno le condizioni generali di bilancio, si può pensare di poter avere i fondi necessari.

Mi è gradito fare questa comunicazione perché in tal modo si è assolto l'impegno di portare il disegno di legge a compimento almeno entro questo anno solare.

PRESIDENTE. Qualora il disegno di legge, di cui ha fatto menzione il Sottosegretario, fosse presentato alla Camera, sarà abbinato alle altre proposte di legge già esistenti, e l'esame relativo occuperà la nostra Commissione nella prima seduta dopo le ferie natalizie, come già d'accordo.

Il relatore, onorevole Cervone, ha facoltà di svolgere la sua relazione sulla proposta di legge.

CERVONE, *Relatore*. Le precisazioni or ora fatte dal rappresentante del Governo e prima ancora dall'onorevole Presidente della nostra Commissione, mi dispensano dall'occuparmi della pregiudiziale che era stata sollevata dalla Commissione in altre occasioni. Giacché si tratta della definitiva approvazione di due proposte di legge, una da noi già approvata, mi pare che ci sia la volontà concorde di risolvere questo problema. D'altra parte la proposta di legge dei senatori Brautenberg e Raffener, già approvata dal Senato, non è una proposta di legge che impegni le finanze dell'A.N.A.S. e dei lavori pubblici in misura notevole e non è neppure una proposta fuori

della realtà, perché è effettivamente rispondente ad una esigenza.

Difatti la strada statale n. 12, di natura internazionale, che collega per il passo del Brennero l'Italia con la Germania attraverso la valle di Pusteria con la statale n. 49, era incapace di sostenere il traffico dalla Germania verso il confine italo-austriaco a San Candido, e il collegamento veniva fatto attraverso l'arteria di cui ci interessiamo con la proposta di legge in esame, cioè la Fortezza-Sciaves, di circa 4.000 metri.

Però, quando nel 1924 ci fu la classificazione delle strade, forse per trascuratezza, questo tratto di strada fu completamente dimenticato e, cosa più grave, non fu neppure assegnato all'amministrazione provinciale, per cui oggi la ordinaria manutenzione viene fatta soltanto dall'amministrazione provinciale, per quanto neppure essa avrebbe alcun obbligo in proposito, non essendole stata assegnata.

Il collegamento attraverso la valle di Pusteria con la strada di San Candido e la strada del Brennero viene attualmente espletato attraverso un giro di oltre dodici chilometri, perché la strada dal Brennero scende verso il nord di Bressanone e quindi da Bressanone sale verso San Candido.

Con la proposta di legge in esame, s'intenderebbe rettificare questo giro e portare il collegamento, con questa strada, a quattro chilometri invece di dodici.

Ma c'è una cosa molto più importante per chi ha una esperienza di strade di montagne: si eviterebbe un dislivello di 170 metri che si deve affrontare con l'attuale situazione stradale.

Dobbiamo poi tenere presente che di fronte a un investimento di capitale nella strada, avremmo nell'esercizio della strada stessa una diminuzione di percorso di otto chilometri, che ha la sua importanza.

D'altra parte non dobbiamo dimenticare che le due strade di natura internazionale, quella del Brennero e quella di San Candido, sono tali da impegnare tutto il traffico nazionale e internazionale, e che la Fortezza-Sciaves fa sì che la massa di turisti che vuole incanalarsi dal Brennero verso la parte di Cortina d'Ampezzo, delle Dolomiti, ecc., viene ad avere una notevole facilitazione.

La IV Commissione (Finanze e tesoro) della Camera ha espresso parere favorevole al provvedimento. Il Senato ha già approvato la proposta di legge. Il relatore non può che invitare questa Commissione a volerla egualmente approvare.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1956

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

RIGAMONTI. Le premesse del relatore e quelle dell'onorevole Sottosegretario mi dispensano da fare un lungo discorso. A me pare che l'essere già stato approvato dal Consiglio dei ministri il progetto di legge sulla viabilità, rafforza il valore della pregiudiziale. Quindi sono contrario alla proposta di legge e voterò contro. Qualsiasi strada, presentata da un abile relatore, si può presentare utile. Tutte sono utili, ma questo non è sufficiente, secondo il mio avviso, per approvare questa proposta di legge.

VILLANI. Anche a nome del mio gruppo dichiaro che sono contrario all'approvazione di questa proposta di legge per un principio di coerenza con quello che abbiamo detto fino adesso. Per ogni strada ci sono mille e più ragioni di utilità. Ma noi le abbiamo tutte subordinate a una sistemazione organica della viabilità e dobbiamo fare anche delle rinunce ad altre sistemazioni o a leggi particolari. Perché si dovrebbe fare eccezione per questa strada? È una cosa contraria a quello che la nostra Commissione ha stabilito in precedenza.

PERLINGIERI. Io nelle precedenti occasioni mi sono battuto per la questione di principio, in base alla pregiudiziale che aveva fatto propria la Commissione. Però non mi sentirei di pormi in contrasto con l'opinione dell'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Lascio libera la Commissione, che è sovrana, di ribadire, se crede, il suo principio.

PERLINGIERI. Comunque io mi asterrò dal votare questa proposta di legge, per non pormi in contrasto con l'opinione che, mi è parso di comprendere, abbia in proposito l'onorevole Presidente. Tanto più che, anche se venisse approvata questa proposta di legge, essa non rappresenterebbe che una eccezione che confermerebbe la regola.

VERONESI. Le notizie circa il nuovo disegno di legge che verrà presentato dal Governo, possono influire sulla nostra decisione. Perciò il Sottosegretario dovrebbe dirci se, in base a quel provvedimento, di cui non conosciamo formalmente il testo, il tratto di strada Fortezza-Sciaves sarà destinato a essere classificato tra le strade statali. In caso affermativo, noi, approvando la proposta di legge in esame, applicheremmo *ante litteram* le disposizioni di legge che saranno per essere emanate.

L'unica preoccupazione sarebbe questa: se tra tante strade che hanno titolo per entrare

fra le statali, la precedenza debba andare a questa, piuttosto che ad altre, data la limitatezza dei fondi. Se la somma assorbita da questo provvedimento è tale da non compromettere nessun'altra sistemazione, trattandosi di una spesa limitatissima, si potrebbe con tutta tranquillità dare l'approvazione alla proposta di legge.

Quindi, dal punto di vista del diritto, bisogna accertare che la strada Fortezza-Sciaves sia una di quelle strade che poi saranno classificate statali: dal punto di vista di fatto bisogna constatare che la spesa relativa sia quanto mai modesta tale da non compromettere la realizzazione di altro provvedimento del genere.

Accertati questi due punti, potremo passare all'approvazione.

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

CERVONE, Relatore. Per quanto riguarda le dichiarazioni dell'onorevole Rigamonti e dell'onorevole Villani, mi sembra che essi siano entrati nel merito, avendo posto soltanto una pregiudiziale. Però, riallacciandomi a quanto ha detto l'onorevole Perlingieri, che anche una rondine non fa primavera e che l'eccezione può confermare la regola, vorrei pregare i colleghi della minoranza di considerare che le dichiarazioni fatte dall'onorevole Presidente, quantunque non siano impegnative per nessuno dei membri della Commissione, portano a riflettere ad una specie di concordanza tra la Commissione della Camera e quella del Senato, per cui quest'ultimo sistemerebbe una proposta di legge già da noi approvata, mentre noi sistemeremmo una proposta di legge già votata dal Senato. Sono provvedimenti con *iter* legislativo già in stato avanzato e non vi sarebbe nulla di male in questa approvazione.

Soltanto se, come ha detto l'onorevole Veronesi, questa strada o queste due strade, di cui abbiamo parlato, non dovessero entrare nel piano di sistemazione successivo previsto dal Ministero, ci dovrebbe essere una sospensione da parte delle Commissioni competenti. Ma se nel disegno di legge, che il Governo sottoporrà alle Camere, queste strade sono classificate tra le statali, attuare ciò adesso o più tardi non inciderà in nulla, perché dovranno prima o poi essere sistemate.

Qualora noi invece non approvassimo la proposta di legge in esame, non voglio dire che saremmo non molto cortesi verso i colleghi del Senato, ma verremmo in certo qual modo a rinviare nel tempo il problema, per-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1956

ché questa strada sarà inclusa nel piano successivo.

Dico perciò ai colleghi Rigamonti e Villani e ai loro rispettivi gruppi; se essi credono che questa strada non sia da includersi successivamente, è giusto che insistano per la sospensiva: ma se ritengono che, per la obiettiva intrinseca situazione in cui si trova, dovrà essere inclusa, la sospensiva attuale potrebbe suonare piuttosto sfiducia verso quanto è stato concordato, che rispondere a una necessità di fatto.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io mi rendo conto di una specie di imbarazzo nel quale ci troviamo un po' tutti di fronte alla continua presentazione di provvedimenti da parte di deputati e senatori per la statizzazione di determinati tronchi stradali. Mi preme però innanzi tutto ricordare che il Governo ha sempre assunto una posizione univoca in proposito, pur senza opporsi, per deferenza ai deputati e senatori, alle singole proposte di legge, poiché ciò non gli sarebbe sembrata una forma di cortesia verso il potere legislativo, che evidentemente è autonomo e sovrano. Tuttavia il Governo ha cercato in ogni occasione di chiarire la posizione in cui si trovava la strada, oggetto di ogni singolo provvedimento. Se con pacatezza ricordiamo le sei o sette proposte di legge che tra Camera e Senato sono giacenti, vediamo che in questo caso ci troviamo in una situazione estremamente diversa. Senza tediare la Commissione ricordando tutte le singole posizioni, accennerò particolarmente a due: la prima posizione, che aveva dato luogo a discussioni anche in questa sede, riguardava la strada del Pino, per il semplice cambiamento, per così dire, del nome di battesimo. Il Governo ritenne di poter presentare il provvedimento relativo, perché non incideva assolutamente nella spesa, mentre il cambio di nome importava una questione di equa classificazione. Dopo i chiarimenti non ci fu luogo a contendere e il provvedimento fu approvato dalla Camera e dal Senato. L'altra posizione riguarda la strada del Grappa. Tutti ricordano che il Governo, rimettendosi alla Commissione, disse anche coraggiosamente che non avrebbe potuto assumere le spese per la sistemazione di quella strada. Ma i proponenti, onorevole Riva e altri, obiettarono che si trattava di una strada interessante il massiccio del Grappa, caro agli italiani per la prima guerra mondiale e per tutto quello che era avvenuto durante la lotta di liberazione nella seconda guerra mondiale. Pertanto i proponenti intendevano che quel tratto di

strada, che è adibito solo alla circolazione di coloro che nel periodo estivo vanno a rendere omaggio ai nostri morti, fosse classificato come strada statale. Le Commissioni della Camera e del Senato accettarono questa tesi di omaggio patriottico e la strada fu classificata statale.

Nessun altro provvedimento venne approvato.

Veniamo ora alla strada oggetto della proposta di legge in esame. Questo tronco, come ha detto con chiarezza il relatore, ha una fisionomia particolare. Colui che scendendo dal Brennero arriva a Fortezza, per andare sulla strada della Pusteria deve scendere e poi ritornare sui propri passi, facendo otto chilometri di strada in più con un dislivello di 170 metri. Il tratto di strada, di cui ci occupiamo, esiste già, ma non è mai stato classificato né statale né provinciale. Fu costruito a suo tempo, poi fu semiabbandonato. Successivamente fu sistemato dalla provincia per il periodo delle Olimpiadi. Ha una lunghezza di circa quattro chilometri e renderà più agevole la prosecuzione dal Brennero verso la Pusteria, Dobbiaco, San Candido, Cortina di Ampezzo, zona nella quale il flusso turistico è enorme sia d'estate che d'inverno. I proponenti chiedono che questo tratto di strada sia classificato statale.

Si dirà che non è solo questione di classifica, ma anche di sistemazione. Lo debbo riconoscere. Però il Senato ha potuto assodare che la spesa massima oscillerà tra i 150 e i 180 milioni. Si tratta praticamente, quindi, di una rettifica, vorrei dire di una piccola sistemazione e della depolverizzazione della strada, in parte già depolverizzata, ma ormai danneggiata per la mancanza di manutenzione dopo le Olimpiadi.

Oggi posso dire che, in base al disegno di legge per la sistemazione della viabilità, ormai già approvato dal Consiglio dei ministri e che verrà quindi presentato alle Camere, tutte le strade le quali danno accesso diretto ai confini dello Stato sono classificate statali. Ove si obiettasse che questo tratto di strada non porta al confine, risponderai che tutti quei tratti di strada, come questo, che uniscono due strade statali (nel caso particolare la Pusteria con la strada del Brennero), diventano strade statali. Non c'è dubbio quindi che la strada, oggetto della proposta di legge, abbia tutti i crismi e tutti i diritti per diventare statale.

La situazione di questa strada è diversa da quella di altre. I colleghi ricorderanno la strada che era stata proposta in Val d'Aosta.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1956

Si trattava di un problema enormemente complesso: due miliardi e mezzo di lavori per rettifiche di strade, costruzione di nuovi tronchi, rifacimento di ponticelli rovinati, e via di seguito. Anche molto diversa è la strada che interessa l'onorevole Rigamonti, una strada provinciale per la quale con la legge n. 647 sono stati riattivati molti chilometri e si tratterebbe ora di stabilire un contributo di 700 milioni. Ben diversa è la strada che dalla Toscana va nelle Marche, per la quale occorrono un miliardo e cinquecento milioni di lire. E potrei continuare su questa esemplificazione.

Mi pare quindi che il Presidente non abbia mancato alla propria costante imparzialità, ponendo in discussione la proposta di legge relativa alla Fortezza-Sciaves, già approvata dal Senato. Si tenga presente — forse non ho dimenticato la mia origine di senatore — che l'approvazione della strada del Grappa fu data dal Senato, oltre che per un atto di omaggio ai luoghi sacri alla patria, anche per non smentire la Camera, che già aveva dato la sua approvazione.

La strada Fortezza-Sciaves è l'unica approvata dal Senato ed ecco perché il nostro Presidente vi presenta questa proposta di legge per l'approvazione.

Ripeto ancora che non vorrei assolutamente che qualcuno dicesse, perché non è vero, che il Governo desidera questa approvazione. Il Governo lascia la Commissione perfettamente libera e sovrana. Però obiettivamente debbo fornire tutti gli elementi di giudizio, perché non si ritenga che si vuol fare una eccezione ingiustificata: la strada esiste; logicamente è classificabile come statale, sia perché adduce al confine dello Stato, sia perché unisce due strade statali; e, quello che è più importante per dimostrare che la cosa non preoccupa dal punto di vista finanziario, il Senato ha cancellato la parte che riguardava l'addebito della spesa a determinati capitoli, limitandosi a battezzarla strada statale 49-bis. Infatti, pur essendo molto povero il bilancio dell'A.N. A.S., non sarà difficile trovare 150 milioni per una strada che ha migliaia di passaggi e ne può avere decine di migliaia durante la stagione turistica corrispondente a dodici mesi su dodici mesi. La strada in oggetto può quindi diventare una strada statale veramente degna di questo nome.

Mi si permetta di aggiungere, per uno scrupolo di obiettività, che al Senato si è fatto anche un altro rilievo. Questa strada porta a sinistra direttamente verso vallate affluenti naturalmente e spontaneamente verso un determinato indirizzo, che non è stato mai

toccato da invasioni straniere, cioè verso il Cadore, verso la zona dell'Ampezzano, assolutamente e indiscutibilmente italiana, tanto che vi si parla sempre la lingua italiana o tutto al più il ladino nella zona di destra. Da questa altra parte, invece, entriamo in zone che non si discutono dal punto di vista della nazionalità, ma dove la lingua parlata è indiscutibilmente un'altra. Perché allora si deve sacrificare una zona a favore di un'altra, quando la situazione viene posta così obiettivamente?

Ripeto che, se io ho adoperato un pò di calore nel dare chiarimenti, non si deve pensare assolutamente che il Governo voglia influenzare il giudizio della Commissione. Io ho soltanto il dovere di chiarire le posizioni.

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

« Il tratto di strada Fortezza-Sciaves dal bivio a sud di Fortezza della strada statale n. 12 al bivio della strada statale n. 49 presso Sciaves è classificato statale ed assume il numero 49-bis ».

CURTI. Noi non abbiamo nessuna osservazione da fare sulle questioni poste dall'onorevole Sottosegretario; dobbiamo però ribadire il nostro concetto sulla pregiudiziale. Il Presidente sa quanti di questi progettini noi avremmo da portare...

PRESIDENTE. Ella forse non era presente quando io ho fatto le mie premesse.

CURTI. A noi non sembra opportuno continuare in questo indirizzo di sistemazione frammentaria, alla quale ci siamo più volte opposti. Siamo veramente rammaricati e pertanto non ci è possibile oggi votare a favore di questa proposta di legge. Siamo d'accordo sulla utilità, sulle ragioni tecnico-turistiche e sulle altre considerazioni esposte dall'onorevole Sottosegretario, che nessuno pone in dubbio. Però per questa volta siamo costretti ad astenerci dal voto. Qualunque altra volta ci verranno presentate proposte di questo genere, voteremo contro.

RIGAMONTI. Desidero aggiungere, a quanto ha detto il collega Curti, che la risposta positiva data dall'onorevole Sottosegretario alla domanda del collega Veronesi dovrebbe convincerci dell'inutilità di approvare la proposta di legge in esame, dato che, in base al disegno di legge governativo, questa strada entrerà a far parte delle strade statali.

PRESIDENTE. Un'altra considerazione potrebbe anche essere quella che, non approvando la proposta di legge, si costringerà il Governo a presentare al più presto il disegno

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1956

di legge di carattere generale. Ad ogni modo è libero ciascuno di votare come crede.

VILLANI. Noi, pur essendo concordi nel merito, ci asterremo dalla votazione, perché le spiegazioni date dall'onorevole Sottosegretario, dal Presidente e dal relatore confermano che questa proposta di legge è in contrasto col punto di vista già stabilito dalla Commissione.

PERLINGIERI. Io rettifico la mia precedente dichiarazione. Voterò a favore della proposta di legge per le considerazioni di carattere nazionale fatte dall'onorevole Sottosegretario.

PRESIDENTE. Trattandosi di articolo unico, la proposta di legge sarà direttamente votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Norme per le segnalazioni visive dei velocipedi. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2560).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per le segnalazioni visive dei velocipedi ».

L'onorevole Sottosegretario chiede di fare delle dichiarazioni, prima dello svolgimento della relazione. Ne ha facoltà.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho il dovere di fare la stessa dichiarazione che feci al Senato prima della discussione di questo disegno di legge. Questo fu presentato dal Ministro dei lavori pubblici, quando si era ancora in dubbio sulla possibilità di raggiungere quel felice accordo che ha permesso poi di far concretare rapidamente il testo di progetto del nuovo codice della strada.

Gli onorevoli deputati ricordano che in dichiarazioni rese pubbliche durante una conferenza dei trasporti a Stresa fu assicurato che il Governo avrebbe mantenuto la promessa di presentare un disegno di legge per delegare lo stesso Governo ad emanare entro sei mesi il codice della strada. La richiesta di questa legge delega è stata effettivamente presentata.

Il codice della strada è stato studiato per sette od otto anni da una commissione già presieduta da un illustre magistrato. Ma, per far presto, in attesa che le Camere diano l'approvazione alla delega, tale commissione è stata sostituita da altra più ristretta che procede con la massima alacrità e i cui lavori sono seguiti diuturnamente da due Sottosegretari, l'onorevole Mannironi e il sottoscritto, i quali intervengono personalmente quando vi sono problemi difficili da risolvere.

Allora io domando a me stesso — l'ho domandato alla VII Commissione del Senato e lo domando ora alla VII Commissione della Camera — se non sia il caso di rinviare questa discussione, dato che il problema, oggetto del disegno di legge in esame, dovrà inevitabilmente essere risolto nel codice della strada e che la soluzione potrebbe non essere perfettamente conforme a quella a cui si addivenisse oggi.

La Commissione del Senato è stata di avviso diverso, anche per il motivo, oggi superato, che il Governo non aveva ancora presentato la richiesta per la legge delega e che la formulazione del codice della strada non era così avviata — eravamo nell'ottobre scorso — come lo è oggi.

Ho dovuto fare queste dichiarazioni, perché è mio compito specifico informare la Commissione dello stato attuale della questione, libera la Commissione stessa di stabilire se ritiene opportuno procedere all'approvazione di questo disegno di legge oppure se intende aggiornare questo problema all'esame del codice della strada.

PRESIDENTE. Dalle dichiarazioni fatte dall'onorevole Sottosegretario sorge il problema pregiudiziale del rinvio. Non credo che, qualora la Commissione addivenisse al rinvio, la sua decisione potrebbe essere considerata una mancanza di riguardo per il Senato, poiché, come abbiamo sentito, dopo l'approvazione del Senato si è verificato un fatto nuovo, cioè l'assicurazione della imminente presentazione del codice della strada. Il rinvio perciò è giustificato.

Comunque, sulla questione apro la discussione.

VERONESI, *Relatore*. Chi ha sollevato la pregiudiziale?

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha esposto l'attuale situazione al riguardo ed io propongo la sospensiva.

CAMANGI. Faccio mia la proposta suddetta. Mi sembra che le considerazioni del Sottosegretario siano molto sensate. Anche se la pregiudiziale non fosse stata fatta formalmente, essa sarebbe nei fatti e non potremmo ignorarla.

Questo disegno di legge, ove diventasse legge, andrebbe in vigore un anno dopo la sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*. Quindi noi faremmo oggi una legge che dovrebbe andare in vigore nella migliore delle ipotesi tra un anno, mentre sappiamo già che entro questo periodo il codice della strada entrerà in vigore. Perciò, o questa legge si dimostrerebbe inutile nel momento in cui dovrebbe entrare

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1956

in vigore, perché preceduta dal nuovo codice, oppure — caso che sarebbe da evitare — potrebbe verificarsi che questa legge, alla sua entrata in vigore, si trovasse in contrasto con norme già entrate in vigore attraverso il codice della strada.

Mi pare che queste considerazioni inducano a rinviare l'esame del provvedimento all'ordine del giorno.

GREZZI. Noi pensiamo che questo disegno di legge, essendo già stato approvato dal Senato, dovrebbe essere approvato anche dalla Camera ed entrare in vigore.

PRESIDENTE. Ma entrerà in vigore tra un anno, quando avremo già il nuovo codice della strada!

GREZZI. Se il Senato ha creduto opportuno fissare un anno di tempo per l'entrata in vigore della legge in esame, un termine per lo meno uguale dovrà essere fissato per l'entrata in vigore del codice della strada. A parte questo, poiché sappiamo che cosa rappresenta la circolazione dei velocipedi sulle strade nazionali e di quanti disastri sia causa, noi crediamo opportuno che il disegno di legge venga immediatamente approvato.

VERONESI, *Relatore*. Io pregherei i colleghi di dar corso al provvedimento, perché anche per il codice della strada occorrerà un anno di tempo prima che entri in vigore. Per quanto riguarda la sostanza del provvedimento, io ritengo che, dopo sette od otto anni di gestazione, la materia riguardante i velocipedi, da trasfondere nel codice della strada, sia in fondo quella che è stata stralciata e portata in questo disegno di legge in esame, disegno di legge d'iniziativa del Governo col concerto di molti Ministri: quello dei lavori pubblici, dell'interno, degli esteri, della giustizia, delle finanze, dei trasporti, dell'industria, della difesa, dell'agricoltura.

Ma l'argomento essenziale è questo: che, sia come ciclista, sia come autista, c'è veramente da aver paura per ogni mese di ritardo all'entrata in vigore di questa legge. Io come ciclista sulle strade statali vado con molta paura; come autista constato che nei momenti di incrocio durante le ore notturne non si vede niente e i poveri ciclisti vanno a finire sotto le ruote, con gravi conseguenze per loro e per gli autisti stessi. Non prendiamoci quindi la responsabilità di rinviare la legge solo perché stiamo aspettando il codice della strada. Tutti abbiamo pratica dei lavori parlamentari; basta che capiti un qualunque incidente nella vita politica, crisi di Governo, sostituzione di Ministri o altro, e tutta l'urgenza che si era programmata viene meno. Non ci prendiamo

quindi la responsabilità di ulteriori luttuosi incidenti.

MATTEUCCI. Per dichiarazione di voto, sulla proposta di rinvio. Io mi dichiaro contrario al rinvio per le ragioni dette dall'onorevole Veronesi e dall'onorevole Grezzi. Non credo che possano nascere dei contrasti tra il codice della strada e questo disegno di legge, presentato dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con sette o otto altri Ministri. È stato studiato, ponderato, quindi non vi sarà che da travasarlo nel nuovo codice della strada, perché certamente la materia sarà stata regolata con una certa concretezza e sistematicità.

D'altra parte è opportuno anticipare i tempi, perché coloro che devono costruire gli apparecchi per le segnalazioni visive e acustiche possano attrezzarsi in conseguenza.

CAMANGI. E se il codice disporrà diversamente?

MATTEUCCI. Farà male. Non siamo in una materia di calcolo sublime o di quadratura del cerchio! Io ho tutto il diritto di ritenere che la materia di questo provvedimento, studiata quando da otto anni era in discussione il codice della strada, sia definitiva. Ogni giorno si debbono lamentare incidenti stradali e voi sapete quanti di essi siano causati dai ciclisti. Approviamo quindi il provvedimento, con la preghiera al Sottosegretario di inserirlo poi integralmente nel codice della strada.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero chiarire che il Governo si era fatto uno scrupolo di presentare questo disegno di legge riguardante la sicurezza di coloro che vanno sui velocipedi e di coloro che guidano le macchine, proprio perché nell'attesa del codice della strada non si potesse addebitare al Governo una responsabilità. Senonché, presentato il provvedimento, non solo la stampa ha criticato questa legislazione frammentaria, ma il Senato ha anche modificato alcune norme, particolarmente nella parte relativa alle sanzioni, in quanto il disegno di legge prevedeva pene pecuniarie per alcune centinaia di lire e l'altro ramo del Parlamento le ha portate a cinque, otto e ventimila lire.

Gli onorevole senatori, dunque, hanno modificato il disegno di legge e proprio per questo si sono rinfocolate le critiche. Si osserva tra l'altro che oggi che il Governo ha chiesto la legge delega per emanare il codice della strada entro sei mesi, è opportuno aspettare questo codice.

Ho il dovere di ricordare tutto questo, perché i deputati della VII Commissione ne siano informati. Quanto all'urgenza, lo stesso Go-

 LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1956

verno l'ha riconosciuta presentando il disegno di legge. Tuttavia deve avvertire subito che, quando si passerà all'esame del provvedimento, il Governo dovrà ricordare che sono state apportate dal Senato delle modifiche che ci appaiono piuttosto esagerate. A me non pare possibile applicare multe di ottomila o ventimila lire a un ciclista che manca.

Ciò chiarito, la Commissione deliberi come crede.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio fatta propria dall'onorevole Camangi.

(È approvata).

Prima di passare alla votazione segreta, rivolgo a tutti i colleghi gli auguri per il Natale e il nuovo Anno, per loro e per le loro famiglie.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta della proposta di legge approvata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta della seguente proposta di legge:

Senatori BRAITENBERG e RAFFEINER: « Classifica fra le strade statali del tratto di strada

Fortezza-Sciaves » (*Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2539):

Presenti	36
Votanti	25
Astenuti	11
Maggioranza	13
Voti favorevoli	21
Voti contrari	4

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Bernardinetti, Bianchi Chieco Maria, Bon-tade Margherita, Camangi, Cervone, De Biagi, De Capua, Di Leo, Filosa, Garlato, Geraci, Giglia, Guariento, Matarazzo Marcello Ida, Merenda, Pacati, Pasini, Perlingieri, Pignatone, Polano, Sanzo, Sartor, Spadazzi, Spataro, Veronesi.

Si sono astenuti:

Baglioni, Curcio, Di Nardo, Floreanini Gissella, Giacone, Grezzi, Magno, Matteucci, Rigamonti, Spallone, Villani.

La seduta termina alle 10,30.

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

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI