

COMMISSIONE VII  
LAVORI PUBBLICI

LXXV.

SEDUTA DI VENERDÌ 29 NOVEMBRE 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

**INDICE**

	PAG.
<b>Congedo:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	729
<b>Disegno e proposte di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico (2666); CAMANGI: Trasferimento alle province delle strade extraurbane comunali, di bonifica ed ex militari (459); RIGAMONTI ed altri: Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali (1593).	729
PRESIDENTE . . . . .	729, 736, 738, 739, 740, 742
GUARIENTO, <i>Relatore</i> . . . . .	730
MAGNO . . . . .	736, 740
RIGAMONTI . . . . .	738
QUINTIERI . . . . .	739
ANGELUCCI NICOLA . . . . .	739
PASINI . . . . .	739, 740
DI FILIPPO . . . . .	740
CAMANGI . . . . .	740

**La seduta comincia alle 9,35.**

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

(È approvato).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Spampanato.

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

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

Si tratta, come gli onorevoli colleghi vedono, dei progetti di legge sulla viabilità minore, dei quali, nella seduta di ieri l'altro, la Commissione, all'unanimità, ha chiesto il deferimento in sede legislativa.

L'Assemblea ha accolto tale nostra richiesta, cosicché oggi noi possiamo, senz'altro, trattare la questione in sede deliberante.

Come avranno preso conoscenza dalle copie ciclostilate, che ho fatto distribuire a tutti gli onorevoli colleghi, io — come risultato dei contatti a degli accordi presi col Ministro per il

## LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1957

tesoro — ho presentato il seguente articolo sostitutivo dell'articolo 20 del progetto governativo.

« Sostituire l'articolo 20 del disegno di legge col seguente:

« Il Ministro per i lavori pubblici è autorizzato, entro il limite di lire 180 miliardi, a concedere alle Amministrazioni provinciali un contributo fino al 60 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione generale delle strade che saranno classificate provinciali ai sensi del precedente articolo 19.

« La somma di lire 180 miliardi è stanziata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici come segue:

L. 1 miliardo nell'esercizio 1957-58	
» 5 miliardi	» 1958-59
» 12	» 1959-60
» 18	» 1960-61
» 26	» 1961-62
» 33	» 1962-63
» 41	» 1963-64
» 44	» 1964-65

« Le somme non impegnate in un esercizio saranno utilizzate negli esercizi successivi ».

Il Relatore, onorevole Guariento, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

GUARIENTO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, nella ripresa della discussione dei progetti di legge n. 2666, 459 e 1593, trasferiti in sede legislativa, intendo ricollegarmi alla mia relazione fatta in sede referente.

In questa relazione io, dopo aver insistito sulla necessità e urgenza della legge, passavo a riportare alcuni dati relativi alla viabilità minore, necessari per dare una esatta misura delle dimensioni del problema:

« Rete provinciale. — Lo sviluppo complessivo della rete provinciale, nell'anno 1956, era di chilometri 47.327,095.

« La larghezza media delle carreggiate è di metri 5,82, con un minimo di metri 4,50 per la provincia di Imperia e metri 4,80 per le provincie di Perugia ed Enna.

« Il 18 per cento delle strade provinciali ha una larghezza superiore ai 6 metri e, altrettante, larghezze inferiori ai 5 metri.

« La lunghezza dei tratti depolverizzati, fino al 1956, era di chilometri 30.777, pari al 65 per cento.

« Solo 6 provincie hanno ormai l'intera rete depolverizzata. Nell'Italia settentrionale tale trattamento raggiunge l'81 per cento della rete provinciale. Si calcola che il costo medio della manutenzione per chilometro oscilla tra lire 550.000 e lire 600.000 e che la spesa com-

pletiva per la manutenzione dell'intera rete provinciale sia stata, per il 1956, di 22.500 milioni di lire.

« Per eliminare le principali manchevolezze delle strade provinciali, come ad esempio, larghezza insufficiente delle carreggiate, sinuosità dei tracciati, deficienza del sottofondo, si prevede necessaria una spesa di 250 miliardi di lire.

« Strade comunali. — L'intera rete delle strade comunali extra urbane ha uno sviluppo di chilometri 121.583,494, di cui chilometri 97.554 avrebbero una larghezza inferiore ai metri 5.

« La depolverizzazione è stata praticata solo su chilometri 9.100. Resta, pertanto, da depolverizzare il 92 per cento circa dell'intera rete.

« È bene tener presente che, per la maggior parte di queste strade, alla depolverizzazione deve essere premettuto un rinnovo in profondità del sottofondo, se si vuole che il manto bitumato di superficie resista all'azione dei carichi pesanti, che ormai circolano in tutte le strade ».

Concludevo questa parte introduttiva con le seguenti parole:

« A questo punto, onorevoli colleghi, io vorrei fare un'altra premessa all'esame del disegno di legge. Ed è questa.

« La rete stradale nazionale, per la natura, l'estensione e la diffusione che va assumendo il traffico deve essere considerata un tutto organico e unitario in rapporto ai servizi, che le strade devono rendere, e alle esigenze e ai bisogni, cui devono far fronte.

« È auspicabile, adunque, ridurre il più possibile il numero delle competenze e unificare i criteri e le caratteristiche delle opere.

« Quando questi elementi mutano da comune a comune, da provincia a provincia, quando gli interventi e i provvedimenti non sono concomitanti, ma sono sfasati nel tempo, e ciò inevitabilmente a causa della varietà degli Enti preposti e delle loro disponibilità, non si può raggiungere, per la viabilità, quella organica omogeneità che è il fattore indispensabile per garantire un traffico ordinato e sicuro e per dare un rendimento elevato agli ingenti mezzi che sulle strade sono impegnati.

« Ed ecco perché, preliminarmente, devo dire che il lasciare ancora ai comuni una parte tanto notevole delle strade preoccupa immensamente, non solo per quella croce pesante che le strade sono per le amministrazioni comunali, ma anche e, soprattutto, perché una frammentaria azione con mezzi insufficienti

al bisogno, se pur cospicui, non riuscirà ad eliminare una situazione veramente insopportabile.

« Comunque, la *dura lex* imposta dalle possibilità del tesoro e dei bilanci delle provincie, ci costringe ad accettarla pur di fare almeno qualche passo in avanti nella soluzione del gravissimo problema ».

Passavo, quindi, ad illustrare nel modo seguente, i singoli progetti:

« La proposta di legge dell'onorevole Camangi è composta di poche linee fondamentali, ha la dote della chiarezza e della semplicità, prevede procedure rapide per gli atti amministrativi e burocratici e tenta di proporre una risoluzione radicale del problema.

« Con gli articoli 1 e 2 la proposta prevede che tutte le strade non statali, e cioè quelle comunali, quelle di bonifica e quelle ex militari passino alle rispettive provincie competenti per territorio.

« Basterà la presentazione, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge, di un elenco delle strade da trasferire alle provincie, perché queste, in assenza di contestazioni, debbano iscrivere tali strade nel loro patrimonio viario.

« Eventuali contestazioni potranno essere regolate con l'intervento dei prefetti, assistiti dagli uffici del Genio civile, salvo il ricorso al Ministero dei lavori pubblici, in caso di mancato accordo.

« Ove uno degli enti aventi l'obbligo della presentazione dell'elenco delle strade omettesse di farlo, dovrà provvedere d'ufficio la amministrazione provinciale, salvo il diritto di chiedere la liquidazione di un indennizzo all'ente ritardatario.

« A questo punto vorrei osservare che tale operazione, pur avendo il pregio della semplicità, potrebbe assumere, specialmente verso i comuni, che devono essere gelosi custodi della loro autonomia, l'aspetto di una spogliazione coattiva, senza che i relativi consigli comunali possano liberamente deliberare in proposito.

« L'articolo 3 della proposta Camangi fissa le norme per la formazione di nuovi organici del personale delle amministrazioni provinciali scegliendo tra i dipendenti dei comuni addetti al servizio delle strade.

« Secondo l'articolo 4 dovrebbero essere devoluti per intero a favore delle amministrazioni provinciali:

1°) i proventi della tassa di circolazione sui veicoli a trazione animale;

2°) il contributo integrativo di utenza stradale, tranne la quota spettante alla A.N.A.S.;

3°) il contributo di miglioramento dovuto a termini dell'articolo 236 del testo unico della legge sulla finanza locale;

4°) i proventi derivanti dalle tasse di pubblicità sulle strade provinciali e tutti i canoni dovuti per l'uso delle strade stesse.

« L'articolo 5 che costituisce il punto centrale della proposta di legge fissa le norme per l'intervento finanziario dello Stato a favore delle provincie, da fissarsi dai Ministeri competenti, in base a un elenco completo delle strade da trasferire alle amministrazioni provinciali, presentato entro il 31 ottobre di ogni anno.

« Per il primo anno di applicazione della legge, l'onorevole Camangi fissa la misura del contributo dello Stato alle provincie in lire 200.000 per ogni chilometro di strada a loro carico.

« Io credo che l'onorevole Camangi in questo articolo abbia pensato solo a un contributo per la manutenzione ordinaria, che corrisponderebbe a una somma annua di lire 24 miliardi, pari al 40 per cento della spesa richiesta alle provincie a tale scopo, quando passassero a loro carico i 120.000 chilometri delle strade comunali e considerata, come dissi, una spesa media di lire 500.000 per chilometro (60 miliardi).

« E per la sistemazione e la depolverizzazione di quel 92 per cento di strade comunali che ancora ne sono prive e che passerebbero a carico delle provincie?

« La proposta di legge non dice nulla a questo riguardo.

« Io mi domando quale potrà essere la situazione e la reazione delle provincie, particolarmente di quelle deficitarie, quando vedessero d'un colpo dilatarsi la loro rete con l'apporto di un complesso di strade in pessimo stato. Certamente non saranno bastevoli i proventi previsti dal precedente articolo 4.

« Mi par che qui si trovi il punto vulnerabile della proposta di legge Camangi.

« Non mi soffermo sui rimanenti articoli che riguardano più che tutto questioni di dettaglio.

« La proposta di legge dell'onorevole Rigamonti — è il caso di dirlo subito —, al contrario della precedente, si preoccupa della sistemazione con depolverizzazione e del trasferimento di una parte soltanto delle strade comunali alle provincie, dimenticando, invece, la manutenzione e il maggior onere da essa richiesto.

« L'articolo 1 porta un ritocco all'attuale classificazione delle strade includendo tra le statali quelle che collegano due o più provincie. Meglio sarebbe stato dire « due o più capoluoghi di provincia ».

« Inoltre, dovrebbero passare alle provincie quelle « strade comunali che rivestano particolare importanza per lo sviluppo economico e turistico della località da esse servite ».

« Formula alquanto incerta, tanto più se i trasferimenti dovessero avvenire su richiesta dei consigli provinciali, che molto spesso potrebbero essere restii nel riconoscere le caratteristiche previste per la riclassificazione.

« Nell'articolo 2 si stabilisce che la classificazione di strade provinciali sia subordinata alla previa sistemazione e depolverizzazione a cura dei comuni e dei consorzi dei comuni o delle provincie (non è chiaro, perché si citino anche queste), su progetto presentato al Ministero dei lavori pubblici dalle amministrazioni provinciali, di concerto con quelle comunali.

« A questo riguardo, voglio dire che, una volta fissate quali siano le strade da trasferire alla provincia, meglio sarebbe lasciare ad essa l'incombenza della sistemazione e della depolverizzazione, perché attrezzata tecnicamente meglio dei comuni, e per quella uniformità che dovrebbero avere i progetti.

« Trascurando alcune questioni di secondaria importanza vengo ai due articoli 6 e 7 della proposta di legge.

« L'articolo 6 stabilisce che per le opere previste dalla legge, e cioè sistemazione e depolverizzazione, la spesa dovrebbe gravare, per il 60 per cento, sul bilancio dello Stato e, per il 40 per cento, sui bilanci degli enti interessati, cioè i comuni.

« E per l'articolo 7 lo Stato dovrebbe stanziare, nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per il primo anno, lire 10 miliardi, per ciascuno degli 8 esercizi successivi, lire 20 miliardi e lire 30 miliardi per un altro anno. In totale, in 10 anni la somma di lire 200 miliardi. A questi dovrebbero corrispondere lire 133 miliardi, come apporto dei comuni per il loro 40 per cento.

« Con la somma risultante di lire 333 miliardi, secondo i calcoli del proponente, si dovrebbe provvedere alla sistemazione e depolverizzazione di 25 mila chilometri di strade comunali e a rettifiche, allargamenti e rinnovi di altri 15 mila chilometri.

« Devo osservare che ai comuni resterebbero ancora il carico di altre strade per circa 90 mila chilometri e quello per gli interessi e gli ammortamenti dei mutui, sulla somma

complessiva di 133 miliardi, pari a 8 miliardi e 600 milioni annui.

« Ciò verrebbe a ridurre il beneficio che i comuni dovrebbero risentire dalla provincializzazione di talune loro strade e che dovrebbe facilitare il miglioramento della manutenzione della rimanente rete.

« Infatti, ammesso che passino alla provincia i 25 mila chilometri, i comuni realizzerrebbero una economia di miliardi 12,5, ma, contemporaneamente, avrebbero l'onere di miliardi 8,6 all'anno per l'ammortamento e gli interessi dei mutui che dovrebbero contrarre.

« In 35 anni avrebbero una spesa di circa 300 miliardi di lire.

« Il numero dei chilometri da trasferire alle provincie, secondo la proposta Rigamonti, si avvicina a quello dichiarato accettabile dalle provincie, le quali, però, dichiarano di non saper come far fronte al nuovo onere, che, diminuito dal risparmio realizzabile dal trasferimento di strade allo Stato, risulterebbe di miliardi 8,5 all'anno.

« Per fronteggiare tali nuovi oneri, la proposta di legge nulla prevede a favore delle provincie.

« Gli altri articoli della proposta Rigamonti tracciano norme per il finanziamento dei mutui agli Enti e le modalità dei versamenti dello Stato.

« Pertanto, riassumendo:

« Con la proposta di legge Camangi: il trasferimento immediato alle provincie delle strade non statali, un contributo dello Stato variabile per chilometri (inizialmente lire 200.000, per chilometro, annue) per la manutenzione; nulla per la sistemazione e la depolverizzazione.

« L'onere derivante allo Stato sarebbe di lire 24 miliardi annui.

« Con la proposta Rigamonti: una modifica della classifica delle strade; il trasferimento parziale (25 mila chilometri in 10 anni) alle provincie delle strade comunali, previa depolverizzazione e sistemazione.

« Onere risultante per lo Stato lire 200 miliardi, ripartiti in 10 annualità, e per gli Enti lire 133 miliardi, da sostenere con mutui.

« Nulla è previsto per la manutenzione delle strade comunali e delle nuove strade provinciali.

« Il progetto di legge governativo contempla una materia più vasta che le proposte di iniziativa parlamentare.

« Esso pone mano, oltre che alla parte più sostanziale del problema, cioè a quella tecnico-finanziaria, anche a quella burocratico-amministrativa.

## LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1957

« Si compone di 3 parti:

Titolo I: Norme sulla classificazione delle strade di uso pubblico;

Titolo II: Norme per la manutenzione delle strade comunali;

Titolo III: Norme transitorie.

« Se con preliminare sguardo d'insieme vogliamo osservare la parte principale del provvedimento, si deve dire che in esso il Governo riconosce la impossibilità per i comuni di adeguare la loro viabilità alle nuove esigenze del traffico, per mancanza di attrezzature tecniche e, soprattutto, per grave insufficienza di mezzi. E, pertanto, il disegno di legge si propone di trasferire la parte più importante della rete delle strade, esterne all'abitato, alle amministrazioni provinciali, lasciando — così dice la relazione — ai comuni « le strade interne agli abitati e quelle esterne aventi minore importanza e interesse strettamente locale ».

« L'onere finanziario derivante alle amministrazioni provinciali sarà ripartito fra esse e lo Stato, nella ragione, rispettivamente, del 40 per cento e del 60 per cento. Questo, limitatamente a un massimo di contributo statale di 3 milioni per chilometro.

« La spesa totale a carico dello Stato, suddivisa in 12 annualità, raggiungerebbe la cifra di lire 100 miliardi e quella delle provincie miliardi 66.333. In totale, in 12 anni, sarebbero spesi, in cifra tonda, lire 166 miliardi e 440 milioni.

« Non mancherà certamente chi vorrà dire che il periodo previsto di 12 anni è alquanto lungo e che, data la situazione delle strade comunali, per il forzato abbandono in cui sono lasciate e in rapporto alla rapidità con la quale si dilata e si intensifica il traffico automobilistico, sarebbe auspicabile una più sollecita soluzione del problema.

« Io vorrei, a mia volta, soffermarmi a fare qualche osservazione sulle cifre della spesa e dei chilometri da trasferire dai comuni alle provincie.

« È matematicamente certo che la spesa necessaria per una sistemazione superficiale del piano stradale e una depolverizzazione mediante un manto bitumato, per ora, è di lire 800 al metro quadrato.

« Ammessa una larghezza media di 6 metri, risulta una spesa per chilometro di circa 5 milioni di lire.

« È anche certo che il 90 per cento delle strade che passano alle provincie avranno, almeno, bisogno di sistemazione e di depolverizzazione. E, pertanto, la spesa complessiva ne-

cessaria per i 50.000 chilometri si aggirerà sui 250 miliardi.

« Cosicché i 100 miliardi messi a disposizione dello Stato non costituiscono il 60 per cento, ma il 40 per cento della spesa.

« I 100 miliardi del progetto di legge sarebbero nella giusta misura se il costo unitario di detto trattamento fosse di lire 3.300.000 per chilometro, prezzo di molto inferiore alla realtà.

« E, allora, restando immutate tali cifre, esse non servirebbero per la sistemazione e bitumatura di 50.000 chilometri, ma bensì di chilometri 33.300, circa.

« Ma vi è di più, onorevoli colleghi.

« Il predetto costo unitario corrisponde a un trattamento alquanto superficiale.

« Avendo presente lo stato attuale di gran parte delle strade comunali, si sa che una vera sistemazione esigerà, per una alta percentuale di chilometri, uno scasso in profondità per ricostruire un sottofondo resistente ai carichi pesanti e alle alte velocità, esigerà rettifiche e allargamenti, consolidamento o rinnovo dei manufatti.

« E, allora, anche se non vogliamo prendere come costo unitario per tali lavori la cifra di 10.000.000 per chilometro, indicata dalle provincie — e si noti che in tale materia esse hanno una larga e diretta esperienza — ma lo limitiamo alla media di lire 8.000.000 per chilometro, vediamo che per 50.000 chilometri occorrerebbero 400 miliardi.

« Ma rimanendo immutata la cifra stanziata, difficilmente, se si vorrà spendere bene il denaro e arrivare a risultati soddisfacenti e non illusori, difficilmente si potrà arrivare a mettere effettivamente a posto dai 20 ai 25 mila chilometri di strade.

« A meno che, per effetto dei nuovi criteri di classifica delle strade, non si voglia che tutte quelle che presentano i richiesti requisiti, passino alle provincie indipendentemente dalla possibilità della loro sistemazione. Ne guadagnerebbero egualmente i comuni che si sentirebbero sollevati dal peso della manutenzione ordinaria ma protesterebbero le provincie.

« Non posso tacere poi che il disegno di legge nulla prevede per aiutare le amministrazioni provinciali nell'affrontare il notevole onere richiesto dalla manutenzione del nuovo contingente di strade a loro trasferite.

« Ed ora permettetemi una rapida scorsa agli articoli del disegno di legge governativo.

« Fissate nell'articolo 1 in numero di 5 le classi delle strade di uso pubblico, l'articolo

2 precisa meglio e allarga il concetto di strada statale sin qui considerato.

« Si considerano appartenenti a tale classe anche quelle che costituiscono le grandi direttrici del traffico, i diretti e importanti collegamenti di strade statali e le strade che servono traffici interprovinciali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

« Io riterrei opportuno si facesse cenno anche a interesse turistico, dato che in passato, attraverso leggi speciali, qualche precedente si è creato in tale maniera.

« Le provincie propongono il passaggio tra le statali di almeno 6.300 chilometri.

« Relativamente all'articolo 3, che fissa la procedura per la riclassificazione delle strade da provinciali a statali, crederei opportuno che, almeno, dovessero essere sentite anche le amministrazioni provinciali interessate.

« L'articolo 4 indica quali strade siano di competenza della provincia e mi pare che ciò sia fatto con criterio abbastanza ampio.

« È certo, però, che, se si potesse giungere a una soluzione radicale, che portasse a una unificazione, nell'ambito provinciale, della competenza di tutte le strade extraurbane, magari anche con un contributo per un certo numero di anni dei comuni alla provincia, ciò porterebbe, probabilmente, alla auspicata unità di criteri, di organi e di mezzi tecnici e, molto probabilmente, anche a una economia nella spesa per la manutenzione.

« In merito all'articolo 5, che fissa la procedura per la classificazione delle strade provinciali, a parte la inevitabile lentezza a causa del « concerto » richiesto, io vorrei che fosse ammessa anche l'iniziativa dei comuni per proporre il trasferimento alla provincia.

« Altrettanto dicasi per quanto si riferisce all'articolo 6.

« Nulla da osservare sugli articoli 7, 8 e 9 che si occupano della classifica e della relativa procedura delle strade comunali e delle strade vicinali.

« Le strade costruite come opere di bonifica, o per leggi speciali, le strade militari di uso pubblico e quelle da declassificare trovano le loro norme negli articoli 10, 11, 12, 13.

« L'articolo 14 rende obbligatoria la costituzione di un consorzio fra i comuni che non dispongono di una attrezzatura tecnica necessaria.

« Non posso nascondere la mia perplessità in merito a questa obbligatorietà, convinto che, povertà aggiunta a povertà, l'una non elide l'altra e che, piuttosto, si aggiungeranno, per i

comuni, le nuove spese amministrative per i consorzi.

« E vorrei che fosse fatto obbligo al prefetto, sia per quanto riguarda la costituzione dei consorzi, sia per quanto è il contenuto dell'articolo 15, di sentire anche le amministrazioni interessate.

« Infatti, io penso che, nella maggior parte dei casi, il motivo che tratterrà un comune dall'aderire al consorzio non possa essere che quello delle condizioni disastrose del suo bilancio. E, in tale caso, nulla potrà fare anche il prefetto, a meno che non finisca per fare dei prelievi inammissibili su stanziamenti del bilancio comunale, come spedalità o altre spese, per provvedere « in via surrogatoria » ai versamenti anticipati, previsti dall'articolo 15 a favore dell'amministrazione consortile.

« L'articolo 17 rende obbligatoria la costituzione di consorzi per la manutenzione delle strade vicinali.

« Non vi pare che divengano troppo numerosi questi enti, con il pericolo di moltiplicare le spese amministrative ?

« Nel titolo III, gli articoli 18 e 19 stabiliscono le norme e la procedura per la formazione dei piani di classificazione delle strade statali e provinciali. Da notare che si prevede, sia per l'uno come per l'altro una gradualità entro i 12 anni previsti dalla legge per il finanziamento.

« E, se questo è auspicato dallo Stato e dalle provincie, non lo può essere dai comuni che vedono potersi ancora a lungo la loro tristissima situazione.

« Io ritengo, a questo riguardo, che una concomitanza di questa legge con la riforma della finanza locale avrebbe permesso una ragionata dosatura degli oneri e dei proventi delle varie amministrazioni e avrebbe permesso, specialmente agli enti locali, una più fondata fiducia verso l'avvenire che li attende.

« Di quanto è oggetto dell'articolo 20, e precisamente dell'intervento statale per il finanziamento e delle sue discussioni ho parlato nelle premesse.

« Solo ricorderò che per il primo esercizio è previsto lo stanziamento di 1 miliardo, di 5 nel successivo e di 9 miliardi e 400 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1959-60 al 1968-1969.

« Nel giudicare questa ripartizione, dobbiamo avere, io credo, una realistica visione delle possibilità offerte dal tempo e dalle dure esigenze del tesoro.

« Per amore di brevità non mi soffermo nei rimanenti articoli, che, del resto, chiaramente rivelano la loro opportunità ».

A me, ora, onorevoli colleghi, interessa richiamare la vostra attenzione, soprattutto, sulla parte della relazione, in cui lamentavo la insufficienza dei fondi messi a disposizione e la inadeguata valutazione della spesa richiesta dalla sistemazione straordinaria delle strade.

Infatti, fortunatamente — in base all'emendamento del Presidente Garlato all'articolo 20 del progetto governativo, emendamento accettato dal Governo — la somma messa oggi a disposizione e l'abbreviazione del periodo di validità della legge permettono ben diverse considerazioni da quelle allora esposte.

Onorevoli colleghi, l'emendamento sostitutivo dell'articolo 20 concordato con il Ministro per il tesoro porta delle modifiche sostanziali.

Anzitutto, il limite di spesa da 100 miliardi viene elevato a 180.

Pure rimanendo il contributo dello Stato per chilometro da sistemare limitato al 60 per cento della spesa necessaria, è eliminato il secondo comma dell'articolo 20, secondo il quale il contributo non avrebbe potuto essere superiore a 3.000.000.

Noi, allora, abbiamo sostenuto che tale cifra non corrispondeva al 60 per cento, bensì appena al 40 per cento della spesa.

Inoltre, i 180 miliardi, anziché distribuiti nel lungo periodo di anni 12, lo sono in un tempo più modesto: anni 8. E precisamente:

1957-58:	1 miliardo;
1958-59:	5 miliardi.
1959-60:	12 miliardi;
1960-61:	18 miliardi;
1961-62:	26 miliardi;
1962-63:	33 miliardi;
1963-64:	51 miliardi;
1964-65:	44 miliardi;

Se ben notate, l'incremento che subisce la quota annua, tra il secondo e il settimo anno, è in media di 7 miliardi.

Inoltre, si deve subito avvertire che, effettivamente, gli anni si riducono a 7, in quanto, tenendo conto del tempo nel quale la legge potrà entrare in applicazione, si può pensare che il primo apporto dello Stato non sarà di 1 miliardo, bensì le risultanti dagli stanziamenti dei due primi esercizi.

Quanti chilometri di strade, con tali somme, potranno passare dai comuni alle provincie ed essere sistemati e bitumati?

Se si intende che tale operazione sia fatta nel modo migliore e rispondente alle esigenze dell'attuale traffico, non si può spingere la spesa media per chilometro al di sotto del

limite di 8 milioni per chilometro. Pertanto, se il contributo dello Stato sarà contenuto fino al 60 per cento della spesa, e cioè alla cifra arrotondata di 5 milioni, si può concludere che saranno tolti dalle spalle dei comuni circa 36 mila chilometri, cifra notevole e apprezzabile, che, indubbiamente, farà sentire il suo benefico influsso sulle esauste finanze comunali.

Restano, però, le richieste delle provincie, che solo in parte sono appagate.

Anzitutto, con la presente legge un discreto numero di strade provinciali passeranno all'A.N.A.S.: si prevede circa 8000 chilometri. E ciò porterà un sensibile sollievo per la spesa della manutenzione, che le compenserà, almeno in parte, dei maggiori oneri sopravvenienti.

Inoltre, non ci sarà, come nel precedente articolo 20, la limitazione di un massimo nel contributo statale per la sistemazione straordinaria.

Restano, invece, inappagati i voti delle provincie relativamente al contributo di lire 600 mila al chilometro per la manutenzione e relativamente alla quota del 75 per cento, anziché del 60 per cento, per la sistemazione straordinaria.

Mi riferisco all'ordine del giorno approvato nella XVIII assemblea dell'Unione delle provincie d'Italia in Venezia, il 7 aprile 1957. In esso, dopo aver approvato il concetto informatore del progetto di legge n. 2666, si afferma la necessità di integrare il progetto stesso sotto il profilo finanziario, prevedendosi:

a) la concessione di un contributo statale alle provincie nella spesa di manutenzione delle strade, attualmente comunali da trasferire, nella misura di lire 600.000 al chilometro, e ciò in attesa dei maggiori mezzi che verranno assegnati alle provincie con la nuova legge sulla finanza locale;

b) la concessione di un contributo statale alle provincie nella spesa di sistemazione straordinaria di dette strade, nella misura del 75 per cento della spesa, senza limitazione di massimo.

In merito all'ultima delle richiamate richieste, io penso che, nella previsione di un contributo di 5 milioni per la sistemazione straordinaria, si sia abbastanza vicini, nella maggioranza dei casi.

In quanto alla manutenzione, no. Si potrebbe, però, almeno in parte, andare incontro alle provincie nei primi anni, riducendo di poco il numero dei chilometri da trasferire e destinando una quota dei 180 miliardi ad un contributo di lire 300.000 per chilometro, per

la manutenzione. Teniamo presente che, nei primi due anni dalla avvenuta sistemazione straordinaria, le spese di manutenzione possono essere quasi nulle.

In tal modo, la riduzione del numero dei chilometri da trasferire sarebbe compensata dalla garantita continuità della efficienza delle nuove strade provinciali; altrimenti, dopo qualche anno di abbandono, esse diventerebbero nuovamente impraticabili, e sarebbe, in tal modo, annullato l'effetto della avvenuta sistemazione straordinaria. Questo almeno per le province più povere.

A questo riguardo io avrei fatto un computo, che potrò eventualmente esporre, se la Commissione vorrà entrare in quest'ordine di idee, cioè quello di conciliare le esigenze dei comuni con quelle delle province.

Non posso, poi, non esprimere il voto che la procedura per la classificazione delle strade statali e il loro trasferimento avvengano con la massima rapidità possibile in ogni provincia e ogni regione. Io ritengo, perciò, che l'articolo 18 delle norme transitorie possa subire qualche ritocco a tale scopo.

Detto questo, tralascio di ricordare le osservazioni da me fatte a qualche articolo nella mia prima relazione: se mai potremo parlarne nella discussione di ciascuno di essi.

Termino, esprimendo il vivo compiacimento e la riconoscenza al Governo per lo sforzo considerevole fatto, nell'intento di migliorare le disponibilità della legge e di accogliere le istanze da ogni parte espresse.

Possiamo dire che il ritardo subito dall'approvazione della legge è stato benefico.

Approviamola ora con la più sollecita prontezza, rinunciando anche, se necessario, a nostri punti di vista personali.

Il dinamismo e l'entusiasmo del Ministro per i lavori pubblici, cui si deve il merito di avere appoggiato energicamente presso il Ministro per il tesoro, il voto della nostra Commissione, di cui si è fatto autorevole interprete il nostro Presidente, ci assicurano che la legge diventerà rapidamente operante e che nulla sarà trascurato perché essa si realizzi nel modo più proficuo, a vantaggio dei comuni e delle province e, soprattutto, delle impellenti necessità del traffico odierno.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**MAGNO.** Diamo atto che l'opposizione nostra e di numerosi colleghi dei vari gruppi al disegno di legge governativo, a suo tempo presentato, ci ha permesso di registrare un successo che potremmo considerare notevole, in quanto, come ci ha spiegato l'onorevole Re-

latore, con l'emendamento presentato all'articolo 20 del vecchio testo del disegno di legge, viene ridotto da 12 a 8 e, praticamente, a sette il numero degli esercizi entro il quale i contributi alle province debbono essere corrisposti, mentre lo stanziamento, nel complesso, viene elevato da 100 a 180 miliardi ed è abolito il limite massimo per il contributo dello Stato, originariamente fissato in 3 milioni di lire per chilometro.

Però, non ostante il passo in avanti, non possiamo dichiararci soddisfatti perché non vediamo spente le preoccupazioni degli amministratori delle province e dei comuni e di quanti si interessano al problema stradale. Dobbiamo, anzi, precisare che le nostre preoccupazioni sono ancora piuttosto gravi. Ancora notevole è, infatti, il divario esistente fra le necessità della viabilità minore del nostro Paese e quello che la legge in esame, seppure modificata secondo l'emendamento Garlato, offre in otto anni. L'onorevole Camangi, con la sua proposta di legge, chiede il passaggio alle province di tutte le strade comunali extraurbane, per un totale di circa 100 mila chilometri. I comuni chiedono all'unanimità la stessa cosa, per liberarsi di tutti gli oneri relativi alla gestione e sistemazione delle strade extraurbane, che attualmente sono sotto la loro amministrazione. Se aggiungiamo le strade di bonifica, le strade militari e quelle, comunque, non classificate, notiamo che il problema riguarda non meno di 130-135 mila chilometri di strade che attendono una sistemazione, tramite il passaggio — secondo le istanze che vengono avanzate alle amministrazioni provinciali o all'A.N.A.S.

Anche se non si ritenesse necessario giungere a questa soluzione integrale, non ci si potrebbe sottrarre alla opportunità e all'urgenza, affermate da più parti, di trasferire dalle amministrazioni comunali alle province, quanto meno, 50-60 mila chilometri di queste strade: se non sbaglio, tutte le discussioni fatte intorno al disegno di legge, tutte le aspettative create sono partite proprio da questa base di 50-60 mila chilometri di strade minori da passare alle amministrazioni provinciali.

Per quanto riguarda le province, poi, basti dire che esse hanno avanzato critiche e manifestato la propria insoddisfazione, constatando che, sì, vorrebbero trasferire dalle province all'A.N.A.S. 7, 8 o, al massimo, 10 mila chilometri di strade provinciali, ma dai comuni dovrebbero essere trasferiti alle province stesse 50 mila chilometri di strade minori.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1957

Il disegno di legge in esame, nonostante l'emendamento del Presidente all'articolo 20, fa cadere molte delle aspettative che si sono create da ogni parte.

Facciamo un po' di calcoli. Per la sistemazione delle strade che dovrebbero passare alle provincie è da prevedere la spesa media di circa 10 milioni per chilometro: da questa cifra non si sposta molto neanche il Relatore il quale, nella sua relazione, ha affermato che il limite massimo di 3 milioni del contributo statale, previsto dal disegno di legge, corrisponde al 40 per cento della spesa.

Il che vuol dire che, per sistemare 50 mila chilometri di strade da trasferire alle provincie, occorrerebbe una spesa complessiva di 500 miliardi. Ora, se venisse fissato nella misura del 60 per cento il contributo dello Stato nella spesa relativa alle opere di sistemazione, noi avremmo già un contributo — relativamente ai 500 miliardi di spesa per 50 mila chilometri — di 300 miliardi a carico dello Stato, e non di 180 come previsto dall'emendamento. Con 180 miliardi si potranno sistemare, entro la fine del 1965, non più di 30 mila chilometri di strade, da trasferirsi dai consorzi di bonifica o dalle amministrazioni comunali alle provincie.

A loro volta, le provincie dovrebbero spendere 120 miliardi di lire. Dove troveranno le provincie i 120 miliardi, quando non riescono a trovare neppure i fondi occorrenti per la manutenzione delle strade attualmente loro affidate?

È risaputo che le provincie — e la loro Unione nazionale nella quale sono rappresentate tutte le provincie italiane, con uomini di ogni parte politica — giustamente chiedono che il contributo dello Stato sia portato al 75 per cento. Noi pensiamo che sia doveroso sostenere tale rivendicazione delle provincie, legittima e giustificata dalla grave situazione dei bilanci delle amministrazioni locali: diversamente, rischiamo di fare una legge alla quale le provincie non saprebbero come uniformarsi. Questo, d'altra parte, vorrebbe dire, però, che 180 miliardi di lire potranno bastare per trasferire e sistemare non più di 24 mila chilometri di strade comunali o di bonifica o non classificate.

Vi è, poi, un'altro problema, quello delle spese di manutenzione, che è completamente ignorato dal disegno di legge. Il problema è molto grave, specie nel sud, dove si assiste al desolante spettacolo di centinaia di chilometri di strade che, per l'impossibilità delle amministrazioni locali di provvedere all'ulteriore manutenzione, dopo essere state depolveriz-

zate dalla Cassa del Mezzogiorno, stanno tornando e, in molti casi, sono già tornate al primitivo stato di abbandono. Come le amministrazioni provinciali, specialmente quelle del sud, potranno far fronte ai maggiori oneri derivanti dalla presente legge? Le amministrazioni provinciali spendono, in Italia, oltre 20 miliardi di lire per la manutenzione di 27 mila chilometri di strade che sono già provinciali, ossia 500 mila lire per chilometro. Le amministrazioni provinciali, perciò, insistono — e non hanno torto — per ottenere, in attesa di una riforma generale della finanza locale, un contributo di almeno 600 mila lire per chilometro di strada di nuova acquisizione, con una diversa ripartizione delle imposte che gravano sulla circolazione.

A questo proposito, non sarà inutile ricordare che dal 1949 in poi le norme per la ripartizione, fra lo Stato e le amministrazioni provinciali, della tassa di circolazione sugli autoveicoli hanno subito degli aggiornamenti a tutto danno delle provincie.

Onorevoli colleghi, le osservazioni e le considerazioni svolte mi portano a concludere che il disegno di legge deve essere emendato in più punti.

Occorre, innanzitutto, vedere di elevare lo stanziamento di 180 miliardi. Nelle prime trattative col Tesoro il nostro Presidente chiese 400 miliardi: occorre vedere se si può andare oltre gli attuali 180. In secondo luogo, è, in ogni caso, necessario elevare il contributo dello Stato per la sistemazione al 75 per cento e far sì che questo 75 per cento non costituisca solo il limite massimo del contributo, ma rappresenti la percentuale fissa dell'intervento statale.

Pensiamo, poi, che nella legge si debba introdurre una norma che permetta a tutte le amministrazioni provinciali di affrontare le spese di sistemazione a loro carico, sicché le sistemazioni vengano fatte, non soltanto dalle provincie che già hanno fondi per la quota spesa di loro spettanza, ma anche dalle provincie povere che questa possibilità attualmente non hanno. Ci riserviamo a questo proposito di presentare degli emendamenti.

Dobbiamo, infine, affrontare il grave problema delle spese di manutenzione. Una via d'uscita potrebbe essere la seguente: stabilire con precisa disposizione di legge — regolante non solo il chilometraggio, ma anche i termini di trasferimento — che all'A.N.A.S., invece di 10 mila chilometri di strade provinciali, ne debbono essere trasferiti 25 mila e alle provincie devono andare 50 mila chilometri di strade comunali, di bonifica, ecc.

Per permettere alle provincie di provvedere al maggior onere — calcolabile in 12 miliardi — che sarebbe il risultato di queste operazioni io mi domando se non sia il caso di affrontare il problema — attraverso questo stesso provvedimento di legge — della ripartizione fra Stato e provincie della tassa di circolazione sugli autoveicoli. Nel 1955 lo Stato ha realizzato 31 miliardi di lire dalla tassa di circolazione, nel 1956 39 miliardi. Di questi alle amministrazioni provinciali — che percepiscono un terzo dell'importo — ne sono toccati, rispettivamente, solo 10 e 13 miliardi. Anni addietro la ripartizione era più favorevole alle provincie: nel 1947, ad esempio, la tassa di circolazione andava per metà allo Stato e metà alle provincie; nel 1949 la proporzione venne portata a 3/5 a favore dello Stato e 2/5 alle amministrazioni provinciali e, infine, nel 1952 agli attuali 2/3 a favore dello Stato e 1/3 alle provincie. Penso che si potrebbe tornare alla suddivisione in parti uguali di tale cespite fra lo Stato e le provincie. In tal modo, le amministrazioni provinciali, calcolando l'introito per le tasse di circolazione intorno ai 40 miliardi, verrebbero a percepirne 20, con un maggiore introito rispetto all'attuale, di 7-8 miliardi, che servirebbero a coprire, almeno in parte, le predette maggiori spese di manutenzione.

**PRESIDENTE.** Prima di dare la parola al successivo oratore desidero fare una precisazione.

Il Ministro del tesoro, riconoscendo la entità del fabbisogno da me inizialmente precisato — come ha ricordato l'onorevole Magno — appunto, in 400 miliardi e non potendo, peraltro, accordare il totale finanziamento, ha fatto in modo — con i concessi 180 miliardi in 8 anni — di migliorare i criteri di ripartizione della spesa previsti nella richiesta, criteri che limitavano a 158 miliardi la somma da erogare nei primi 8 anni. Questo rappresenta, secondo me, un miglioramento, tanto più che il Ministro del tesoro ha promesso, nei limiti del possibile, di anticipare il finanziamento stesso: significa, infatti, averci dato modo di concludere più rapidamente, e con una cifra maggiore nei primi anni, che non procedendo secondo il progetto di 400 miliardi formulato dalla Commissione. D'altra parte, ci rimane la porta aperta per successivi finanziamenti, fino alla completa soluzione del problema. Io, insomma — lo confesso — sono meravigliato di essere riuscito a portare il tesoro a questa conclusione.

Ho ritenuto doveroso fare queste precisazioni, appunto, per dar modo a tutti i Commis-

sari di intervenire con perfetta cognizione di causa sul raggiunto accordo col tesoro.

**RIGAMONTI.** Onorevoli colleghi, il difetto di questa legge — come del resto di tutte le leggi fatte in questi anni — appare sempre nella penuria di fondi. mi sembra inutile tornarci sopra.

Credo, quindi, che, prendendo atto della disponibilità di 180 miliardi per i primi otto anni, noi faremo il nostro dovere se tutti uniti riusciremo, con determinati emendamenti, a fare una legge, la migliore possibile, che tenga conto, non soltanto degli stanziamenti a disposizione, ma anche degli interessi delle amministrazioni provinciali e dei comuni.

Ed è a questo fine che, nel mio breve intervento, segnalerò alcuni concetti riguardo ai quali ho rilevato una maggiore deficienza nel disegno di legge in esame.

Prima di tutto, c'è il problema del passaggio delle strade all'A.N.A.S. Dobbiamo fissare il tempo in cui questo passaggio deve effettuarsi; e ciò anche ai fini di risolvere il problema della manutenzione.

Esiste, poi, il problema — che appare completamente dimenticato in questa legge — dei 20 mila chilometri (il Relatore ha parlato di 17 mila) di strade provinciali completamente da sistemare. Ora, se noi approvassimo il disegno di legge così com'è, senza apportarvi gli opportuni completamenti, noi verremmo a trovarci nella illogica condizione di sistemare 20, 30 o anche 40 mila chilometri di strade comunali e di lasciare, invece, nel primitivo stato ben 17-20 mila chilometri di strade già classificate provinciali.

Insisto, poi, su quanto ebbi a dire anche nella discussione in sede referente, ossia che a me sembra fondamentale stabilire le caratteristiche e le modalità di costruzione delle strade da sistemare, perché è facile costruire molti chilometri di strade che in pochissimo tempo, poi, si riducano in condizioni pietose: non è soltanto un problema di mancanza di manutenzione e di mancanza di fondi, questo, ma di deficienze nella costruzione. E, poi, non si debbono fare straducole di 4 metri che ben presto si rivelerebbero insufficienti alle esigenze di un traffico anche modesto: a me pare che il limite minimo di larghezza di una strada dovrebbe essere fissato sui sette metri, e in ogni caso non al di sotto dei sei metri.

La parte di questo disegno di legge che maggiormente necessita di modifiche è, però, quella relativa al finanziamento delle spese. A questo proposito, innanzi tutto, c'è effettivamente la necessità di un contributo nella

misura del 75 per cento da parte dello Stato, necessità che, quindi, viene sostenuta anche da noi.

C'è, poi, il problema — che è, poi, quello fondamentale — del come le provincie potranno reperire i fondi per sopportare gli oneri di loro spettanza, ossia il problema della garanzia dei mutui che le provincie dovranno contrarre. Il problema è tanto più scottante, in quanto la Cassa depositi e prestiti ha preso la decisione di non effettuare più alcun finanziamento per opere stradali. Io penso che potremmo fare cosa saggia adottando il principio della legge 647 delle cosiddette aree depresse.

Collegato al problema del passaggio delle strade dalle provincie all'A.N.A.S. è, poi, quello del passaggio dei cantonieri. Si tratta di centinaia di lavoratori che prestano la loro opera alle dipendenze delle provincie su queste strade e che hanno le loro abitazioni nelle vicinanze delle strade stesse. Sarebbe desiderabile che detto personale, col passaggio delle strade alla gestione A.N.A.S., passasse alle dipendenze dell'Azienda, onde evitare le noie e le spese dei trasferimenti, ecc.

Un altro problema, ancora, riguarda l'esenzione dall'imposta di consumo per il materiale necessario alla manutenzione stradale. Tutte le provincie sono in causa coi comuni per il problema delle imposte di consumo. Del resto, l'interpretazione più corrente è che non si debba far luogo a percezione dell'imposta di consumo per il materiale destinato alle opere fisse, ponti, ecc.

Altro problema riguarda i criteri di ripartizione dei fondi disponibili fra le varie provincie, in dipendenza del chilometraggio delle strade, del loro tipo e del traffico che su di esse si sviluppa.

Ultimo problema, quello della manutenzione. Sarà facilitato se le provincie riusciranno a passare all'A.N.A.S. un buon quantitativo di chilometri di strade. Ad ogni modo, secondo me, questo, è un problema connesso alla finanza locale, la cui sistemazione dovrà pur essere, una buona volta, approntata e risolta, perché la situazione è tale che non si può più andare avanti.

Per quanto riguarda i problemi dianzi rapidamente annunciati, ci riserviamo naturalmente di presentare gli opportuni emendamenti in sede di discussione degli articoli.

QUINTIERI. Vorrei che sulla percentuale del contributo dello Stato previsto dall'articolo 20 del disegno di legge governativo si prescrivesse una certa elasticità, una certa la-

titudine, onde rendere la disposizione più aderente alla reale situazione di alcune provincie, che non hanno la possibilità di reperire fondi per la viabilità e per le quali il contributo statale dovrebbe raggiungere il cento per cento.

Quanto alla manutenzione, sono nettamente contrario a che essa sia fatta dallo Stato, perché esso compirebbe un'opera che non gli è propria.

PRESIDENTE. Ritengo opportuno precisare che nei miei contatti con il Ministero del tesoro non si è trattato a fondo il problema dell'ammontare del contributo statale di cui all'articolo 20 del disegno di legge e che, comunque, non è stata fatta alcuna opposizione al suo eventuale aumento.

ANGELUCCI NICOLA. Sono spiacente che ragioni di salute mi abbiano impedito di seguire da vicino l'iter di questo provvedimento di legge. Condivido quanto ha detto l'onorevole Quintieri. Io, poi, vorrei sottoporre alla Commissione una mia vecchia idea. non si potrebbe, per diminuire le spese di manutenzione, rendere obbligatori alcuni cantieri di lavoro per la manutenzione delle strade comunali, cantieri finanziati naturalmente dal Ministero del lavoro? Il risultato sarebbe benefico anche dal punto di vista sociale, in quanto permetterebbe l'assorbimento di una maggiore quantità di disoccupati e li destinnerebbe a lavori forse a loro più adatti che non quelli di costruzione.

PASINI. Credo si debba dare sinceramente atto al Governo e all'onorevole Presidente di questa Commissione dei lavori pubblici, che tanto attivamente si è occupato della questione, dello sforzo che è stato fatto per istradare, attraverso questa legge, il problema della viabilità minore sul giusto binario.

Ho ascoltato molto attentamente quanto ha detto qui l'onorevole Magno e mi sono meravigliato un poco, lo debbo dire, nel constatare come lo sforzo fatto, il miglioramento introdotto abbiano trovato un'eco così ostentatamente sorda da parte degli onorevoli colleghi della estrema sinistra. Questo mi dispiace, anche perché noi qui siamo membri di una Commissione essenzialmente tecnica e siamo tutti quanti egualmente interessati alla soluzione di un problema importante, quanto di più non potrebbe essere; per cui sarebbe auspicabile che tutti evitassimo di cedere al desiderio di propositi polemici e facessimo uno sforzo generoso per vedere di risolvere questo grosso problema.

Io ho cercato di rendermi conto delle ragioni che hanno indotto l'onorevole Magno ad assumere una posizione, vorrei dire, così

aspramente negativa nei confronti di questo disegno di legge...

MAGNO. Tanto negativa, se mi consente l'onorevole Pasini, che siamo stati noi a chiederne la discussione immediata in questa Commissione, in sede legislativa!

PASINI. Ho cercato, dicevo, onorevole Magno, di rendermi conto del suo atteggiamento decisamente negativo e credo di averne individuato la ragione. Secondo me, la ragione è questa. noi siamo presi contemporaneamente da due esigenze, ambedue di non facile soluzione. Una esigenza è quella relativa al bisogno di dare al traffico stradale gli elementi necessari per il suo ulteriore sviluppo. Questo bisogno ci porta, evidentemente, sul piano della sistemazione radicale delle strade pochi chilometri — sembra essere, al riguardo, lo slogan del nostro onorevole Presidente — e fatti! C'è, poi, un altro aspetto del problema ed è la coscienza del fatto che la stragrande maggioranza dei comuni — particolarmente quelli più poveri, che sono molti nel nostro Paese — non è in grado di far fronte neanche alle esigenze della manutenzione ordinaria.

Ecco il duplice aspetto del problema, che ha portato l'onorevole Magno a prospettarlo come insolubile nella sua interezza. Se così non fosse, dovremmo pensare che egli abbia per un momento perduto la visione realistica del problema stesso. Egli infatti non può certo pensare che in un qualsiasi stato — sia questo anche l'Unione Sovietica, come egli direbbe, o gli Stati Uniti d'America, come direi io! — sarebbe soltanto pensabile che le strade minori, quelle che vanno da un comune all'altro o da una frazione all'altra, finiscano poi per essere allargate fino a sei metri, con nastro stradale asfaltato e, magari, con relative banchine laterali!

Ora, la stragrande maggioranza dei 110 mila chilometri di strada che costituiscono il patrimonio delle strade comunali hanno proprio queste caratteristiche. Ma, allora, il problema va posto diversamente.

Ecco perché io ritengo che questa legge meriti di essere oggetto, da parte nostra, di attenta e meditata considerazione: con essa lo Stato compie uno sforzo veramente notevole.

Credo che il problema sollevato dall'onorevole Rigamonti sia di importanza fondamentale. Io non ho approfondito, sul momento, dove si trovino quei 17 mila chilometri di strade ancora da asfaltare nelle diverse provincie; non so, cioè, se per avventura queste strade provincializzate sono sbagliate, nel senso che, in realtà, non assolvono a compiti di

traffico, per cui le stesse provincie non ritengono opportuno mantenerle in buone condizioni. È certo, però, che il problema è molto serio. se si dovesse constatare che queste strade sopportano un carico di traffico notevole la legge sottoposta al nostro esame dovrebbe, a mio giudizio, essere modificata, nel senso di dare a queste strade la priorità nella sistemazione, rispetto a quelle comunali.

DI FILIPPO. Chiedo quali sono le strade che dovrebbero passare all'A.N.A.S. Questa, infatti, si prende le strade asfaltate che più le fanno comodo. Vediamo un caso pratico. La provincia di Perugia, ad esempio, in sei anni, ha asfaltato 130-135 chilometri di strade, contraendo mutui per un miliardo e mezzo di lire e senza ricevere un centesimo dalla Cassa depositi e prestiti. Ora, la provincia di Perugia quali strade dovrebbe passare all'A.N.A.S. in base a questa legge? Le strade provinciali aventi le caratteristiche di sette metri, ecc., per cui si chiamano strade provinciali, o quelle non asfaltate?

PRESIDENTE. Devo ricordare che noi potremmo anche varare, volendo, l'entità dei passaggi da una categoria all'altra. E sarà, anzi, questo il primo esame che faremo nel passare a discutere gli articoli.

CAMANGI. Io vi riferirò certamente cose che ho già dette, ma il fatto che ora si discute in sede legislativa, mi spinge a ripeterle, in quanto sento il preciso dovere di coscienza di fare dichiarazioni che possano rimanere agli atti.

Premetto, affinché non vi siano possibili malintesi o dubbi, che io apprezzo, come voi tutti, lo sforzo che è stato fatto, soprattutto, da parte del nostro onorevole Presidente, per migliorare, per lo meno dal punto di vista finanziario, il disegno di legge governativo. Evidentemente, è stato uno sforzo notevole. Ed io credo di poterlo dire con cognizione di causa: riuscire a strappare al Tesoro qualche cosa di più, anzi, nel caso, notevolmente di più, di quanto esso aveva deciso di mollare, non deve essere stata cosa facile, anche se, me lo consenta il nostro Presidente, il Tesoro ha, questa volta, mollato un po' troppo « a babbo morto », con un criterio che sarebbe discutibile, da un punto di vista generale, in quanto il dare in misura così avanti nel tempo, probabilmente, porrà i nostri legislatori di domani di fronte alla necessità, o di abrogare quel che noi abbiamo fatto, o di essere soltanto dei puri e semplici esecutori della nostra volontà!

Fatta questa doverosa premessa, tengo a dichiarare che noi stiamo, a mio avviso, com-

mettendo un errore, un grosso errore di impostazione. Qui non si tratta di vedere se sia bene o male migliorare una certa strada, se sia bene o male trasferire una certa strada dalla provincia allo Stato o da un comune alla provincia.

Qui c'è un solo problema preminente, secondo me, ed è il problema della manutenzione delle strade comunali. Con questo non intendo, ovviamente, dire che non esistano altri problemi, come quello di un miglioramento di una parte delle reti comunali, del trasferimento di strade provinciali allo Stato. Esistono tutti questi problemi, ma io ho l'assoluta, fermissima convinzione che il più impellente, urgente e vitale è il problema della manutenzione delle reti comunali. Capisco bene come alcuni onorevoli colleghi — i quali per loro fortuna si trovano a vivere in zone forse meno disgraziate di quella in cui vivo io — sentano meno l'impellenza di questo problema e, quasi direi, la sua tragicità. Chi, però, vive nell'Italia meridionale — il sud credo che lo possiamo mettere, nel nostro caso, in blocco in questa categoria — e chi vive in alcune province montane e povere dell'Italia settentrionale, sa benissimo che le strade comunali — salvo eccezioni che, come si sa, confermano la regola, non la negano — sono, in generale, abbandonate a se stesse e vanno in malora, ogni momento, ogni ora, ogni giorno, ogni mese, ogni anno di più, portando alla distruzione un ingente patrimonio, in definitiva, nazionale e rendendo ogni giorno più difficile il problema del traffico.

Il problema del traffico, onorevoli colleghi, non è solo quello del traffico sulle grandi arterie. Io non voglio correre il rischio di diventare banale nel ribadire questi concetti, in quanto sono cose del tutto ovvie, ma immaginate uno stato in cui esistessero solo grandi strade. non servirebbe a niente, non le percorrerebbe nessuno, se ad esse non affluisse tutta quella rete, più o meno capillare, che, a ben ragione, è stata spesso paragonata al sistema circolatorio dell'organismo umano.

Quindi il problema numero uno è la manutenzione delle strade comunali, manutenzione che, ripeto, i comuni non possono fare e, in pratica, non fanno.

Ora, come è impostato, invece, il disegno di legge governativo che noi ci accingiamo a discutere e, probabilmente, ad approvare? È impostato su un criterio di miglioramento di una certa aliquota della rete stradale, vuoi comunale, vuoi provinciale, cioè salta, a mio avviso, il problema più urgente e passa al

secondo o al terzo problema. È questo, secondo me, il grosso errore che noi ci accingiamo a commettere. Perché migliorare un certo gruppo di strade, senza provvedere alla manutenzione di tutta la rete, e, peggio ancora, migliorare un certo gruppo di strade, senza provvedere alla stessa manutenzione di queste strade dopo che saranno state migliorate, io credo che rappresenti un tale errore, che non può non indurre, per lo meno, a pensarci sopra e a riflettervi.

In sostanza, cosa si farebbe con questo disegno di legge? Si trasferirebbero alle province un certo numero di strade comunali. Si dice: ma le province trasferirebbero allo Stato un certo numero di strade provinciali. Intanto, mi sia concesso di dire che è ancora di là da venire questo secondo trasferimento, che dovrebbe costituire un alleggerimento dell'onere che le province sopporterebbero per la manutenzione delle loro strade.

Infatti, vorrei vedere cosa ne sarebbe della legge il giorno in cui, avendo applicato le relative norme di classificazione e avendo quindi trasferito dalle province allo Stato migliaia di chilometri di strade, il Tesoro opponesse difficoltà al conseguente adeguato finanziamento all'A.N.A.S. per la manutenzione di queste strade e dicesse: più di quello che ho dato non posso dare!

Ma, comunque, anche ammesso che si potessero trasferire queste aliquote di strade dalle province allo Stato, è certo che non riusciremmo mai a trasferirne tante, sì da equivalere quelle che dai comuni dovremmo trasferire alle province. Quindi, è evidente che per le province si porrebbe un aumento delle spese relative alla manutenzione delle strade corrispondente al predetto aumento della propria rete stradale.

Ma noi facciamo ancora di più nel senso dell'errore. Diciamo a queste province: se avete ancora strade da sistemare o se vi prendete strade da sistemare, noi Stato, vi diamo un contributo del 60 per cento — dice il disegno di legge (e questo 60 per cento potrebbe anche diventare 70 per cento, senza spostare i termini della questione) — e voi dovete provvedere al residuo 40 per cento che occorre per la sistemazione.

La conclusione sarà che queste province si vedranno dare un certo numero di strade comunali, saranno indotte, o costrette, a fare nuovi debiti per sistemare queste strade e, dopo avere appesantita, così, la loro già precaria situazione finanziaria, si troveranno di fronte al problema di mantenere in buono stato queste nuove aliquote di strade che sa-

---

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1957

---

ranno loro piovute addosso, senza avere una corrispondente fonte di entrate per far fronte a questo nuovo onere. Si dice: questo problema è di pertinenza della finanza locale. Sissignori! Ma non possiamo ignorarlo. Noi dobbiamo affrontare il problema nella sua interezza se abbiamo la possibilità di affrontarlo, altrimenti bisogna avere il coraggio di rinunciare.

Del resto, non c'è bisogno nemmeno di arrivare a questa tragica, drammatica rinuncia. C'è soltanto da riportare il problema nei suoi limiti, cioè, sul suo piano realistico. Vale a dire bisogna tornare a guardare il problema dal punto di vista della manutenzione e convincerci che, dati i mezzi di cui disponiamo — evidentemente, se avessimo i mezzi necessari a disposizione risolveremmo tutti i problemi — il problema più urgente e grave che oggi possiamo risolvere è quello della manutenzione della rete di strade comunali.

Non ci nascondiamo, d'altra parte, anche un'altra cosa — che è ovvia, anche per la nostra abbondante esperienza legislativa — e cioè che, il giorno in cui noi avessimo approvato

questo disegno di legge più o meno in questa forma, noi avremmo seppellito il problema di fondo della viabilità italiana per chissà quanto tempo. E questo, perché — direi quasi inconsciamente — maturerebbe in tutti la convinzione di aver risolto più o meno bene il problema e, quindi, verrebbe a mancare quella spinta necessaria per affrontarlo e risolverlo radicalmente e compiutamente.

Questa mi pare sia la impostazione che bisognerebbe dare alla nostra discussione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, a questo punto, dato che ha già avuto inizio la seduta in Aula, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad una prossima seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 11,15.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI