

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

LXXVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 6 DICEMBRE 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	749
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	749
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
DAZZI ed altri: <i>Classifica tra le strade statali della strada Sedico-Cernadoi (Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato). (1888-B)</i>	749
PRESIDENTE	749, 750
PACATI, <i>Relatore</i>	750
GUERRIERI EMANUELE, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	750
Disegno e proposte di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
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)	750
PRESIDENTE	750, 754, 755, 758
GUARIENTO, <i>Relatore</i>	751, 757, 758
TOGNI, <i>Ministro per i lavori pubblici</i>	752
CURTI	753, 754, 755, 756, 758
MAGNO	753, 757
MAGNO	754, 755
GREZZI	755, 756, 758
VERONESI	755, 756, 758
DI FILIPPO	756

	PAG.
PACATI	757
MERENDA	757
MESSINETTI	757
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	758

La seduta comincia alle 9,55.

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

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Antoniozzi, Giglia e Spampinato.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per la seduta odierna, il deputato Musolino sostituisce il deputato Francesco Scotti.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Dazzi ed altri: Classifica tra le strade statali della strada Sedico-Cernadoi (Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato). (1888-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Dazzi, Riva e Corona Gia-

come « Classifica tra le strade statali della strada Sedico-Cernadoi », già approvata dalla nostra Commissione, in sede legislativa, nella seduta del 9 maggio 1956 e modificata dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il Relatore, onorevole Pacati, è pregato di riferire sulle modificazioni apportate al provvedimento dal Senato.

PACATI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, la proposta di legge in esame è già stata approvata, come ha ricordato l'onorevole Presidente, da questa Commissione della Camera nella seduta del 9 maggio 1956. In seguito, il Senato, tramite la competente Commissione, l'ha a sua volta approvata, introducendo, però, un secondo articolo, relativo alla spesa che si rende necessaria per i lavori di sistemazione che si renderanno necessari.

Si tratta, nel caso, di una strada provinciale che allaccia oltre una decina di paesi, che erano, un tempo, collegati tra loro da una linea ferroviaria. Quest'ultima è stata, poi, smantellata e conseguentemente la strada, che prima era forse sufficiente al bisogno (in quanto, appunto, affiancata dalla linea ferroviaria) è divenuta del tutto inadeguata a sostenere l'aumentato traffico.

Naturalmente i relativi lavori di ampliamento, e sistemazione comportano una certa spesa. Il Senato, appunto per questo, ha aggiunto, al precedente articolo unico da noi approvato, un secondo articolo che prevede un finanziamento di lire 300 milioni; ripartito in tre anni: cento milioni di lire per ciascuno degli esercizi finanziari 1958-59, 1959-60 e 1960-61. Ha aggiunto anche che detta spesa sarà iscritta negli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici e sarà assegnata all'A.N.A.S., che è autorizzata ad impegnare anticipatamente le somme stanziare negli esercizi successivi.

C'è poco da dire circa questa modifica.

Ritengo, piuttosto, doveroso ricordare, qui, la formale promessa che è stata fatta, a suo tempo, ai paesi interessati.

Concludo, pertanto, raccomandando agli onorevoli colleghi l'approvazione della proposta di legge nel nuovo testo trasmesso dal Senato.

GUERRIERI EMANUELE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dal momento che stiamo discutendo il provvedimento generale della viabilità minore, potrebbe anche sembrare non azzardato ritenere che questa legge sia suscettibile di venire assorbita nell'altra, più vasta e di carattere generale. È da tener presente, però, che qui si tratta di un

impegno assunto già in precedenza, e avente carattere di particolarissima urgenza.

Per quanto si riferisce all'articolo 2, che è stato aggiunto dal Senato e che riguarda il finanziamento della spesa prevista per i lavori di sistemazione della strada in questione, faccio osservare che si tratta — diciamo — di una questione interna del Ministero e che esso vuole soltanto garantire che l'assegnazione di questa somma avvenga effettivamente e che i lavori siano effettivamente eseguiti.

Concludo, raccomandando anche io agli onorevoli colleghi di approvare il provvedimento.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 2, introdotto dal Senato:

« Per i lavori di sistemazione della strada suddetta è autorizzata la spesa di lire 300 milioni, in ragione di lire 100 milioni per ciascuno degli esercizi 1958-59, 1959-60 e 1960-61.

La relativa spesa sarà iscritta negli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici e sarà assegnata all'A.N.A.S., che è autorizzata ad impegnare anticipatamente le somme stanziare negli esercizi successivi ».

Poiché non vi sono osservazioni e non è stato presentato alcun emendamento, lo ponggo senz'altro in votazione.

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico. (2666) e delle proposte di legge di iniziativa del deputato Camangi: Trasferimento alle province delle strade extra-urbane 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 il seguito della discussione del disegno di legge « Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico » e delle proposte di legge di iniziativa del deputato Camangi: « Trasferimento alle province delle strade extra-urbane comunali, di bonifica ed ex militari » e dei deputati Rigamonti ed altri: « Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali ».

Come gli onorevoli commissari ricorderanno, nella seduta del 4 dicembre si è conclusa la discussione generale.

Per la replica ai vari interventi do la parola, prima al Relatore e, successivamente, al Ministro dei lavori pubblici.

GUARIENTO, Relatore. Onorevoli colleghi. Mi pare che dopo avere ascoltata la discussione generale, svoltasi in modo ampio e sereno, si possa concludere che non è emersa una ragione grave che sconsigli la Commissione di approvare il disegno di legge.

Siamo d'accordo che i fondi messi a disposizione dal Ministero del tesoro, anche dopo l'aumento accordato, non sono sufficienti ad affrontare in pieno e rapidamente il grave problema; siamo d'accordo che il numero dei chilometri che saranno trasferiti alle provincie sarà troppo limitato, almeno dal punto di vista dei comuni.

E per questo dovremmo bocciare il disegno di legge in attesa di prospettive migliori?

Già è stato detto che l'approvarlo oggi non significa porvi una pietra inamovibile, non significa, cioè, togliere la possibilità al futuro Parlamento di integrarlo fino a far fronte a tutte le esigenze del traffico in tutta la loro ampiezza.

L'onorevole Magno vorrebbe uno stanziamento di almeno 400 miliardi. È facile chiedere cifre più elevate. Io credo che ascoltando l'impulso del nostro animo potremmo tutti, qui dentro, metterci in gara a chi più chiede.

Ma bisogna dimostrare che ciò che si domanda è ragionevolmente compatibile con le possibilità del Tesoro dello Stato.

D'altra parte io sono convinto che nessun Ministro, avendone appena appena la possibilità, perderebbe l'occasione di legare il suo nome alla risoluzione di un problema di così alta importanza, quale quello della viabilità.

Non dimentichiamo, poi, che è in movimento una riforma della finanza locale, assolutamente inderogabile, che, se non potrà essere l'ultimo atto di questa legislatura, dovrà certamente essere il primo e tra i più impegnativi della futura.

In quella riforma, ce lo auguriamo, non potranno mancare quei provvedimenti che valgano a colmare anche le lacune di questo disegno di legge.

Mi pare che l'onorevole Rigamonti abbia espresso un giudizio meno pessimistico che altri, e che taluni suoi suggerimenti siano accettabili, specialmente per quanto riguarda l'opportunità di offrire alle provincie una via sicura e rapida per ottenere i mutui, preferibilmente dalla Cassa depositi e prestiti.

In quanto al passaggio del personale dalle provincie all'A.N.A.S. e dai comuni alle provincie, io sarei d'avviso, pur tenendo conto delle esigenze dei dipendenti, di lasciare carta libera agli enti interessati per non aggravarli di oneri non strettamente necessari e per dar modo specialmente alle provincie di attrezzarsi in maniera moderna ed economica.

Molto pessimista nel giudicare il disegno di legge mi è apparso l'onorevole Camangi.

Certamente la sua tesi, di togliere ai comuni la manutenzione di tutte le strade e, per ora, di impegnarsi solo in questa, appare, sotto certi aspetti, molto seducente, specialmente agli amministratori dei comuni.

Ma alla fin fine essa presenta dei lati, per lo meno, molto deboli e discutibili.

Perché, di quale manutenzione si intende parlare?

Siccome una altissima percentuale delle strade della rete comunale — 90 per cento — manca della depolverizzazione, si tratta certamente di quella manutenzione fatta all'antica, con lo stendimento periodico di ghiaia su strade aventi la massicciata comune non bitumata.

Sappiamo bene che con la natura dell'attuale traffico, anche là dove non è intenso, un tale trattamento serve quasi a nulla.

Il denaro speso ogni anno sarebbe sprecato, come purtroppo avviene ancora in quei comuni che ancora praticano, più per tradizione che per convinzione, simile genere di trattamento.

Inoltre, se è vero che la maggior parte delle strade, specialmente nel Mezzogiorno, sono lasciate in abbandono, così da essere impraticabili, a poco servirebbe una manutenzione, senza una preventiva sistemazione del fondo stradale.

E, infine, si presenterebbe in tutta la sua gravità il problema finanziario. Infatti, accettando la proposta dell'onorevole Camangi che lo Stato contribuisca con lire 200.000 per chilometro, occorrerebbero ogni anno circa 24 miliardi, cifra che, come sappiamo, per ora il Tesoro non ha.

E in tal modo, inoltre, sarebbe stabilizzato lo stato attuale delle strade e verrebbe a mancare quel progresso, che, per effetto del presente disegno di legge, anche se lento, lascia però vedere un avvicinamento alla meta.

È stato suggerito di ricorrere al sussidio dei cantieri di lavoro per ridurre la spesa della sistemazione delle strade. Chi conosce come essi si svolgono nella generalità dei casi e quale mano d'opera essi sono costretti a impiegare, non può ammettere che essi siano

adatti a recare un contributo consistente. Tanto più, se si pensa che le provincie non potrebbero disporre al momento opportuno, che per il lavoro di asfaltatura non occorre un grande numero di operai e che resterebbe il problema dei materiali, che per le strade incidono notevolmente nella spesa.

Certamente il rendimento di una mano d'opera svogliata e non adatta sarebbe molto basso e, forse, fatti i conti, le opere verrebbero a costare di più che se fossero fatte con appalti e con l'impiego di mano d'opera regolare.

Se mai, gioverebbe senza dubbio che il Governo destinasse, almeno per qualche anno, una quota considerevole dello stanziamento per cantieri-scuola al Ministero dei lavori pubblici come incremento del fondo disposto da questa legge.

Ciò porterebbe senza dubbio un considerevole impulso all'impiego di mano d'opera e il denaro speso darebbe un rendimento molto più elevato, a beneficio di un problema da tutti sentito e utile a tutta la comunità.

In quanto alla equivalenza del numero dei chilometri da trasferire dalle provincie all'A.N.A.S. a quello dei chilometri da trasferire dai comuni alle provincie, mi pare ci si debba rimettere alle risultanze dell'applicazione delle nuove classifiche.

D'altra parte, l'assicurazione data dal Ministro che il trasferimento all'A.N.A.S. sarà il più rapido possibile mi pare possa essere tranquillante.

Sono state fatte critiche ai criteri di classificazione delle strade. Sebbene io stesso riconosca la necessità di qualche lieve ritocco, tuttavia mi pare pericolosa una eccessiva estensione delle caratteristiche di classifica, come anche una rigidità che impedisca quegli adattamenti che particolari situazioni possono suggerire.

Io ritengo che la Commissione possa accettare il voto, da più di uno espresso, che la percentuale del contributo statale alle provincie sia anche superiore al 60 per cento e sia graduato secondo le possibilità finanziarie delle provincie e la importanza della strada.

La cifra da me indicata di 5 milioni per chilometro aveva un carattere di media.

Però, io ritengo non accettabile la proposta che tutta la spesa sia a carico dello Stato. Fra le molte ragioni che sconsigliano simile trattamento, io ne ravviso una anche di carattere psicologico.

Onorevoli colleghi, si ama di più ciò che costa qualche cosa. Di ciò che costa nulla molto spesso non si ha quella cura che si

avrebbe, invece, se fosse il risultato di una nostra spesa e di una nostra fatica.

Si è, qui, più volte citato l'abbandono in cui sono lasciate le strade costruite dalla Cassa del Mezzogiorno. Mi si perdoni se con tutta franchezza io vi espongo il mio convincimento. Sì, io ammetto che abbia la sua parte determinante, prevalentemente, l'estrema povertà dei bilanci comunali, ma ritengo, altresì, che anche il fatto che nulla esse costarono ai comuni abbia una certa influenza. Forse è rimasta accesa la speranza che, come lo Stato ha fatto quelle strade una volta, le possa rifare ancora un'altra.

Riconosco, invece, giustificato il desiderio espresso da molti commissari che siano facilitate alle provincie il reperimento e le garanzie dei mutui. Meglio, poi, se lo Stato offrirà la sua garanzia o se acconsentirà di concedere, come anticipazione recuperabile, la quota di spesa riservata alle provincie.

È certo, però, che in quest'ultimo caso il beneficio avrebbe per contropartita, per lo meno, un rallentamento nei primi anni della sistemazione delle strade da trasferire alle provincie.

Nel concludere, io ricordo a me stesso e a voi che pel desiderio dell'ottimo non possiamo rinunciare a quello che di buono il progetto di legge ci offre, dopo tanto lunga attesa, e che costituisce il massimo che in questo scorcio di legislatura ormai possiamo ottenere.

Non saremmo perdonati se ne ritardassimo ancora l'approvazione.

La primavera si avvicina rapidamente e l'A.N.A.S. e le provincie devono essere pronte a porre mano ai lavori.

Cerchiamo pure di migliorare il disegno di legge nella sua parte tecnica, ma approviamolo il più presto possibile, non senza esprimere al Governo in genere, ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro in particolare e al Presidente della nostra Commissione la più viva riconoscenza per l'opera svolta a questo riguardo.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Sarò molto breve. Il disegno di legge che noi stiamo esaminando non è stato presentato dall'attuale Governo e non porta la mia firma. Ciò rende ancor più facile e chiaro il mio compito. Premetto subito che io condivido pienamente lo spirito e la lettera di questo provvedimento, che, per altro, non intende — è bene chiarirlo — dar fondo al problema, in quanto il problema è enormemente più vasto di quello che noi possiamo affrontare o risolvere con questo disegno di legge. E, giusta-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1957

mente, l'onorevole relatore — che io ringrazio per l'impostazione così chiara e completa che ha dato alla questione nella sua relazione — ha richiamato la nostra attenzione sul fatto di non voler pregiudicare il buono, mirando a conseguire l'ottimo.

Il provvedimento, infatti, mi sembra veramente buono, direi, anzi, molto buono, in quanto dà l'avvio ad un problema che richiederà indubbiamente, per la sua definitiva soluzione — pur con tutta la buona volontà degli uomini e con i mezzi che il Tesoro metterà a disposizione — alcuni anni. Ma, l'importante, ripeto, era, ed è ancora, dar inizio a questo avvio. D'altra parte, quando si provvede a trasferire una o più strade da una categoria ad un'altra, l'atto non è puramente amministrativo. Cioè, non è questione di una semplice classificazione di carattere amministrativo, ma vuol anche dire porre quella o quelle determinate strade su un piano diverso e, quindi, su di esse accentrare i mezzi e le iniziative — che si rilevano essere necessarie e, a volte, addirittura indispensabili — dell'amministrazione che subentra.

Sento, inoltre, qui, il dovere di ringraziare il Presidente della Commissione, onorevole Garlato. Non è questa una semplice formalità. Veramente assidua e concreta è stata l'azione da lui svolta nei riguardi del Ministero del tesoro, azione, direi, di mediazione, per arrivare a conciliare quelle che sono le nostre minime, indispensabili esigenze, compendiate in questo disegno di legge, e quelle che, purtroppo, sono le esigenze, da noi tutti ben conosciute, del Ministero del tesoro.

Tutti hanno rilevato, ed io per primo, che gli stanziamenti previsti sono inadeguati. Bisogna, però, dare atto che quanto è stato fatto è già un notevole passo avanti. D'altra parte, anche se siamo ancora lontani dal traguardo d'arrivo, è da ammettere che, per il momento, non è possibile insistere ulteriormente per un aumento degli stanziamenti previsti, i quali, del resto, sono tali da consentire una buona partenza.

Un punto sul quale alcuni si sono intrattenuti è quello relativo al contributo di sistemazione da assegnare alle provincie. A questo proposito, il relatore, in modo più che giusto, ha sottolineato come non sia il caso di arrivare a dare la copertura completa, perché, oltretutto, così facendo, noi toglieremmo l'interesse di questi enti al mantenimento, alla conservazione di questo patrimonio viario.

È pur vero, poi, che non si potrà accettare una misura eguale per tutte le provincie, in quanto vi sono provincie che possono assu-

mersi oneri maggiori e altre che possono, invece, addossarsene di minori.

Altra osservazione è quella relativa alla manutenzione. Anche se io avessi tutti i fondi disponibili, sarei contrario ad intervenire nella manutenzione delle strade provinciali e comunali. Infatti, che ci starebbero a fare, allora, le provincie ed i comuni? Se dovessimo, non solo costruire, ma anche provvedere alla manutenzione, allora tanto varrebbe che diventassero statali!

CURTI. Diamo loro i mezzi!

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Qui, allora, entriamo in un altro argomento e io vorrei che fosse presente il Ministro delle finanze per testimoniare che una volta il centro veniva mantenuto dalla periferia, mentre ora si stanno sovvertendo i termini! Mentre da un lato si invoca — ed è giusto — una maggiore autonomia, una maggiore autorità, libertà per gli enti locali, dall'altra parte, si tendono le mani! E nessuno più del Ministro dei lavori pubblici può avere sufficiente esperienza al riguardo, per poter dire che, se è vero che ci sono molti comuni e molte provincie che fanno veramente onore alla tradizione degli enti locali italiani ed effettuano i loro lavori, usando quanto più possibile i mezzi propri, è anche vero che vi sono comuni e provincie, nei quali è invalso il malvezzo di non far nulla se non vi provvede lo Stato! Bisogna ritornare a quella che era una logica e sana tradizione: lo Stato interviene, sì, ma per integrare, e non già per sostituirsi in quella che deve essere la responsabilità dell'iniziativa dell'ente locale.

Desidero rilevare un aspetto di questo schema di legge sul quale, forse, avete posto poca attenzione, quello relativo all'A.N.A.S.

Quest'ultima, avrebbe dovuto assumersi 10.500 chilometri di strade; siamo, invece, già ai 18.000 circa e finirà per prendersi il carico di 20.000, ed oltre, chilometri.

Ora, pensate che significa tutto questo, solo per quanto concerne caselli, personale, manutenzione, ecc.: ad occhio e croce, ci vogliono 40 miliardi di spesa *una tantum* e alcune centinaia di milioni all'anno! Ebbene, il Ministro dei lavori pubblici, fidando anche nella benevolenza del Tesoro, non ha fatto eccezione: purché — si è detto — la legge passi, purché si risolva la parte più preoccupante dei comuni e delle provincie, il Ministero dei lavori pubblici e l'A.N.A.S. non muovono obiezioni di sorta e non intendono, per il momento, sollevarne. Vedremo, o vedranno coloro che domani saranno al nostro posto, in sede di bilancio, cosa è da fare. Intanto, però,

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1957

da parte dell'A.N.A.S. e del Ministero dei lavori pubblici vi è stata la più grande comprensione, nell'intendimento di porre su un piano realistico e concreto la soluzione del problema. Io, del resto, sono sicuro che la prossima legislatura non potrà non esaminare un'altra legge di portata ancora più vasta.

Il progresso, infatti, ha le sue esigenze e le strade — ne sono personalmente convinto — rappresentano veramente per l'Italia, là dove le ferrovie hanno oramai dei limiti di impianto e anche di sviluppo, il grande polmone dei traffici in continuo sviluppo.

Mi sono limitato ad alcune semplici considerazioni in risposta ad alcune osservazioni e, mentre mi riservo di proporre, a suo tempo, gli emendamenti o, meglio, le precisazioni che si renderanno necessarie ad alcuni articoli, vi chiedo, a nome del Governo, di concludere il più presto possibile l'esame del provvedimento, in quanto effettivamente la cosa presenta un carattere di particolare urgenza. Bisognerebbe fare in modo che, possibilmente, il provvedimento fosse approvato anche dal Senato, prima ancora della fine dell'anno, vale a dire entro quindici o venti giorni, perché, come avete rilevato, l'articolo 13 del disegno di legge stabilisce il rinvio, al 1° gennaio dell'anno successivo, dell'entrata in vigore dei provvedimenti di classificazione e declassificazione; per cui, non approvando la legge entro dicembre, andrebbe perso un anno.

D'altra parte, ritengo opportuno lasciar ferma la data del 1° gennaio, in modo che, subito, col nuovo anno, sia possibile provvedere ai primi finanziamenti alle provincie, soprattutto per quelle strade che si trovano in condizioni di particolare necessità.

PRESIDENTE. Prima di passare all'esame degli articoli, anche in relazione ai contatti da me avuti in questi giorni con i rappresentanti responsabili delle varie amministrazioni provinciali, vorrei pregare l'onorevole Ministro — se non lo metto in imbarazzo — di volerci dire se conferma un'assicurazione che egli stesso ha dato alla Camera e che avrebbe ribadito anche in Senato, ossia che, fin dal 1° gennaio prossimo, vi sarà il passaggio di un notevole numero di chilometri di strade dalle provincie all'A.N.A.S.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Proprio ieri ho esaminato insieme agli esponenti della direzione generale dell'A.N.A.S. questo aspetto del problema e posso dirvi che si è già predisposto per il passaggio all'A.N.A.S., da un giorno all'altro, di alcune migliaia di chilometri di strade attualmente provinciali,

MAGNO. Onorevole Presidente, ritengo sia il caso di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta. In questo momento, infatti, è in corso in Aula lo svolgimento di una mozione, cui siamo direttamente interessati. Eventualmente, potrebbe la Commissione procedere all'esame degli articoli del disegno di legge, rinviandone la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Magno, la pregherei di consentire a che si svolga in pieno, in modo completo, la discussione degli articoli.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Vorrei fare osservare che, nel caso, si tratta di un provvedimento del quale voi tutti avete riconosciuto l'urgenza. D'altra parte, abbiamo davanti a noi un tempo più che limitato. Chiedo, quindi, all'onorevole Presidente la continuazione della seduta, se necessario, sino al pomeriggio, onde giungere ad una conclusione.

Se tutti siamo effettivamente convinti che il provvedimento è necessario e urgente, mi sembra che queste tergiversazioni siano del tutto fuori luogo.

PRESIDENTE. Io non ritengo si possa esaurire l'esame del provvedimento in una, e nemmeno in due sedute, ma devo far rilevare che tanto più tempo vi dedichiamo oggi e tanto meglio sarà per il futuro lavoro. Del resto, la Presidenza della Camera, come tutti gli onorevoli colleghi sanno, ha riconosciuto la opportunità ed ha, quindi, autorizzato la continuazione, anche durante le sedute in Aula, dei lavori delle singole Commissioni, in sede legislativa, quando una legge è importante e urgente.

MAGNO. Per l'onorevole Ministro Togni è importante, nella giornata odierna, la legge in esame. Per noi, invece, gruppo comunista, è più importante, oggi, la mozione che si discute in Aula.

PRESIDENTE. Lei allora, ne fa richiesta formale?

GREZZI. Possiamo accordare le diverse esigenze, nel senso che possiamo procedere nell'esame dei singoli articoli, riservandoci, da parte nostra, la possibilità di presentare in un secondo momento emendamenti, là dove ne ravvisassimo l'opportunità. In tal modo, noi, da parte nostra, avremmo modo di seguire i lavori in Aula.

PRESIDENTE. D'accordo.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, scelto, la seduta scorsa, come base della discussione.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1957

Do lettura dell'articolo 1:

(*Classi delle strade*).

« Le strade di uso pubblico si distinguono in statali, provinciali, comunali, vicinali e militari ».

VERONESI. Come debbono essere classificate le autostrade, che, sono sì destinate ad uso pubblico, ma vengono date in concessione a privati?

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Tra le statali.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, pongo in votazione l'articolo 1 nel testo di cui ho dato testé lettura.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura.

(*Strade statali*).

« Sono statali le strade che:

a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale;

b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi;

c) congiungono fra loro i capoluoghi di provincia,

d) costituiscono diretti ed importanti collegamenti fra le strade statali;

e) allacciano alla rete delle strade statali i principali porti marittimi o aeroporti nonché centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica;

f) servono traffici interprovinciali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale ».

Su questo articolo ci sono due emendamenti dell'onorevole Magno ed altri e due emendamenti dell'onorevole Veronesi.

Prima di darne lettura, però, vorrei fare rilevare che noi ora siamo un po' in una fase sperimentale, nel senso che non è possibile fotografare, per così dire, sin da oggi quello che dovrà essere il collocamento di tutte le strade nazionali dopo che avremo stabilito i criteri di classificazione. Lasciamo, quindi, una certa elasticità, in modo che sia possibile tornare a riesaminare quanto abbiamo fatto e vedere se lo abbiamo fatto bene o meno bene e apportare, eventualmente, gli opportuni perfezionamenti.

Gli emendamenti Magno, Grezzi, Curcio e Messinetti sono del seguente tenore:

1° emendamento: « *Sopprimere la lettera c)* »;

2° emendamento: « *Alla lettera e) sostituire le parole: principali porti marittimi, con le altre: i porti marittimi di prima, seconda e terza categoria* ».

I due emendamenti dell'onorevole Veronesi sono tra loro subordinati.

Il primo, in via principale, propone di:

« *Sostituire l'intero articolo con il seguente*

« Sono statali le strade che:

a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale;

b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi;

c) congiungono fra loro i capoluoghi di provincia.

« Possono inoltre essere classificate fra le statali le strade che:

d) costituiscono diretti ed importanti collegamenti fra le strade di cui alle lettere a), b) e c)

e) allacciano alla rete delle strade statali i principali porti marittimi o aeroporti, nonché centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica;

f) servono traffici interprovinciali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale ».

Il secondo emendamento propone, in via subordinata, di:

« *Sostituire, alla lettera d), la parola: statali, con le altre: di cui alle lettere a), b) e c), ed alla lettera e), la parola: statali, con l'altra: precedenti* ».

Invito i presentatori degli emendamenti a volerli illustrare.

MAGNO. Col primo emendamento da noi presentato si tende a sopprimere la lettera c) che a noi appare inutile, quasi una ripetizione di quanto è detto al punto f) dello stesso articolo. Il secondo, invece, si preoccupa delle strade di allacciamento dei porti alle statali, e chiede che alla dizione: « ...i principali porti marittimi » venga sostituita quella di « porti marittimi di prima, seconda e terza classe ». Noi abbiamo, infatti, dei porti nell'Italia meridionale, come quelli di Crotona, Manfredonia, Barletta, classificati di terza classe ma che possono aspirare, invece, ad una classificazione superiore: è giusto che ad essi si estenda la disposizione circa la strada di raccordo con la statale.

Perciò credo che i nostri emendamenti debbano essere senz'altro accolti: essi espri-

mono criteri tecnici e non mirano a modificare la sostanza dell'articolo.

VERONESI. L'articolo 2 è fondamentale e a me pare che sia da condividere l'impostazione secondo la quale l'appartenenza di una strada ad una determinata categoria — statale, provinciale o comunale — non è determinata dalle sue caratteristiche tecniche, bensì dal genere del traffico che su di essa si svolge.

Sempre in merito all'articolo 2, mi pare di poter desumere, dal testo proposto, l'esistenza di due grandi categorie di strade — la prima, costituita dalle lettere *a*), *b*) e *c*) e la seconda, costituita dalle lettere *d*), *e*), *f*), che a me appaiono come subordinate, in quanto prevedono strade che sono classificabili come statali, ma statali non sono di diritto.

Ecco il perché del mio primo emendamento.

Subordinatamente, propongo di sostituire, alla lettera *d*) la parola « statali », con le altre. « di cui alle lettere *a*), *b*) e *c*) », e, alla lettera *e*), la parola « statali », con l'altra « precedenti ».

GREZZI. Per prima cosa facciamo la richiesta formale di discutere di seguito, uno dopo l'altro, gli articoli 2, 4 e 7, ossia gli articoli che prevedono la classificazione delle strade in statali, provinciali e comunali.

Venendo, poi, al merito dell'articolo 2, notevoli sono le perplessità che angustiano la nostra parte, in quanto rileviamo, ad esempio, in questo articolo 2, lettera *e*), che, quando una strada allaccia alla rete statale un centro di particolare importanza industriale, essa verrebbe classificata tra le strade statali, quando, però, passiamo all'articolo 4, troviamo che una strada, che allaccia alla rete statale e provinciale un capoluogo di comune di notevole importanza industriale, verrebbe classificata tra le strade provinciali. Vale a dire, noi riteniamo che con questa classificazione tutto sia possibile! Una qualsiasi strada potrebbe essere statale, provinciale o, addirittura, comunale.

D'altra parte, quando una strada, che allaccia un punto *A* con un punto *B*, è tale da poter essere compresa, tanto tra le provinciali, quanto tra le statali, sorgerà il finimondo, cominceranno le proteste delle varie amministrazioni, vi sarà l'A.N.A.S. che resisterà, ecc.

Noi abbiamo accettato di prendere, come base, il progetto governativo, ma non dimentichiamoci che in fin dei conti ciò che è veramente importante è che le strade siano tenute

bene: al cittadino, all'utente della strada interessa ben poco di chi sia la strada, interessa che essa sia in buone condizioni.

Il problema, insomma, ritorna ad essere quello della manutenzione. A noi poco importa, tutto sommato, che diecimila chilometri vadano o non vadano all'A.N.A.S., perché, in pratica, poi, o l'A.N.A.S. ha i fondi e provvede, o non li ha e non provvede. Quando abbiamo fatto questa legge e diciamo che venti o trenta mila chilometri di strade, in base al piano previsto, passeranno all'A.N.A.S., non abbiamo, con questo, risolto il problema, se, poi, l'A.N.A.S. non ha i mezzi per la loro sistemazione. Viceversa, se l'A.N.A.S., ossia il Tesoro, lo Stato, hanno questi fondi, nulla vieta che queste somme vengano assegnate alle varie amministrazioni locali che hanno in carico queste strade, mettendole, così, nelle condizioni di poter provvedere.

Ritornando all'articolo 2 — dal quale nel calore dell'esposizione, mi sono discostato — la nostra preoccupazione è che, nell'applicazione, questo articolo, così come è ora formulato, possa determinare conflitti di interpretazione fra i comuni e le provincie, fra le provincie e lo Stato. Da qui la nostra richiesta che esso e tutti gli altri concernenti la classificazione siano riveduti.

DI FILIPPO. Il problema è di sapere se questa classificazione delle strade inserita nel disegno di legge che stiamo per approvare viene a modificare, in qualche parte, l'attuale quadro legislativo in fatto di strade. Il passaggio delle strade, da comunali a provinciali e da provinciali a statali, avviene, secondo la attuale legislazione, solamente quando la strada per la quale il passaggio deve essere effettuato possiede determinati requisiti in merito alla carreggiata, al dislivello, ecc. Ora, il disegno di legge in discussione modifica anche i requisiti necessari per detto passaggio, oppure subordina il passaggio stesso all'esistenza dei requisiti richiesti dalla vecchia legge?

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Rispondo immediatamente a questa richiesta, precisando che il fatto che una strada passi, domani, da comunale a provinciale o da provinciale a nazionale non significa che essa debba mantenere le attuali caratteristiche di carreggiata o di tracciato. È evidente che « passa » la strada, non la strada in quelle condizioni, tanto è vero che il passaggio presuppone, per prima cosa, la sistemazione della strada stessa. È, quindi, evidente che le strade non potranno che trarre un notevole vantaggio da questo passaggio di categoria.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1957

Bisogna tener presente che le strade possono essere « promosse », non retrocesse; quindi, in ogni caso, si va verso la loro valorizzazione.

Per quanto concerne, poi, le osservazioni dell'onorevole Grezzi, io preciso che sono disposto ad apportare al disegno di legge tutte le modifiche che la Commissione riterrà opportune, in merito ai criteri di classificazione e di revisione della classificazione stessa delle strade nazionali, provinciali e comunali. Mi permetto, tuttavia, di attirare l'attenzione degli onorevoli commissari sul fatto che, con una classificazione rigida, non si farebbe che limitare l'applicazione della legge e ridurre i vantaggi che i comuni e le provincie si propongono di ritrarre da questa legge. Posso anche dire — a seguito dei contatti avuti coi comuni e le provincie — che esiste un diffuso stato d'animo favorevole al trasferimento del maggior numero di strade dai comuni alle provincie e dalle provincie allo Stato; quindi, il problema che preoccupa l'onorevole Grezzi mi pare non esista, in quanto non vi saranno certo difficoltà da parte dei comuni o delle provincie a concedere l'approvazione al passaggio. Vi sarà, piuttosto, il caso del comune o della provincia che vorrà trasferire una parte delle sue strade, rispettivamente, alla provincia e all'A.N.A.S., mentre queste non vorranno accettarle, e in questo caso, sia il comune che la provincia, saranno salvaguardati dall'articolo in discussione.

Del resto, è inutile farsi delle illusioni: non esiste tecnico che possa mettersi a tavolino e possa stabilire a priori il carattere provinciale o nazionale delle varie strade, a meno che non si faccia una casistica tale, da costituire una specie di « indice » delle strade italiane: il che, evidentemente, non si può fare dall'oggi al domani. È stato fatto, al riguardo, un apprezzabile tentativo da parte della Direzione generale della viabilità, dando alle stampe un volume pregiato, ma è anche da dire che in questo campo la strada che oggi è provinciale, domani, in seguito alla mutata situazione commerciale o industriale, può diventare nazionale.

Concludo, esprimendo l'avviso che l'attuale testo sia quanto di più completo si possa immaginare, perché garantisce i comuni e le provincie e stabilisce una serie di collaborazioni fra comuni, provincie e Stato, in modo che i passaggi possano avvenire in piena armonia fra tutti.

PACATI. L'onorevole Veronesi ha preceduto una mia osservazione in merito ai due gruppi in cui si possono dividere le strade

statali, elencate nell'articolo 2. Tuttavia, io non ritengo opportuno apportare all'articolo alcuna modifica, perché, secondo me, qualsiasi ritocco non farebbe che peggiorarlo.

Per questo non mi sento di accettare neppure l'emendamento dell'onorevole Magno.

MERENDA. Onorevoli colleghi, mi riferisco anch'io agli emendamenti proposti dall'onorevole Veronesi e mi permetto far osservare che — a mio modo di vedere, almeno — non vi è alcuna possibilità di far sorgere contraddizioni fra le lettere a), b), c), e le lettere d), e), f) dell'articolo 2, contraddizioni che l'onorevole Veronesi con i suoi emendamenti mirerebbe ad attenuare. Pertanto, pregherei l'onorevole collega di ritirarli.

CURTI. Anch'io sono del parere dell'onorevole Pacati che non si debba apportare alcuna modificazione all'articolo 2. Diversamente, si va a finire in una casistica che può lasciare adito a manifestazioni molto più vaghe ed imperfette di quelle che non si registrano attualmente.

MESSINETTI. Noi non possiamo accettare gli emendamenti Veronesi per le stesse considerazioni fatte presenti dai colleghi, onorevoli Pacati e Curti, ossia perché l'emendamento restringe, anziché allargare, le possibilità di classificazione, né specifica i criteri in modo migliore di quel che fa il testo originale dell'articolo 2.

Quindi, per noi sarebbe opportuno che l'articolo 2 restasse così com'è, e anche se il collega onorevole Magno ha presentato un emendamento relativo alla lettera c), dichiaro che noi siamo favorevoli alla attuale formulazione.

GUARIENTO. *Relatore.* Vorrei osservare che tutti gli onorevoli colleghi intervenuti hanno parlato di questa classificazione come se la stessa costituisse una novità, mentre in realtà la classificazione delle strade esiste da tempo. Le disposizioni attualmente in corso di esame dinanzi alla nostra Commissione non costituiscono altro che un aggiornamento della classifica già esistente.

Ci sono strade che sono già statali, e di esse non è il caso di parlare; ce ne sono altre che potrebbero esserlo, e questa classifica non fa altro che dare direttive di larga massima per decidere circa l'assunzione da parte dell'A.N.A.S. di queste strade.

Non mi pare che ci sia altro, come non capisco perché si debba dire che vi sono strade statali e quelle che « possono diventarlo »: se una strada è classificata in una delle categorie previste, non è che essa « può » diventare statale, ma ha il diritto di essere considerata tale.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1957

Infine, non trovo alcuna contraddizione fra le lettere *c)* ed *e)* dell'articolo 2, in quanto, mentre la prima si occupa delle strade congiungenti capoluoghi di province, esistono anche strade, che, pur non rispondendo al requisito di cui al punto *c)*, rivestono particolare importanza dal punto di vista commerciale: per queste strade la classificazione tra le statali viene prevista, appunto, alla lettera *e)*.

PRESIDENTE. Poiché a me sembra che il primo emendamento Magno e gli emendamenti Veronesi siano di pura forma e che solo il secondo emendamento Magno abbia un significato di sostanza, chiedo, al Ministro di volersi esprimere su quest'ultimo emendamento e, ai proponenti, di ritirare gli altri.

TOGNI, Ministro per i lavori pubblici. Non ho nulla in contrario, ferme restando le classificazioni di cui alle lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *f)*, ad accettare, alla lettera *e)*, la sostituzione della generica espressione: « principali porti marittimi » con l'altra, più precisa, di « porti marittimi di prima, seconda e terza categoria ».

GREZZI. Vorrei un chiarimento dall'onorevole Ministro: nel caso in cui due capoluoghi di provincia siano uniti da due o più strade, cosa succede? diventano tutte statali?

TOGNI, Ministro per i lavori pubblici. Stando alla lettera, sì. Occorre, poi, vedere caso per caso.

MAGNO. Accetto la proposta del Presidente e ritiro il mio primo emendamento, mentre mantengo il secondo.

VERONESI. Ritiro i miei emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Magno alla lettera *e)*, di cui do nuovamente lettura:

« *Alla lettera e)*, sostituire le parole: i principali porti marittimi, con le altre: i porti marittimi di prima, seconda e terza categoria ».

(È approvato).

Do lettura del nuovo testo dell'articolo 2, così come risulta dall'emendamento approvato:

(Strade statali).

« Sono statali le strade che:

a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale;

b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi;

c) congiungono fra loro i capoluoghi di provincia;

d) costituiscono diretti ed importanti collegamenti fra le strade statali;

e) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi di prima, seconda e terza categoria o aeroporti nonché centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica;

f) servono traffici interprovinciali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

A questo punto è da decidere sulla proposta Grezzi che tende, invece che a seguire l'ordine numerico degli articoli, a passare subito all'esame degli articoli 4 e 7 ed esaurire, così, la classificazione di tutte le strade, sia comunali, che provinciali che statali. Se non vi sono obiezioni, può rimanere così stabilito.

(Così rimane stabilito).

GREZZI. Fo proposta formale di rinviare il seguito della discussione: la mia parte, infatti, si ripromette di proporre importanti e radicali emendamenti all'articolo 4, che esigono la presenza del maggior numero possibile di commissari, mentre, invece, molti miei colleghi di gruppo sono impegnati in Aula, dove si discute una mozione molto importante per la mia parte politica.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla seduta di mercoledì 11 dicembre.

(Così rimane stabilito).

GUARIENTO, Relatore. Se gli emendamenti sono di scarsa importanza si possono anche discutere immediatamente, ma quando sono di portata sostanziale, allora è assoluta la necessità che siano presentati in tempo, onde permettere al Relatore ed anche al Governo ed ai colleghi commissari di esaminarli con la dovuta attenzione.

Propongo, pertanto, che la Commissione stabilisca un termine per la presentazione di detti emendamenti e, precisamente, le ore 20 di martedì 10 dicembre.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1957

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto della proposta di legge.

DAZZI: « Classifica tra le strade statali della strada Sedico-Cernadoi » (*Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1888-B):

Presenti e votanti	35
Maggioranza	18
Voti favorevoli	33
Voti contrari	2

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione.

Baghioni, Bernardinetti, Biagioni, Bontade Margherita, Camangi, Ceccherini, Cervellati, Cervone, Cortese Pasquale, Curcio, Curti, De

Biagi, De Capua, Di Filippo, Di Leo, Di Nardo, Filosa, Garlato, Geraci, Grezzi, Guariento, Magno, Matarazzo Ida, Merenda, Messinetti, Pacati, Pasini, Perlingieri, Pignatone, Pollastrini Elettra, Quintieri, Musolino, Spadazzi, Veronesi e Villani.

Sono in congedo:

Antoniozzi, Giglia e Spampanato.

La seduta termina alle 11,40.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI