

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 23 OTTOBRE 1957

(113<sup>a</sup> Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

### INDICE

#### Disegni di legge:

« Classifica tra le strade statali della strada Sedico-Cernadoi » (1509) (D'iniziativa dei deputati Dazzi ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE . . .	Pag. 1799.	1801, 1805, 1807.	1808
AMIGONI, relatore . . . . .			1800, 1802
CANEVARI . . . . .			1803, 1808
CAPPELLINI . . . . .		1801, 1805, 1806, 1807	
CERABONA . . . . .	1800, 1801, 1804, 1805, 1806, 1807		
ROLLALANZA . . . . .		1800, 1801, 1804	
PONTI . . . . .			1802, 1807
RESTAGNO . . . . .			1801, 1806
SEDATI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .			1803, 1806
VACCARO . . . . .			1802

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Canevari, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Grampa, Massini, Restagno, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Porcellini è sostituito dal senatore Liberali.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Ponti.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Sedati e per la marina mercantile Terranova.

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

**Discussione e rinvio del disegno di legge di iniziativa dei deputati Dazzi ed altri: « Classifica tra le strade statali della strada Sedico-Cernadoi » (1509) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Dazzi ed altri: « Classifica tra le strade statali della strada Sedico-Cernadoi », già approvato dalla Camera dei deputati.

Do lettura del parere della Commissione finanze e tesoro, che è del seguente tenore:

« Visti i nuovi elementi forniti ed il parere del Ministero del tesoro, si può approvare il disegno di legge, determinando però l'onere che l'A.N.A.S. può assumersi e cioè 100 milioni all'anno per i tre esercizi 1958-59, 1959-60 e 1960-61.

« Pertanto il disegno di legge, che attualmente consta di un articolo unico, va completato con il seguente articolo:

» Art. 2. — Per la sistemazione della strada suddetta è assegnata all'A.N.A.S. la somma

di 300 milioni, in ragione di 100 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari 1958-59, 1959-1960 e 1960-61 ».

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

*Articolo unico.*

La strada provinciale Sedico-Vignole-Agordo-Alleghe-Larzonei-Cernadoi, in essa compreso il tronco Belluno-Vignole, è classificata nella rete delle strade statali con il n. 203 ed assume la denominazione di « Agordina ».

AMIGONI, *relatore*. Desidero ricordare che la Commissione di solito ha evitato di discutere i disegni di legge concernenti la classificazione di strade tra quelle statali, salvo nei casi in cui si è avuto il parere favorevole da parte del Tesoro per l'assunzione degli oneri relativi.

Per la sistemazione della strada agordina la proposta di legge che era stata presentata alla Camera prevedeva una spesa molto maggiore, in quanto stabiliva un contributo di 500 milioni nel corrente esercizio e di 620 milioni negli esercizi successivi.

Ora, il finanziamento di 300 milioni evidentemente è insufficiente, soprattutto se ripartito in tre esercizi. Riterrei pertanto opportuno accertare le possibilità di aumentarlo ulteriormente. A tal fine penso che sarebbe bene giungere ad un breve rinvio della discussione.

CROLLALANZA. Dichiaro di essere d'accordo col relatore: anzi, desidero andare anche oltre.

Egli è preoccupato del fatto che il fondo, inizialmente previsto in una cifra maggiore, si trovi oggi ridotto a 300 milioni, somma con la quale si dovrebbe sistemare la via agordina.

Ora, indipendentemente dall'entità del fondo stanziato per le sistemazioni, rimane in piedi, nella sua gravità, il problema della manutenzione delle strade; infatti non è sufficiente sistemare le strade, ma bisogna anche provvedere alla loro manutenzione.

Ritorniamo qui pertanto alla questione che io ho già prospettata in Commissione e sulla quale ho anche richiamato l'attenzione dell'Assemblea, in occasione della discussione sull'ultimo bilancio dei Lavori pubblici.

L'Azienda della strada ha a disposizione, attualmente, per la manutenzione, un fondo inferiore a quello che aveva quando la consistenza del patrimonio stradale era di 21.000 chilometri o poco più; oggi vi sono strade da mantenere per 25.000 chilometri, e, in media, vengono stanziati 400.000 lire a chilometro per la manutenzione.

Se aggiungiamo nuove strade, non solo dobbiamo preoccuparci di assicurare i fondi occorrenti per sistemare le strade che vengono classificate tra quelle statali, ma ci dobbiamo anche preoccupare che di pari passo sia dato all'Azienda della strada quel minimo di fondi necessari affinché nulla venga ad aggravare gli oneri che tale Azienda sopporta per la manutenzione della rete esistente. Se si allunga il chilometraggio della rete, anche solo di una ventina di chilometri, evidentemente ciò va ad incidere su quella modesta percentuale di 400.000 lire a chilometro, che già oggi è inadeguata.

Il problema deve essere considerato sotto tale aspetto, ed è per questa ragione che, come ho già ripetuto altre volte, finché il disegno di legge tendente a sistemare la viabilità minore ed a classificare le strade statali — nel quadro di un assetto generale ed organico — non sarà stato approvato, ritengo opportuno soprassedere ad ulteriori classifiche.

Quindi, mentre mi associo alla proposta di rinvio della discussione del provvedimento, dichiaro che, se la situazione, dal punto di vista finanziario, non avesse ulteriori sviluppi, io sarei costretto a votare in senso sfavorevole sul disegno di legge in discussione.

CERABONA. Io, in verità, mi dichiaro contrario alla proposta del relatore e a quanto è stato sostenuto dal senatore Crollalanza.

In materia di strade, se noi continuiamo ad aspettare, e ad aspettare sempre, finiremo con l'aspettare per secoli.

Io ho sempre presente l'esempio della mia provincia, della mia regione: appunto per aspettare siamo arrivati a non avere ancora né strade né ferrovie.

Ora c'è questo disegno di legge, approvato dalla Camera, che rappresenta già qualcosa.

Si tratta, in sostanza, di una strada che è desiderata e chiesta con insistenza da tanta povera gente, e si tratta di pochi chilometri (una ventina, credo, e forse anche meno): perchè procrastinare? Per avere altri chiarimenti?

C'è della gente che non può camminare, c'è gente che ha una strada sulla quale non è in condizioni di lavorare ulteriormente.

Gli inverni si susseguono, rigidi e tristi: facciamo queste benedette strade, senza formalizzarci su tante questioni pregiudiziali.

**CROLLALANZA.** Forse la mia proposta poteva fornire l'incentivo alla formulazione di una legge organica.

**CERABONA.** Lo Stato non ha bisogno di questi incentivi; è una ingenuità pensarlo. Si dovrebbe arrivare a questa legge organica, ed è auspicabile, ma chissà quanto tempo dovrà passare!

In materia di comunicazioni si deve prendere quello che si può avere. E siccome l'approvazione del disegno di legge in discussione è fortemente voluta dagli interessati, che sentono la necessità di avere una strada in buone condizioni ed avvertono il disagio della mancanza di vie di comunicazione, io sono d'avviso di approvare il provvedimento nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento.

**CAPPELLINI.** Sul problema delle comunicazioni stradali abbiamo parlato a lungo in Assemblea e credo non sia il caso di ripeterci.

Conosco il tracciato della strada in questione e dirò che le località che essa dovrà toccare erano servite da una ferrovia, recentemente soppressa; questo è, a mio parere, il nocciolo della questione.

Ora, noi abbiamo altre volte affermato, e giova ripeterlo in questa occasione, che non siamo *a priori* contrari alla soppressione di determinate linee ferroviarie. Ma la sistemazione stradale dovrebbe precedere e non seguire la soppressione delle linee stesse.

Nel caso che stiamo discutendo ci troviamo di fronte ad una linea ferroviaria che è stata soppressa, mentre la strada non era ancora stata sistemata. Per questo mi pare significativa l'indicazione che ci viene dalla Camera

dei deputati, che ha approvato il disegno di legge in discussione, tenendo presenti, credo, le considerazioni da me esposte.

È certamente prevedibile che l'A.N.A.S. protesterà per l'aumento del chilometraggio di rete stradale ad essa affidato in cura e manutenzione, senza il correlativo aumento di contributi statali, ma è altresì certo che l'approvazione di questo provvedimento stimolerà il Governo ad aumentare gli stanziamenti a favore dell'Azienda strade.

Alla luce di queste considerazioni mi pare che non vi sia alcun motivo di rinviare la discussione del disegno di legge all'ordine del giorno, e ritengo pertanto opportuno passare alla votazione.

Bisogna inoltre tener presente che il finanziamento dell'opera non è in discussione; il problema, che sorgerà in seguito, è un problema dell'A.N.A.S.: per quanto ci riguarda, il disegno di legge prevede solo la classificazione, tra le strade statali, della strada Sedico-Cernadoi.

**PRESIDENTE.** Non bisogna dimenticare il parere della 5<sup>a</sup> Commissione di cui ho dato lettura: in esso è affermata la necessità di integrare il provvedimento con un articolo aggiuntivo che risolva invece la questione del finanziamento.

**CAPPELLINI.** Io mi limiterei ad approvare il disegno di legge così come ci è giunto dalla Camera, con l'articolo unico in virtù del quale la strada passa all'A.N.A.S.

**RESTAGNO.** Desidero ancora dire, in questa circostanza, quello che ho detto altre volte e, cioè che affrontare dei problemi sul piano generale, in via definitiva, è una cosa che desidereremmo tutti; tutti vorremmo una legge organica, ma purtroppo, quando si affrontano questi problemi, passano mesi e mesi, e non sempre si riesce a concludere.

Io, quindi, sono contrario al rinvio, a qualunque rinvio, quando il problema è maturo, e specie quando si tratta di problemi di questo genere, in ordine ai quali l'altro ramo del Parlamento si è già pronunciato in senso favorevole.

Mi si dice che i fondi non sono assicurati: ad ogni modo, il fatto che la Camera abbia già approvato il disegno di legge in discussione, che gli interessati vengano a pregare e ad insistere per ottenere la strada, che la strada sostituisca — fatto importante, ricordato dal collega Cappellini — una ferrovia soppressa, mi sembra che tutto ciò costituisca una serie di considerazioni che ci impediscono di rinviare la discussione di questo provvedimento, anche se le ragioni esposte dal collega Amigoni appaiano valide e degne di riflessione.

Mi sembra opportuno, quindi, approvare senza modificazioni il disegno di legge in discussione, sul quale esprimo parere nettamente favorevole.

VACCARO. Io avrei preferito che fosse stata rinviata la discussione del disegno di legge all'ordine del giorno, onde sollecitare il Governo a presentare una legge organica in materia. Noi abbiamo uno stillicidio di leggi, ed il problema di fondo non l'affrontiamo mai.

Questa era la mia osservazione: però, anche in considerazione di quanto ha detto il senatore Restagno, sono d'accordo circa l'approvazione di questo provvedimento, dato, soprattutto, che la zona manca ormai della linea ferroviaria; ma bisognerebbe votare un ordine del giorno per invitare il Governo a presentare subito un disegno di legge per la sistemazione di tutte le strade nazionali.

PONTI. Chiedo alla cortesia della Commissione di ascoltarmi, come già altre volte ha fatto. Io sono intervenuto proprio perchè ho visto sull'ordine del giorno che si sarebbe discusso il disegno di legge concernente la strada agordina.

Condivido pienamente il concetto esposto dal relatore, circa la necessità di una pianificazione dell'intera materia: tuttavia, davanti al problema particolare di questa strada, considerandone l'importanza, e con la certezza assoluta che la sistemazione di essa dovrebbe rientrare in qualsiasi pianificazione, esprimo il parere che il rinvio della discussione costituirebbe un errore.

La strada di cui al provvedimento in discussione, per chi non lo sapesse, ha un'importan-

za enorme, in quanto congiunge due valli di estrema importanza, non solo quella del lago di Alleghe, per intenderci, ma anche quella che si estende poi verso Bolzano, verso la zona occidentale. La strada su cui si discute è oggi la strada più frequentata da parte di coloro che da Venezia vanno a Bolzano o da Bolzano a Venezia; dovrebbe essere veramente la direttissima Venezia-Bolzano.

Ho percorso proprio questa estate la strada in questione e mentre ho visto in tutta la zona alpina un rinnovamento viario veramente notevole, ed ho osservato strade magnifiche, percorse dalle macchine di tutto il mondo, che vengono in Italia attraverso questi valichi e che anche da altri valichi scendono a vedere la zona dolomitica, essendo andato per questa strada, ripeto, e avendo trovato soppressa la ferrovia secondaria che conduceva ad Agordo, mi sono meravigliato delle condizioni della strada e del fatto che non si sia ancora cominciato a sistemare una strada che dovrebbe ormai sostituire completamente sia la ferrovia che la vecchia strada, diventata ormai impraticabile.

Proprio perchè ho veduto la strada di recente e perchè ne conosco l'importanza, mi permetto di far presente alla Commissione questo particolare caso e quindi di affermare che il rinvio della discussione del disegno di legge in esame, nel caso specifico, mi sembrerebbe ingiustificato. Mi permetto pertanto di prospettare l'opportunità di approvare questo disegno di legge senza ulteriore ritardo.

AMIGONI, *relatore*. Tengo a precisare che, in linea di massima, sono contrario al passaggio di strade all'A.N.A.S. per la loro manutenzione e gestione, tanto è vero che ho già avuto modo di pregare la Commissione di soprassedere alla discussione di alcuni disegni di legge, di cui sono relatore, concernenti tali passaggi.

Nel caso, però, della zona interessata alla sistemazione della strada provinciale Sedico-Cernadoi, si è venuta a creare una situazione particolare. La soppressione della ferrovia Agordo-Bribano ha proposto un problema del tutto nuovo, per cui, nel caso del disegno di legge in discussione, ritengo necessario superare qualsiasi opposizione di principio.

Sul disegno di legge in discussione, la Commissione finanze e tesoro ha proposto di aggiungere all'articolo unico un altro articolo così formulato: « Per la sistemazione della strada suddetta è assegnata all'A.N.A.S. la somma di lire 300 milioni, in ragione di lire 100 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari 1958-59, 1959-60 e 1960-61 ».

La proposta di legge d'iniziativa dei deputati Dazzi ed altri prevedeva lo stanziamento di un primo contributo straordinario all'A.N.A.S. di lire 500 milioni e, quindi, a partire dall'esercizio 1956-57, l'aumento del bilancio di parte ordinaria dell'A.N.A.S. per 620 milioni.

In verità, la sproporzione tra le cifre della proposta e quelle dello stanziamento è eccessiva. Comunque, ritengo opportuno formulare una richiesta di rinvio della discussione non *sine die*, ma solo per un periodo di una, due settimane al massimo.

CANEVARI. Non vedo per quale ragione non dovremmo accogliere la proposta di emendamento, formulata dalla Commissione finanze e tesoro, specialmente in considerazione del fatto che tale emendamento prevede lo stanziamento di 300 milioni complessivi, da erogarsi nel corso degli esercizi finanziari 1958-59, 1959-60, e 1960-61, in favore dell'A.N.A.S.. Sono favorevole alla votazione del disegno di legge in discussione, integrato con l'emendamento proposto.

SEDAI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo ha già espresso parere favorevole all'approvazione del disegno di legge in discussione. L'A.N.A.S., nel 1956, si dimostrò favorevole alla classificazione della strada provinciale Sedico-Vignole-Agordo-Alleghe-Larzonei-Cernadoi tra le strade statali. Tale adesione era però subordinata, in senso assoluto, al reperimento della somma necessaria per la sistemazione del fondo stradale — che comporta una spesa di gran lunga superiore a quella prevista dalla Commissione finanze e tesoro del Senato, poichè, infatti, nella relazione dell'A.N.A.S. del 1956 si parla di 500-600 milioni di lire, ora naturalmente aumentati — nonchè ad una integrazione di carattere permanente del bilancio dell'Azienda strade per la

relativa manutenzione, perchè, per la gestione di tale strada, è prevista una spesa di lire 620 milioni annui.

È nota la situazione di disagio dell'A.N.A.S., che si trova spesso in condizioni di non poter provvedere alla manutenzione della rete stradale già esistente e quindi nella impossibilità di erogare ulteriori somme. La proposta di legge presentata alla Camera conteneva appunto norme per l'aumento del bilancio dell'A.N.A.S., nonchè per la manutenzione e la gestione della strada agordina. La Commissione finanze e tesoro della Camera espresse parere favorevole all'approvazione della proposta di legge, subordinandola, però, alla soppressione dei due articoli che contenevano disposizioni di carattere finanziario. Di conseguenza, la Commissione lavori pubblici approvò la proposta di legge stessa, formulando un unico articolo con il quale si stabiliva la inclusione, nella rete delle strade statali, della strada provinciale Sedico-Vignole-Agordo-Alleghe-Larzonei-Cernadoi.

La Commissione finanze e tesoro del Senato ci comunica di aver reperito la somma di lire 300 milioni, da inserire nello stato di previsione del bilancio dell'A.N.A.S. per i prossimi tre esercizi finanziari. Lo stanziamento di tale somma si dimostra del tutto insufficiente e verrebbe, anzi, ad accrescere i noti inconvenienti sui quali è stata richiamata l'attenzione della Commissione.

Per quanto riguarda il disegno di legge sulla viabilità minore, faccio presente che esso è già stato presentato dal Governo e quindi non necessita di alcuna sollecitazione, in quanto si trova all'esame dell'altro ramo del Parlamento da epoca anteriore a quella della presentazione del disegno di legge oggi in discussione.

Il disegno di legge sulla viabilità minore non è stato ancora discusso, perchè si sono avute, dopo un primo sommario esame, una serie di riunioni per studiare la possibilità di modificarlo in alcuni punti fondamentali e particolarmente in quelli riferentisi al contributo statale per la gestione delle strade passate da un settore all'altro della viabilità ed al concorso dello Stato in favore degli Enti che provvedono alla manutenzione ordinaria. Su tali due punti i pareri sono stati discordi, anche in sede di Commissione, presso l'altro ramo del Parla-

mento ed il disegno di legge non è stato ancora approvato. Senonchè, una volta approvato il disegno di legge in questione, sarà possibile effettuare la classificazione di altre strade provinciali tra quelle statali.

In merito alla proposta di rinvio della discussione di questo disegno di legge, sono del parere che se riuscissimo ad esaminare la parte finanziaria e ad affrontare il problema nella sua intierezza, approveremmo una legge effettivamente esecutiva e non daremmo all'A.N.A.S. una legge soltanto formale.

È evidente che una formulazione organica eviterebbe critiche ai poteri costituiti. Pertanto, avendo il relatore chiesto qualche giorno di tempo per prendere ulteriori accordi con la Commissione finanze e tesoro, credo che non vi possa essere nulla in contrario a concederglielo.

**CERABONA.** Da quanto ho potuto comprendere, mi sembra che non si voglia approvare questo disegno di legge. La richiesta di rinvio della discussione del provvedimento per il reperimento dei fondi necessari costituisce la sintesi della mia affermazione.

Perchè prendere ulteriore tempo? Forse per altri accordi con il Ministero del tesoro? Ma approviamo il disegno di legge oggi in discussione e poi, quando sarà venuto il momento di reperire i fondi, si vedrà. Non siamo ancora alla fine della legislatura, ma gli onorevoli colleghi tengano egualmente presente che, a volte, cinque giorni possono trasformarsi in cinque mesi. Comunque, resta un dato di fatto, confermato anche dal senatore Cappellini: cioè che manca la ferrovia e che la strada non è in condizione di essere praticata.

In considerazione di ciò, chiedo che il disegno di legge oggi in discussione venga approvato senza modificazioni o ritardi.

**CROLLALANZA.** Quanto è stato detto dagli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto, non ha fatto altro che confermare le mie perplessità e preoccupazioni. Per quanto abbia dichiarato in precedenza che sono contrario alle singole classificazioni, senza una organica impostazione di tutto il problema, debbo riconoscere che in questo caso urge sistemare la

strada agordina in quanto sono stato, non più tardi di tre mesi fa, in quella zona, ed ho potuto constatare l'improrogabile urgenza di sistemarne il fondo stradale.

Chiarisco anche che, se è vero che è stata abolita la ferrovia secondaria, e se è vero che la strada ha urgente bisogno di riattamento, è altrettanto vero che al posto della ferrovia secondaria vi è un regolare servizio automobilistico gestito dalle ferrovie dello Stato, da Sedico a S. Martino di Castrozza.

È, comunque, augurabile che quei servizi possano svolgersi nelle migliori condizioni di viabilità possibile. Abbiamo, però, sentito confermare dal Sottosegretario di Stato Sedati che l'A.N.A.S. non accetta di gestire e di mantenere tale strada, se non a condizione che venga erogato in suo favore un cospicuo contributo.

Così come era stata presentata alla Camera dei deputati, la proposta di legge prevedeva, all'articolo 2, un contributo straordinario di lire 500 milioni in favore dell'A.N.A.S., mentre, a partire dall'esercizio finanziario 1956-57 il bilancio di parte ordinaria dell'A.N.A.S. avrebbe dovuto essere aumentato di 620 milioni annui, appunto per la manutenzione e la gestione della strada prevista nell'articolo unico del disegno di legge oggi in discussione.

Adesso, invece, qual'è la situazione? La Camera dei deputati ha approvato il provvedimento, dopo avere, su proposta della Commissione finanze e tesoro, soppresso l'articolo 2.

Dal canto suo la Commissione finanze e tesoro del Senato ha comunicato che esiste la possibilità di reperire 300 milioni di lire. Non è la cifra richiesta, ma è pur sempre qualcosa!

Sia pure con tale emendamento, il disegno di legge oggi in discussione dovrà sempre ritornare alla Camera, perchè ne abbiamo modificato la stesura.

Quindi è ancora dell'altro tempo che si dovrà perdere. Ma andiamo alla sostanza delle cose: se oggi approvassimo il disegno di legge così come risulta nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento, l'A.N.A.S. non sarebbe in grado di provvedere alla manutenzione della strada Sedico-Cernadoi.

Oggi c'è già un Ente che provvede alla manutenzione della strada, cioè la Provincia. In una situazione del genere, conviene di più insistere sulla opportunità di approvare il disegno di legge in discussione, con la certezza che non sarà fatto alcunchè per migliorare la strada, oppure conviene attendere qualche altro giorno, per cercare di ottenere, dal Ministero del tesoro, un aumento dei fondi stanziati, oltre che per la sistemazione, anche per la manutenzione?

La nostra preoccupazione deve essere quella di fare in modo che si migliori la situazione della strada in oggetto, non che si peggiori! Quindi il rinvio è giustificato dalla speranza che esso permetta di giungere ad un ulteriore reperimento di fondi. Il Ministero del tesoro probabilmente farà resistenza: vedremo fra una o due settimane quello che dovremo fare.

**PRESIDENTE.** Dal punto di vista procedurale, quale Presidente della Commissione, devo fare presente che il 9 giugno 1956, un anno e mezzo fa, la Commissione finanze e tesoro aveva espresso parere contrario al disegno di legge in discussione; il 30 settembre ha dato parere favorevole, a condizione che il provvedimento sia completato da un altro articolo del seguente tenore: « Per la sistemazione della strada suddetta è assegnata all'A.N.A.S. la somma di 300 milioni, in ragione di 100 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari 1958-59, 1959-60 e 1960-61 ».

Noi quindi dovremmo seguire il parere della 5<sup>a</sup> Commissione; la modifica proposita, in quanto è finanziaria e non è tecnica, è di competenza della suddetta Commissione.

Noi abbiamo il dovere di approvare quello che dice dal punto di vista finanziario la Commissione finanze e tesoro la quale ci dà, in questo caso, un parere favorevole, ma a condizione che si aggiunga il nuovo articolo, di cui ho dato lettura.

**CERABONA.** Ritengo che la nostra Commissione non sia strettamente legata ai pareri della Commissione finanze e tesoro.

**PRESIDENTE.** Penso piuttosto che noi abbiamo il dovere di tener presente questo parere.

**CERABONA.** Chiedo la votazione del disegno di legge in discussione.

**CAPPELLINI.** Ritenevo che il disegno di legge all'ordine del giorno non avrebbe sollevato le eccezioni affiorate nel corso della discussione. Nonostante le considerazioni fatte, rimango fermo nell'idea che ho già espresso, nell'opportunità, cioè, di approvare il disegno di legge nel testo pervenutoci dalla Camera. Tale approvazione, del resto, non pone problemi di finanziamento e s'impone per una serie di considerazioni, la prima delle quali è che il rinvio non potrà essere breve, per la nota ragione della prevista sospensione dei lavori parlamentari.

Che significato avrebbe il rinvio? Non v'è alcuna prospettiva di risolvere il problema del finanziamento, problema che del resto per questo provvedimento non si pone. L'onorevole ministro Togni, nel corso della discussione sul bilancio dei Lavori pubblici, ha detto che è in preparazione il bilancio per l'esercizio finanziario 1957-58; è in quella sede che dovranno trovare copertura non solo le spese relative a questo disegno di legge, ma anche i maggiori stanziamenti per l'A.N.A.S..

Se le critiche che noi facciamo, e che tutto il Senato ha sostanzialmente formulato, quando ha sollecitato lo stanziamento di fondi cospicui a favore dell'A.N.A.S. per le sue ordinarie necessità ed anche per necessità a carattere straordinario, se queste critiche, ripeto, hanno significato, il Ministro dei lavori pubblici non potrà non tenerne conto, ai fini degli stanziamenti successivi, a partire dall'esercizio 1957-58.

Noi, quindi, approvando il disegno di legge così come ci è giunto dalla Camera dei deputati, non poniamo un problema di finanziamento e non abbiamo alcuna necessità di ascoltare la Commissione finanze e tesoro, perchè possiamo, indipendentemente dalle osservazioni del senatore Cerabona, che sono pur sempre valide, approvare tranquillamente il provvedimento in esame.

Del finanziamento terranno conto il Governo ed il Ministro dei lavori pubblici nella preparazione del bilancio 1957-58; anzi, se approveremo il disegno di legge stesso, raffor-

zeremo la posizione del Ministro nel sollecitare, richiedere ed ottenere i finanziamenti necessari per risolvere il problema.

Anche se noi rinviando o non approvando questo disegno di legge, il problema dell'A.N.A.S. non sarà risolto.

Propongo pertanto, ancora una volta, di passare all'approvazione del disegno di legge nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento.

RESTAGNO. Desidererei richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto, confermato anche dall'onorevole Sottosegretario, che il Governo si è espresso favorevolmente a questo disegno di legge e ha dato il suo consenso alla Camera. Questa circostanza è determinante.

È vero che l'A.N.A.S. ha espresso un parere negativo, che il problema dell'A.N.A.S., come è stato detto, è un problema molto grave, uno dei grandi problemi che si devono risolvere e uno dei grandi finanziamenti che devono essere assicurati per poter realizzare il piano di lavoro di tale Azienda; ma mi sembra che di fronte al consenso del Governo non possiamo non dare la nostra approvazione.

Mi rendo comunque conto che una norma come questa, che stabilisce soltanto la classificazione di una strada tra le strade statali e che non tratta il problema finanziario è una norma, sotto molti aspetti, manchevole. Il disegno di legge è venuto a noi dall'altro ramo del Parlamento: poi è intervenuta la Commissione finanze e tesoro, la quale ha fatto un passo avanti verso quella che è la finalità che noi ci proponiamo, di creare cioè delle leggi operanti, in quanto ha disposto un finanziamento per 300 milioni; non si potrebbe trovare un accordo di compromesso? Si potrebbe prendere una decisione sul disegno di legge ora in discussione nella prossima riunione; nel frattempo, si potrebbe domandare agli organi tecnici dell'A.N.A.S. se con questi 300 milioni essi ritengono di poter sistemare l'intera strada.

CERABONA. Chiediamo di passare alla votazione del disegno di legge.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Avevo illustrato tutti i motivi che consigliavano un breve rinvio della discussione di questo disegno di legge, dopo aver premesso che il Governo aveva espresso parere favorevole.

Io mi permetto di osservare che un'autorizzazione di spesa del tipo di quella suggerita dalla Commissione finanze e tesoro, costringerebbe l'A.N.A.S. ad eseguire i lavori durante una serie lunghissima di anni, poichè una somma di cento milioni porta necessariamente all'esecuzione del lavoro in piccoli lotti, col risultato di aggravare la situazione per un notevole periodo di tempo.

Non appare neppure giustificata l'eccessiva fretta di approvare questo disegno di legge nel corso della seduta odierna, perchè non si potrà comunque dar inizio ai lavori prima di alcuni mesi.

Su questo disegno di legge abbiamo un primo parere, contrario, della Commissione finanze e tesoro, ed un successivo parere favorevole, subordinato però al rispetto di determinate disposizioni finanziarie suggerite dalla stessa Commissione.

Per questi motivi non posso che confermare la mia adesione alla proposta di rinvio avanzata dal relatore, con l'impegno, da parte sua, di prendere ulteriori contatti, onde definire la questione finanziaria.

CAPPELLINI. Dichiaro che voterò contro il rinvio della discussione. Vi è stato un ripensamento da parte del Governo, se in questa sede smentisce ciò che ebbe a dire nell'altro ramo del Parlamento. Il Governo fu favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, perchè esso non pone alcun problema di finanziamento, e non vi è quindi alcuna questione procedurale, di costituzionalità o d'altro da superare. Si porrà certamente, in un secondo tempo, il problema della copertura, ma non è cosa che non possa essere risolta dallo stesso Tesoro il quale, quando si tratterà di ripartire le somme a favore dei diversi dicasteri, darà al dicastero dei lavori pubblici la somma occorrente a far fronte agli impegni assunti.



Non vedo, perciò, il motivo per cui non si debba discutere oggi questo disegno di legge, che dà un contributo alla risoluzione del problema, oltrechè nei confronti del caso specifico anche sul piano generale.

CERABONA. Prego ancora una volta l'onorevole Presidente di voler porre in votazione il disegno di legge in discussione.

PONTI. Io sono intervenuto a questa seduta con l'intenzione di caldeggiare l'approvazione del disegno di legge, e sono grato a tutti i colleghi che l'hanno fatto. Però ora, dato lo svolgimento che ha avuto la discussione, sono sorte in me alcune preoccupazioni.

Prima di tutto vi è il fatto che i lavori, secondo il disegno di legge, verrebbero a protrarsi per troppo tempo, poiché si hanno a disposizione soltanto 100 milioni all'anno; tale cifra, non essendo sufficiente, dovrebbe essere portata almeno a 500 milioni, aggiungendo, per due anni, altri 200 milioni. Ora, se c'è un lavoro da farsi con rapidità, è proprio quello delle strade di montagna; anche agli effetti economici, perchè in ogni stagione invernale l'interruzione significa un regresso nei lavori.

Ed allora io, considerando le cose da un punto di vista essenzialmente pratico ed ispirato proprio agli interessi della regione che sono venuto qui a difendere, pur non facendo parte della Commissione, mi permetto di pregare i colleghi affinchè vogliano considerare se quel « meglio », per il quale essi si battono con un ardore di cui sono loro grato, non sia nemico del « bene » che si potrebbe raggiungere.

Mi rendo conto della situazione del Ministero davanti alle esigenze del Tesoro; a volte, infatti, i Ministeri hanno bisogno di avere pressioni di questo genere per ottenere quelle concessioni che il Tesoro, a sua volta per altre ragioni, è così restio a concedere. Ora, se tutto il fervore che anima la Commissione, e che si esprime in forma giovanilmente battagliera da parte di colleghi verso i quali torno a manifestare la mia gratitudine, se questo fervore fosse veramente come una pressione, come un vapore, direi, che stimolasse la meccanica dell'azione che la Commissione

si propone di compiere entro un dato periodo di tempo, tutto ciò sarebbe veramente produttivo ed opportuno. Un rinvio della discussione, con l'impegno del Presidente di portare, alla ripresa dei lavori, subito in discussione questo disegno di legge, e con l'impegno del Governo, d'accordo col relatore, di trovare una soluzione secondo quanto dal Governo stesso viene proposto, mi sembra, come ripeto, cosa produttiva e pratica.

Mi pare quindi, riassumendo, di poter concludere così: la Commissione potrà, con tranquilla coscienza, stabilire che la discussione venga rinviata alla ripresa dei lavori, pregando il Sottosegretario di voler portare una soluzione definitiva, ed impegnandosi ad approvare il disegno di legge con i miglioramenti che eventualmente fossero proposti.

Faccio questa proposta, suggerita, come ho detto, da considerazioni eminentemente pratiche, e dalla preoccupazione di recare il maggior giovamento possibile a quella regione della quale sono venuto in questa sede a sostenere la causa.

PRESIDENTE. La proposta del senatore Ponti è quella di un rinvio, precisato nel tempo, alla prima seduta dopo la ripresa dei lavori. Potrebbe, del resto, anche esservi la possibilità di riprendere la discussione nella prossima settimana.

CAPPELLINI. Dato l'andamento della discussione, dubito di aver espresso abbastanza chiaramente le mie idee.

PONTI. È tutto chiaro per quanto concerne i lavori ordinari, ma non per quelli straordinari. Può darsi che l'A.N.A.S. non voglia neppure cominciare i lavori con uno stanziamento di soli 300 milioni.

CAPPELLINI. Appunto questo è il problema.

Noi siamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge così com'è perchè non pone un problema di copertura, e soprattutto perchè problemi come questo non vanno risolti in un quadro generale. Approvando la legge noi solleciteremo il Governo, non solo a risolvere questo problema, ma a risolvere tutti i problemi, o

almeno gran parte dei problemi, che sono identici o che hanno relazione con questo. Credo che il Governo, comportandosi come ha fatto dinanzi all'altro ramo del Parlamento, sia partito da analoghe considerazioni. Da ciò la mia meraviglia nel constatare che tali considerazioni non siano oggi ritenute più valide.

CANEVARI. Il discorso del collega Cappellini mi mette nella condizione di dover fare una dichiarazione precisa.

In ordine al disegno di legge in discussione vorrei anzitutto precisare che non so se sia più opportuno rimettere alla decisione del Parlamento la classificazione di nuove strade statali, o non piuttosto lasciare che a tali compiti provveda il Ministero dei lavori pubblici. Infatti, in merito al passaggio dalla Provincia allo Stato di una strada, senza che vi siano i mezzi per farla diventare realmente una strada statale in possesso quindi di tutti i requisiti che alle strade statali si richiedono, noi non potremmo prendere deliberazioni veramente efficaci, poichè l'unico organo dello Stato competente in tale materia è il Ministero dei lavori pubblici, che ha i mezzi per poter intervenire, e sa su quali fondi può fare affidamento.

Il senatore Cappellini proporrebbe, per ora, di dichiarare statale la strada agordina, senza aver contemporaneamente la certezza di poter disporre entro un tempo limitato, il più breve possibile, dei fondi necessari per poter eseguire le opere indispensabili a migliorare le possibilità di usare questo tronco stradale.

Nello stesso tempo ci troviamo di fronte alla proposta del relatore che, preoccupato quanto noi, e favorevole come lo siamo noi ad approvare il passaggio di questa strada fra quelle statali, spera che si possa far aumentare i contributi del Ministero del tesoro.

A questo punto, io desidero dichiarare esplicitamente che sono convinto dell'opportunità della proposta di rinvio avanzata dal relatore, per vedere se è possibile giungere ad un aumento delle sovvenzioni offerte dal Ministero del tesoro. La discussione potrà continuare la prossima seduta, e, a questo proposito, mi associo alla proposta che il provvedimento sospensivo sia limitato nel tempo, per nostra tranquillità, e affinchè non venga dimenticata l'urgenza del disegno di legge al nostro esame.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinviare alla prossima seduta il seguito della discussione di questo disegno di legge.

*(È approvata).*

Assicuro che farò il possibile affinchè la discussione possa essere ripresa nella prossima seduta o, al massimo, in quella immediatamente successiva.

*La seduta termina alle ore 11,30.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari