SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE

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

VENERDÌ 20 APRILE 1956

(78ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Norme per la circolazione su strada delle trattrici e macchine agricole » **(572)** (*D'iniziativa del senatore Braschi*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1239, 1241, 1242
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1241
CERABONA 1242
VACCARO, *relatore* 1239

« Modificazioni alle disposizioni relative ai termini di validità e di prescrizione dei vaglia postali e degli assegni di conto corrente postale ed alle esenzioni di tassa sui versamenti in conto corrente postale » **(1032)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1236, 1239
CAPPELLINI 1238
RESTAGNO 1238
VACCARO, *relatore* 1237
VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 1238

« Esecuzione a pagamento differito dei lavori di costruzione di un canale sussidiario della vasca di Succivo (Napoli) » **(1170) (Seguito della discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag* 1234, 1235
CAPPELLINI 1234, 1235
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1235
FOCACCIA, *relatore* 1234

« Classificazione tra le strade statali della provinciale Ulzio-Bardonecchia sino al confine di Stato per il Colle della Scala (Km. 20+029) » **(1387)** (*Di iniziativa del senatore Sibille*) **(Seguito della discussione e rinvio):**

PRESIDENTE, *relatore* 1244, 1252, 1253
CANEVARI 1251
CAPPELLINI 1250
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1245, 1252
CERABONA 1248
PORCELLINI 1249
SIBILLE 1247, 1249, 1253
TARTUFOLI 1251
TERRAGNI 1248, 1253

La seduta è aperta alle ore 9,15.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Canevari, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Grampa, Massini, Porcellini, Restagno, Romano Domenico, Sanmartino, Tartufoli, Terragni e Voccoli.

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

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Caron e per le poste e le telecomunicazioni Vigo.

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

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Esecuzione a pagamento differito dei lavori di costruzione di un canale sussidiario della vasca di Succivo (Napoli) » (1170).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Esecuzione a pagamento differito dei lavori di costruzione di un canale sussidiario della vasca di Succivo (Napoli) ».

FOCACCIA, *relatore*. Di questo disegno di legge fu già iniziata la discussione nella penultima seduta; e poichè la Commissione finanze e tesoro aveva sollevato alcune difficolta circa il sistema del pagamento differito, fu da me proposto un nuovo testo.

La nuova formulazione del disegno di legge fu approvata di massima dall'onorevole ministro Romita, salvo un punto: dei 235 milioni che erano stati preventivati, il Ministro proponeva che 135 fossero posti a carico del bilancio 1956-57 e gli altri 100 a carico dell'esercizio successivo.

La Commissione finanze e tesoro, interpellata sulle modificazioni da me apportate al disegno di legge in esame, si è mostrata favorevole nel complesso al provvedimento, ma ha inteso modificare il sistema di pagamento in questo senso: invece dei 135 milioni stanziabili nel 1956-57 e dei 100 milioni stanziabili nell'esercizio successivo, ha proposto che tutta la somma di 235 milioni, occorrente per completare questi lavori che sono ormai riconosciuti indispensabili dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, sia stanziata nell'esercizio 1956-57, mettendola a carico dell'articolo 2 della legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici che sarà discusso ed approvato prossimamente dal Senato.

La questione è molto semplice, ed io non ho altro da aggiungere; alla Commissione spetta ora di esprimere il suo parere.

CAPPELLINI. Io ho qui la relazione di un ufficio tecnico che ha studiato la questione sul posto. Vorrei darne lettura alla Commissione, perchè possa meglio rendersi conto del problema di cui trattasi. Dice la relazione: « La vasca di Succivo occupa due ettari e mezzo di terra, è circondata da una muraglia alta due metri ed il suo fondo è situato a due metri di profondità dai campi che la circondano. Al suo centro vi sono tre pozzi assorbenti che sono insufficienti ad assorbire le acque che vi affluiscono. Da anni i pozzi sono stati riempiti dalla melma e quindi sono completamente inservibili. Fra la vasca e i RR. Lagni vi è una strada che, originariamente, era un canale ed è tale oggi quando piove, via Arena. Tale strada è tale per 2 chilometri e mezzo, poi, nei pressi della Masseria di Mezzo, sfocia in aperta campagna. Occorrerebbe costruire ancora circa tre chilometri di strada per raggiungere i RR. Laghi. Nel 1952 l'acqua è straripata dalla Vasca e dalla via Arena provocando ingenti danni alle campagne sulle quali vi era il grano. Nella vasca confluiscono due canali che raccolgono, per vie diverse, le acque che scorrono da Casandrino, Grumo, Frattamaggiore, Frattaminore, Melito S. Antimo, S. Arpino (Caserta). Occorrerebbe: 1) prolungare il canale di via Arena fino ai RR. Lagni costruendovi vicino la strada di cui abbisognano i contadini; 2) espurgare i tre pozzi, possibilmente allargarli ed assicurarne la manutenzione periodica (espurgo ogni sei mesi, almeno); 3) risarcire dei danni causati dagli straripamenti i vari produttori danneggiati ».

Ora, le opere indicate in questa relazione sono comprese nel disegno di legge? Si possono inserire nel testo legislativo sottoposto alla nostra approvazione?

FOCACCIA, *relatore*. Io ritengo di sì, perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato queste opere.

CAPPELLINI. Vorrei far notare che, ove tali lavori non dovessero essere eseguiti, si andrebbe incontro a spese notevoli senza raggiungere lo scopo che si prefigge il disegno di legge.

Quindi, se l'onorevole Sottosegretario sarà in grado di dare, a nome del Ministero, assi-

curazioni in proposito, noi saremo senz'altro favorevoli all'approvazione del disegno di legge.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io posso dichiarare questo: che, nei limiti dell'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, queste opere saranno eseguite. Ella, senatore Cappellini, è sceso ad alcuni dettagli per i quali può sorgere qualche dubbio; ma ritengo che, poichè quanto che ella ha detto circa i danni corrisponde esattamente alla relazione del Ministero, il quale vuole evidentemente ovviare a tutti gli inconvenienti, sia fuor di dubbio che nessuno pensa a costruire soltanto il canale quando è necessario espurgare i pozzi, e così di seguito. È vero che la dizione esatta del disegno di legge si riferisce, letteralmente, soltanto alla esecuzione del canale; ma, trattandosi di tutto un complesso di lavori, io posso dire senz'altro che, se pure il deliberato del Consiglio superiore prevedesse soltanto questi limitati lavori, con i fondi ordinari di bilancio il Ministero metterà tutta la vasca in condizioni di svolgere la sua funzione. Del resto, quanto il senatore Cappellini ha detto è nella prima pagina della relazione che accompagna il disegno di legge.

CAPPELLINI. Mi sembra però che nella relazione non sia indicata la costruzione della strada che dovrebbe correre a lato del canale, strada di cui abbisognano i contadini. Inoltre, nella relazione si prevede la necessità di espurgare i tre pozzi, possibilmente di allargarli, e di assicurarne la manutenzione periodica.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nel disegno di legge si parla di « ripristino della via Arena »; io non posso risponderle precisando se questa strada sarà ricostruita esattamente come era prima oppure se sarà spostata. Effettivamente, poichè il suo informatore tecnico parla di costruzione della strada, e noi parliamo di ripristino, la soluzione da noi escogitata non è esattamente uguale a quella preconizzata dall'esperto del quale ha letto la relazione. Ma, in sostanza, quello che preme al legislatore mi pare sia di garantire che gli inconvenienti sui quali siamo tutti d'accordo non abbiano più a verificarsi. Credo che il Ministero non farà una cosa a mezzo; in ogni modo, prendo l'impegno di controllare che tutto si svolga nel modo che, del resto, è previsto nel disegno di legge.

CAPPELLINI. Dopo le assicurazioni date dall'onorevole Sottosegretario, dichiaro che voteremo a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame ed alla votazione degli articoli, nel testo proposto dal relatore e concordato con la Commissione di finanza, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata l'esecuzione, a cura e spese del Ministero dei lavori pubblici, dei lavori di costruzione di un canale emissario dalla vasca di Succivo sino ai RR. Lagni e di ripristino della via Arena, a complemento delle opere eseguite nella stessa zona in base al regio decreto-legge 15 novembre 1938, n. 2174, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739.

(*È approvato*).

Art. 2.

I lavori di cui al precedente articolo 1 sono dichiarati di pubblica utilità, urgenti e indifferibili, a tutti gli effetti di legge.

(*È approvato*).

Art. 3.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a provvedere all'esecuzione dei lavori di cui all'articolo 1, nei limiti di spesa di lire 235 milioni, che sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero dell'esercizio finanziario 1956-57.

(*È approvato*).

Art. 4.

È ridotta di lire 235 milioni l'autorizzazione di spesa di lire 16 miliardi e 200 milioni di cui

all'articolo 2 della legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1956-57 e, in corrispondenza, è ridotto di pari somma lo stanziamento del capitolo 186 dello stato di previsione medesimo per il detto esercizio.

(*È approvato*).

Art. 5.

All'onere di 235 milioni dipendente dall'applicazione della presente legge si farà fronte con la disponibilità derivante dalla riduzione disposta dal precedente articolo.

(*È approvato*).

Art. 6.

Il Ministro del tesoro provvederà con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazioni alle disposizioni relative ai termini di validità e di prescrizione dei vaglia postali e degli assegni di conto corrente postale ed alle esenzioni di tassa sui versamenti in conto corrente postale » (1032) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alle disposizioni relative ai termini di validità e di prescrizione dei vaglia postali e degli assegni di conto corrente postale ed alle esenzioni di tassa sui versamenti in conto corrente postale », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

Articolo unico.

Gli articoli 97, 98, 112, 120, 121 e 123 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, e successive modificazioni, sono sostituiti dai seguenti:

Art. 97. — I vaglia sono validi per la riscossione entro i due mesi successivi a quello dell'emissione.

Trascorso il periodo di validità, il loro importo è rimborsabile agli aventi diritto che ne facciano richiesta entro i due esercizi finanziari successivi a quello di emissione, con le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 98. — I vaglia non reclamati entro il termine stabilito al secondo comma dell'articolo precedente si prescrivono a favore della Amministrazione.

Art. 98-bis. — Le norme dei due articoli precedenti si applicano anche ai vaglia tratti sull'estero.

Art. 112. — Le operazioni di versamento e di pagamento effettuate a mezzo del servizio dei conti correnti sono soggette a tassa ad eccezione delle seguenti:

1) le operazioni di postagiro;

2) i versamenti rappresentanti la commutazione dei crediti dei correntisti verso le amministrazioni statali e parastatali;

3) i versamenti fatti dai correntisti sul proprio conto corrente;

4) le operazioni di versamento e di pagamento disposte dall'Amministrazione postale.

L'Amministrazione ha facoltà di concedere agli enti pubblici, correntisti postali, di effettuare il pagamento delle tasse sui prelevamenti da essi disposti, in una o più soluzioni durante la gestione annuale del conto, con le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 120. — Gli assegni localizzati e gli assegni all'ordine sono validi per due mesi oltre quello in cui è avvenuta l'apposizione del « visto ».

Trascorso tale periodo, il loro importo è rimborsabile agli aventi diritto che ne facciano richiesta entro i due esercizi finanziari succes-

sivi a quello di vidimazione, con le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 121. — Gli assegni localizzati e gli assegni all'ordine non reclamati entro il termine indicato al secondo comma dell'articolo precedente si prescrivono a favore dell'Amministrazione.

Art. 123. — I reclami relativi al servizio dei conti correnti postali devono essere presentati nel termine di due anni.

Detto termine decorre:

a) per le errate inscrizioni di operazioni in conto corrente e per le rettifiche dell'ammontare del credito: dalla data di registrazione dell'operazione sul conto;

b) per le omesse registrazioni a credito del conto: dalla data di accettazione presso l'ufficio postale, se trattasi di versamento; dalla data di addebitamento sul conto del traente, se trattasi di postagiro; e dal 1° gennaio successivo all'anno cui si riferiscono, se trattasi di interessi;

c) per il mancato o errato pagamento di un assegno: dal 1° luglio successivo all'esercizio finanziario in cui l'assegno è stato vidimato dall'ufficio dei conti correnti;

d) per ogni altro provvedimento concernente il rapporto di conto corrente: dalla data in cui l'Amministrazione ha adottato il provvedimento.

La presentazione del reclamo interrompe il termine di prescrizione

VACCARO, *relatore*. A norma dell'articolo 97 del Codice postale e delle telecomunicazioni, i vaglia postali sono validi per la riscossione entro il mese dell'emissione e in quello successivo. Lo stesso termine è fissato dall'articolo 121 dello stesso Codice per gli assegni postali localizzati. Dopo un anno, questi titoli localizzati, se non è richiesto il rimborso, sono prescritti, e vengono incamerati dall'Amministrazione. Gli altri titoli si prescrivono trascorso l'esercizio successivo a quello della vidimazione.

Tali termini, eccessivamente restrittivi, dànno luogo a molte lagnanze; e da molte parti ne è stato richiesto il prolungamento. Aggiungo che un termine più lungo è conveniente anche per l'Amministrazione al fine di ridurre il notevole lavoro delle pratiche per il rinnovo dei titoli scaduti.

Anche in materia di tassazione delle operazioni di conto corrente postale, le attuali norme si sono dimostrate deficienti e di scarsa convenienza, ed hanno sollevato molte lagnanze da parte del pubblico nei riguardi dell'Amministrazione, che ora, con questo provvido disegno di legge, cerca di modificare l'attuale stato di cose.

Mentre per il deposito a risparmio il correntista non paga alcuna tassa, anzi percepisce un interesse, per i depositi al conto corrente, viceversa, sono dovute tasse proporzionate alla somma che si versa. Questa forma di pagamento per tali assegni ha suscitato essa pure notevoli lamentele, e l'Amministrazione, come dicevo, si è proposta di eliminare questi inconvenienti, anche nel suo stesso interesse.

Sicchè, per ovviare a tanto, si è predisposto il disegno di legge che discutiamo, con il quale si modificano gli articoli 97, 98, 118, 120, 121 e 123 del Codice postale e delle telecomunicazioni, sostituendoli con un nuovo testo che prevede anzitutto la seguente variazione: la validità a due mesi oltre quello di emissione per i vaglia e di vidimazione per gli assegni postali; la prescrizione in due esercizi finanziari oltre quello di emissione per i vaglia e di vidimazione per gli assegni postali.

Il disegno di legge provvede inoltre, fra l'altro, nel nuovo testo dell'articolo 112, a comprendere tra le operazioni non soggette a tassa i versamenti effettuati dai correntisti postali sul proprio conto corrente (punto 3°), ed a stabilire la facoltà dell'Amministrazione postale di concedere agli enti pubblici, correntisti postali, di effettuare il pagamento delle tasse sui prelevamenti da essi disposti, in una o più soluzioni durante la gestione annuale del conto (secondo comma) con modalità rinviate al regolamento. Col nuovo testo dell'articolo 123 si proroga infine da uno a due anni il termine utile per la presentazione dei reclami relativi al servizio dei conti correnti postali.

Occorre però, secondo il mio parere, aggiungere all'articolo 98 (sub articolo unico) il seguente comma, quale risultava nel disegno di legge originario: « La norma suddetta si applica anche ai vaglia tratti sull'estero ». Con-

seguentemente è necessario sopprimere l'articolo 98-*bis*, aggiunto dalla Camera dei deputati.

Concludendo, data l'utilità dell'attuale provvedimento, mi onoro di chiedere alla Commissione di approvarlo.

CAPPELLINI. Noi siamo favorevoli all'approvazione di questo disegno di legge. Ma, quale esempio di corretta e sana collaborazione tra il Sindacato aderente alla Confederazione generale italiana del lavoro e il Ministero, io desidero leggere il parere del Sindacato stesso in ordine al presente disegno di legge; e vorrei che l'onorevole Sottosegretario ne prendesse atto, non solo in questo caso, ma anche in quei casi in cui il parere del Sindacato dovesse essere diverso, perchè il Governo accedesse ad una via d'intesa, così come in questo caso il Sindacato viene incontro alle proposte del Governo.

« Il Sindacato alle poste e alle telecomunicazioni esprime parere favorevole, osservando che il prolungamento dei termini di prescrizione e validità degli assegni e vaglia postali viene incontro ai desideri del pubblico ed aumenta il prestigio dei servizi di questo tipo affidati alla Posta, in confronto a quelli analoghi gestiti dalle banche ».

Come dicevo, ci troviamo di fronte ad un riconoscimento corretto e leale, che il Sindacato è lieto di poter esprimere nei confronti di questo Ministero. Anche in relazione a ciò, siamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge.

RESTAGNO. In questa materia bisogna sempre essere molto prudenti, trattandosi di modificare sistemi che sono stati collaudati dal tempo, particolarmente per quanto si riferisce a problemi così delicati come quelli che riflettono il risparmio e le norme tendenti a regolare queste operazioni, sia dal punto di vista creditizio, sia, e soprattutto, da quello delle banche e degli uffici postali. Noi sappiamo che precedentemente questa prudenza non è stata sufficientemente osservata; ed abbiamo avuto purtroppo una riduzione enorme dei depositi postali a causa della riduzione dei tassi.

Ritengo pertanto che sia stato utile aver ponderato lungamente questo disegno di legge, perchè la prudenza in materia non è mai troppa. Peraltro le norme dell'articolo unico del disegno di legge non espongono l'amministrazione postale ad alcun pericolo, perchè in sostanza si va incontro alle necessità dei risparmiatori e dei correntisti avvicinandosi il nuovo sistema a quello vigente nelle banche. La mia obiezione si riferiva a quello che avvenne a causa della riduzione del tasso, che ebbe ripercussioni enormi anche sulla Cassa depositi e prestiti.

Ciò premesso, mi associo alle conclusioni del relatore, favorevoli all'approvazione del disegno di legge.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il Governo è favorevole al ripristino del secondo comma dell'articolo 98 del testo originario, con conseguente soppressione dell'articolo 98 *bis*.

Si è trattato di un vero e proprio errore. Infatti per gli assegni tratti all'estero v'è una particolare procedura per l'estinzione, e sono previsti termini completamente diversi. In base al codice postale internazionale (articolo 18) « il periodo di validità dei vaglia (i vaglia sono validi fino al termine del primo mese successivo a quello della loro emissione) è prorogato fino alla scadenza del terzo mese, previa intesa tra le amministrazioni interessate, e la proroga è di pieno diritto di sei mesi nei rapporti con Paesi lontani », che sarebbero quelli di oltremare. Sulla base di questo articolo 18, annesso alla convenzione approvata dal Congresso dell'Unione postale universale nel 1952 a Bruxelles, reso esecutivo con decreto del Presidente della Repubblica del 1953, la validità dei vaglia internazionali può essere prorogata caso per caso ed è comunque di sei mesi, oltre quello di emissione, nei rapporti con i Paesi d'oltremare. In relazione a tale disciplina l'articolo 6 del Regolamento generale sui servizi postali dispone che i servizi a denaro nei rapporti con l'estero sono regolati dalle convenzioni internazionali vigenti. Pertanto la norma di cui all'articolo 98-*bis* deve considerarsi frutto di un errore, non potendosi applicare per la prescrizione una eguale norma per i vaglia tratti all'interno e per quelli tratti all'estero, a meno che non si voglia denunciare la convenzione postale internazionale.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti l'emendamento proposto dal relatore e accettato dal Governo, per il quale si aggiunge all'articolo 98 (sub articolo unico) il seguente comma: « La norma suddetta si applica anche ai vaglia tratti sull'estero ». Conseguentemente è soppresso l'articolo 98-*bis*.

(*È approvato*).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel testo risultante dall'approvazione dell'emendamento presentato dal relatore.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa del senatore Braschi: « Norme per la circolazione su strada delle trattrici e macchine agricole » (572).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, di iniziativa del senatore Braschi: « Norme per la circolazione su strada delle trattrici e macchine agricole ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

VACCARO, *relatore* Onorevoli colleghi, siamo chiamati ad esaminare un progetto di legge d'iniziativa del senatore Braschi contenente norme per la circolazione su strada delle trattrici e macchine agricole semoventi.

Le ragioni che rendono necessaria l'emanazione di tali norme legislative sono state chiaramente esposte dal senatore Braschi nella sua illustrazione del disegno di legge. Quelle ragioni e quei motivi sussistono tuttora e, sotto certi aspetti, si sono aggravati postulando, se così si può dire, una maggiore urgenza dell'entrata in vigore di norme chiare e precise che valgano da una parte a disciplinare l'ormai non indifferente traffico di questi mezzi e dall'altra a colmare una vera e propria lacuna della legge che attualmente regola la circolazione su strada dei mezzi meccanici agricoli.

La possibile obiezione che potrebbe essere sollevata di rinviare l'emanazione di queste norme particolari in vista dell'emanando nuovo Codice della strada cade facilmente solo se si voglia tener presente:

1) che tale nuovo Codice è ancora allo stato di preparazione, anche se lo speciale Comitato di studio della Commissione interministeriale per la revisione delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione ha provveduto a predisporre uno schema delle nuove norme che dovrebbero regolare la materia, anche se tale schema è stato già esaminato dalla Commissione permanente dell'automobilismo, la quale ha proposto delle modifiche sostanziali. Infatti il lungo travaglio cui tale schema dovrà soggiacere è appena iniziato, le tappe successive essendo rappresentate: dalla Commissione interministeriale già citata, la quale, tenendo conto dei vari suggerimenti degli Enti interessati, dovrà provvedere a trasformarlo in uno schema di legge; dal Consiglio dei Ministri, che a sua volta dovrà esprimere su di esso il proprio parere per la presentazione al Parlamento; in fine dal Parlamento stesso che dovrà approvarlo. E per superare tutte queste tappe occorrono anni;

2) che le norme contenute nel disegno di legge n. 572, specie dopo gli emendamenti apportativi sia dal proponente stesso che dai vari Ministeri interessati, si sono ispirate a quelle contenute nello schema del nuovo Codice della strada predisposto dal sopracitato Comitato di studio e possono perciò considerarsi una utile anticipazione di esso. Senza contare che la loro entrata in vigore, durante le more della approvazione del nuovo Codice, potrebbe concretarsi in un'utile sperimentazione e suggerire altresì al momento del varo del futuro Codice della strada quelle eventuali modifiche nate dalla pratica applicazione e dalla esperienza quotidiana;

3) che oggi questo particolare, importante settore è disciplinato da norme amministrative che, in alcuni casi, sono in pieno contrasto con le norme legislative previste dal Codice della strada attualmente in vigore, per cui ci si trova di fronte alla paradossale situazione che il Potere esecutivo, sotto la spinta dell'incalzare incessante di un mondo in evoluzione, e della necessità di mettere l'agricoltura italiana in condizioni di potersi valere dei mezzi che la tecnica pone quotidianamente a sua disposi

zione per adeguarsi ai nuovi concetti di produttività, ha dovuto supplire alla lentezza e rigidità della legge; ed è stato perciò costretto ad ammettere delle norme che consentono perfino, in alcuni casi, agli utenti di trattrici e mac chine agricole, di trasgredire a quelle che dovrebbero essere le imperiose statuizioni di una legge che ha il solo torto di essere vecchia di oltre venti anni. Non è difficile immaginare quali siano le conseguenze di ordine etico e pratico che tale stato di fatto crea. Basti tener presente che spesso i giudici sono obbligati a condannare in base alla legge l'utente che pure era stato autorizzato, per esempio, dalle norme amministrative emanate dal Potere esecutivo, a circolare senza patente di guida con un trattore in servizio di traino quando questo non sia suscettibile di una velocità superiore ai quindici chilometri orari.

Le categorie agricole hanno dunque avvertito questo disagio e si battono da anni per ottenere un regolamentazione chiara e valida che le sottragga all'equivoco. Esse non vogliono più essere le tollerate della strada e chiedono di poter circolare su di essa al pari degli altri utenti. Sono anche pronte ad assoggettarsi ad una disciplina che tenga però conto sia delle loro particolari esigenze, sia del fatto che i loro mezzi sono stati ideati e creati non per lo specifico scopo di rimanere permanentemente sulla strada, ma per servire nei campi, e che solo necessità contingenti di trasferimento e di funzionalità aziendale li spingono a servirsi occasionalmente della strada.

Ed è a questi concetti che è ispirato il disegno di legge in esame il quale d'altronde non fa che sancire in uno stato giuridico uno stato di fatto già esistente, contemperandolo con nuove norme che tengano conto altresì dei concetti cui si ispirerà il futuro Codice della strada.

È sufficiente all'uopo un attento confronto tra le norme contenute nella circolare del Ministero dei trasporti n. 1968 (26) 627 del 21 febbraio 1955 e quelle sottoposte alla vostra approvazione. Infatti sono molto limitate le innovazioni che il disegno di legge, specie nella sua stesura definitiva, apporta alla disciplina di fatto attualmente in vigore, e queste inno vazioni sono per lo più in senso restrittivo. Tipico è in proposito l'articolo 8 (ex articolo 9 del disegno di legge n. 572) il quale prevede l'istituzione di un apposito documento di abili tazione alla guida di tutte le trattrici e macchine agricole operatrici semoventi, mentre, secondo le norme amministrative diramate dal Ministero dei trasporti con la circolare citata, la patente di guida è obbligatoria solo per i conducenti di trattrici agricole suscettibili di superare la velocità di quindici chilometri orari. E le stesse categorie agricole hanno accettato questa limitazione perchè convinte che da un'appropriata istruzione tecnica di coloro ai quali sono affidate le macchine, le loro aziende agricole trarranno indubbi vantaggi. C'è da tener presente tuttavia che si è cercato di codificare solo norme generali demandando ad un regolamento la statuizione di quelle norme relative a particolarità tecniche e a funzionalità burocratiche, quale, per esempio, il sistema di frenatura, i dispositivi di segnalazione, le modalità del rilascio del certificato di idoneità all'impiego su strada e nella azienda agraria, il rilascio della targa di riconoscimento ed altro.

Non è stato comunque semplice il cammino per giungere alla formulazione definitiva del disegno di legge che viene oggi sottoposto per l'approvazione. Il primitivo schema presentato dall'onorevole senatore Braschi ha subìto, attraverso il vaglio degli organi governativi e degli enti interessati alla materia, varie modifiche di forma e di sostanza. Lo stesso senatore Braschi, rendendosi interprete dei *desiderata* e delle necessità a lui espresse dalle organizzazioni agricole, ebbe a proporre modifiche, in larga misura accettate dai vari Ministeri i quali hanno quindi convenuto, esprimendo il loro parere favorevole, su una nuova formulazione del disegno di legge sulla quale in definitiva dobbiamo deliberare.

Desidero aggiungere a questo punto che se la Commissione ritenesse opportuno fissare nel disegno di legge una data per l'emanazione del regolamento, per mettere in rilievo sia l'ur genza dell'attuazione ed applicazione delle norme legislative emanande, sia la necessità del raggiungimento del concerto interministeriale indispensabile all'emanazione del decreto presidenziale, io sarei favorevole.

Ciò detto non mi resta che chiedere l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Avverto che, non facendosi osservazioni, la discussione degli articoli avrà luogo sul nuovo testo predisposto, d'accordo col proponente, dal Ministero dei trasporti.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Ministero dell'industria e commercio propone una modifica al titolo del disegno di legge, modifica che, se approvata, comporterà altre piccole modifiche in sede di coordinamento; si propone, cioè, che l'attuale titolo del disegno di legge: « Norme per la circolazione su strada delle trattrici e macchine agricole » sia così modificato: « Norme per la circolazione su strada delle trattrici (agricole e industriali), delle macchine semoventi e relativi rimorchi ».

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento testè presentato dal Sottosegretario di Stato al titolo del disegno di legge.

(*È approvato*).

Naturalmente si procederà, prima della approvazione finale del disegno di legge al coordinamento, sulla base della modifica proposta dal Governo e approvata dalla Commissione.

(*Così rimane stabilito*).

Passiamo pertanto all'esame e alla votazione degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

È regolata dalle norme della presente legge e da quelle delle leggi vigenti, in quanto non contrastanti con essa, la circolazione su strada:

1) delle macchine agricole operatrici semoventi;

2) delle trattrici agricole circolanti isolatamente od accoppiate ad attrezzi, a macchine operatrici ed a rimorchi destinati al trasporto di prodotti *agricoli e cose di interesse agrario*, di macchine ed attrezzature agricole nonchè di accessori funzionali per la lavorazione meccanico agraria, per conto dell'azienda;

3) dei motocoltivatori circolanti isolatamente o accoppiati ad un attrezzo agricolo.

(*È approvato*).

Art. 2.

Per i veicoli indicati all'articolo 1 il peso non deve eccedere 60 quintali se ad un asse, 100 quintali se a due assi, 120 quintali se a 3 assi.

Per le macchine trattrici agricole la lunghezza totale non deve eccedere 6 metri se ad un asse, 10 metri se a due assi e 11 metri se a tre assi, esclusi in ogni caso gli organi di attacco.

Per i rimorchi di cui all'articolo 1, n. 2;

1) la lunghezza totale non deve eccedere 6 metri se ad un asse, 7,5 se a due assi, 8 metri se a tre assi, esclusi in ogni caso gli organi di attacco;

2) il peso complessivo a pieno carico, nel limite massimo stabilito nel 1° comma del presente articolo, non può eccedere il peso massimo rimorchiabile della trattrice, secondo le prescrizioni del regolamento di esecuzione della presente legge.

L'inosservanza del presente articolo è punita con le sanzioni stabilite rispettivamente dagli articoli 37 e 39 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 e successive modificazioni.

(*È approvato*).

Art. 3.

La velocità di marcia sulle strade pubbliche delle trattrici agricole isolate o in servizio di traino e delle macchine agricole operatrici semoventi non può superare i 15 chilometri-ora se il veicolo o i veicoli non siano muniti di ruote gommate.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con le sanzioni stabilite dall'articolo 36 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 e successive modificazioni.

(*È approvato*).

Art. 4.

I veicoli di cui all'articolo 1 circolanti isolatamente o accoppiati con adatti organi di trazione devono essere muniti di sistemi di frenatura. Gli organi di trazione e i sistemi di frenatura devono essere conformi alle norme del regolamento di esecuzione della presente legge.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con le sanzioni stabilite dall'articolo 47 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 e successive modificazioni.

CERABONA. Richiamo l'attenzione della Commissione sull'opportunità di non allargare troppo la portata del disegno di legge, per non aumentare la possibilità di frode. Altrimenti dinanzi ai tribunali avremo discussioni interminabili sulla interpretazione del provvedimento, come già è avvenuto in altri casi.

PRESIDENTE. Possiamo richiamare il Governo all'opportunità di fissare precisi chiarimenti in sede di regolamento.

Facciò però osservare che i conduttori di automobili hanno facilitazioni maggiori che non quelli delle macchine previste da questo disegno di legge, e pertanto questi conduttori non vorranno certo invocare il provvedimento in esame.

Se non si fanno altre osservazioni metto ai voti l'articolo 4.

(*È approvato*).

Art. 5.

Le trattrici agricole, le macchine agricole e i rimorchi trainati da trattrici agricole devono essere muniti dei dispositivi di segnalazione e visivi descritti nel regolamento di esecuzione della presente legge .

Tali dispositivi devono essere posti in funzione nelle ore o nei casi in cui è obbligatoria per gli autoveicoli ordinari la accensione delle luci e dei regolamenti visivi.

Il contravventore è punito con le sanzioni stabilite dall'articolo 41 del regio decreto 5 dicembre 1933, n. 1740 e successive modificazioni.

(*È approvato*).

Art. 6.

Ogni trattrice non può trainare più di un rimorchio. Può trainare due macchine agricole o due atrrezzi, o una macchina agricola e un attrezzo, purchè la lunghezza del treno non superi i 22 metri e purchè siano osservate le disposizioni particolari contenute nel regolamento di esecuzione della presente legge.

Alla condotta dei treni come sopra costituiti può essere adibito un solo conducente.

Il contravventore alle disposizioni di cui al primo comma del presente articolo è punito con le sanzioni stabilite dall'articolo 62 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 e successive modificazioni.

(*È approvato*).

Art. 7.

Le trattrici agricole, le macchine agricole operatrici semoventi e i rimorchi di cui all'articolo 1, n. 2 ed aventi a pieno carico un peso complessivo superiore a 15 quintali, per poter circolare su strada devono essere muniti:

1) di apposito certificato rilasciato dall'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione C. T. C., intestato al proprietario con l'indicazione del nominativo dell'utente, dei dati di identificazione, delle caratteristiche costruttive nonchè di quelle inerenti all'impiego sia su strada che nell'azienda agraria;

2) di targa di riconoscimento.

Per il rilascio del certificato e della targa di riconoscimento devono essere osservate le modalità previste nel regolamento di esecuzione.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con le sanzioni stabilite dall'articolo 70 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 e successive modificazioni.

(*È approvato*).

Art. 8.

I conducenti di trattrici agricole circolanti isolatamente o in servizio di traino nonchè di macchine agricole operatrici semoventi, devono essere muniti di documenti di abilitazione alla guida da rilasciarsi con le modalità di cui al regolamento di esecuzione della presente legge.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con le sanzioni previste dall'articolo 96 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 e successive modificazioni.

(*È approvato*).

Art. 9.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste saranno dettate le norme per la esecuzione della presente legge.

(*È approvato*).

Do ora lettura del testo del disegno di legge testè approvato nella sua formulazione definitiva, e cioè con le modificazioni formali rese necessarie dal coordinamento in relazione al nuovo titolo proposto dal Governo e accettato dalla Commissione:

Art. 1.

È regolata dalle norme della presente legge e da quelle delle leggi vigenti, in quanto non contrastanti con essa, la circolazione su strada:

1) delle macchine agricole operatrici semoventi;

2) delle trattrici circolanti isolatamente od accoppiate ad attrezzi, a macchine operatrici ed a rimorchi destinati al trasporto di prodotti e cose di interesse agricolo ed industriale, di macchine ed attrezzature agricole nonchè di accessori funzionali per la lavorazione meccanico agraria, per conto dell'azienda;

3) dei motocoltivatori circolanti isolatamente o accoppiati ad un attrezzo agricolo.

Art. 2.

Per i veicoli indicati all'articolo 1 il peso non deve eccedere 60 quintali se ad un asse, 100 quintali se a due assi, 120 quintali se a tre assi.

Per le macchine trattrici la lunghezza totale non deve eccedere 6 metri se ad un asse, 10 metri se a due assi e 11 metri se a tre assi, esclusi in ogni caso gli organi di attacco.

Per i rimorchi di cui all'articolo 1, n. 2:

1) la lunghezza totale non deve eccedere 6 metri se ad un asse, 7,5 se a due assi, 8 metri se a tre assi, esclusi in ogni caso gli organi di attacco;

2) il peso complessivo a pieno carico, nel limite massimo stabilito nel primo comma del presente articolo, non può eccedere il peso massimo rimorchiabile della trattrice, secondo le prescrizioni del regolamento di esecuzione della presente legge.

L'inosservanza del presente articolo è punita con le sanzioni stabilite rispettivamente dagli articoli 37 e 39 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e successive modificazioni.

Art. 3.

La velocità di marcia sulle strade pubbliche delle trattrici isolate o in servizio di traino e delle macchine operatrici semoventi non può superare i 15 chilometri-ora se il veicolo o i veicoli non siano muniti di ruote gommate.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con le sanzioni stabilite dall'articolo 36 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e successive modificazioni.

Art. 4.

I veicoli di cui all'articolo 1 circolanti isolatamente o accoppiati con adatti organi di trazione devono essere muniti di sistemi di frenatura. Gli organi di trazione e i sistemi di frenatura devono essere conformi alle norme del regolamento di esecuzione della presente legge.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con le sanzioni stabilite

dall'articolo 47 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e successive modificazioni.

Art. 5.

Le trattrici, le macchine semoventi e i rimorchi trainati da trattrici devono essere muniti dei dispositivi di segnalazione e visivi descritti nel regolamento di esecuzione della presente legge.

Tali dispositivi devono essere posti in funzione nelle ore o nei casi in cui è obbligatoria per gli autoveicoli ordinari la accensione delle luci e dei segnalamenti visivi.

Il contravventore è punito con le sanzioni stabilite dall'articolo 41 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e successive modificazioni.

Art. 6.

Ogni trattrice non può trainare più di un rimorchio. Può trainare due macchine agricole o due attrezzi, o una macchina agricola ed un attrezzo, purchè la lunghezza del treno non superi i 22 metri e purchè siano osservate le disposizioni particolari contenute nel regolamento di esecuzione della presente legge.

Alla condotta dei treni come sopra costituiti può essere adibito un solo conducente.

Il contravventore alle disposizioni di cui al primo comma del presente articolo è punito con le sanzioni stabilite dall'articolo 62 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e successive modificazioni.

Art. 7.

Le trattrici, le macchine operatrici semoventi e i rimorchi di cui all'articolo 1, n. 2, ed aventi a pieno carico un peso complessivo superiore a 15 quintali, per poter circolare su strada devono essere muniti:

1) di apposito certificato rilasciato dall'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione C.T.C., intestato al proprietario con la indicazione del nominativo dell'utente, dei dati di idoneità, delle caratteristiche costruttive nonchè di quelle inerenti all'impiego sia su strada che nell'azienda;

2) di targa di riconoscimento.

Per il rilascio del certificato e della targa di riconoscimento devono essere osservate le modalità previste nel regolamento di esecuzione.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con le sanzioni stabilite dall'articolo 70 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e successive modificazioni.

Art. 8.

I conducenti di trattrici circolanti isolatamente o in servizio di traino, nonchè di macchine operatrici semoventi, devono essere muniti di documenti di abilitazione alla guida da rilasciarsi con le modalità di cui al regolamento di esecuzione della presente legge.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con le sanzioni previste dall'articolo 96 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e successive modificazioni.

Art. 9.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste e dell'industria e commercio, saranno dettate le norme per la esecuzione della presente legge.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa del senatore Sibille: « Classificazione tra le strade statali della provinciale Ulzio-Bardonecchia sino al confine di Stato per il Colle della Scala (Km. 20+029) » (1387).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Sibille:

« Classificazione tra le strade statali della provinciale Ulzio-Bardonecchia sino al confine di Stato per il Colle della Scala (Km. 20+029) ».

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il problema della viabilità è stato attentamente studiato dal Governo in questi ultimi tempi ed è proprio toccato a me l'onore di presiedere la Commissione ministeriale che avvalendosi tra l'altro della consulenza molto simpaticamente offerta, e da noi subito accettata, dell'Associazione delle provincie d'Italia e dell'Associazione dei Comuni d'Italia, ha esaminato tale questione. Il disegno di legge relativo ha lo scopo di creare una nuova classifica per le strade, definire innanzi tutto quali sono le strade statali, successivamente quali sono le strade provinciali, quali sono le strade comunali, vicinali e militari. Da questa elencazione si nota subito che ho omesso le strade di bonifica, poichè c'è intenzione di inquadrare queste strade nelle suddette categorie in quanto ci si è accorti, ed è noto, che queste strade di bonifica, costituite con i sacrifici dei bonificatori o, quasi sempre, della collettività, come se fossero *res nullius*, vengono lasciate abbandonate. Noi ci troviamo di fronte a strade di bonifica che potrebbero avere benissimo il carattere di statali o di provinciali, in quanto molto spesso uniscono due centri importanti, e perciò non si possono lasciare nello stato d'abbandono in cui spesso si trovano. Il Ministero intende fissare nello schema del disegno di legge una classificazione esatta, ed io sono lieto di dire qui che ha aderito pienamente alla classifica delle strade che è stata prospettata dagli Enti che sembrano i più qualificati, e cioè le Provincie ed i Comuni, attraverso i loro rappresentanti.

A questo punto si pone il problema di vedere quali strade possono passare, dopo questa classificazione, da provinciali a statali. Nello schema di disegno di legge si proporrà perciò che il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con l'A.N.A.S., sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, entro un determinato periodo di tempo, cioè un anno, faccia un'indagine di quali strade, a norma della classifica di cui ho detto, debbano passare da provinciali a statali.

C'è poi il problema finanziario, per cui mentre la legge prevederà la classificazione delle strade e quindi l'eventuale passaggio di alcune di esse da provinciali a statali, attraverso un articolo della legge stessa si darà la facoltà di effettuare questo passaggio nel giro di un determinato il numero di anni.

Tutto sommato, una volta stabilite le caratteristiche necessarie, come ad esempio il congiungimento di una determinata località ad un valico di frontiera, e constatatane l'esistenza, sarà agevole includere determinate strade tra quelle qualificate come statali. Più difficile invece sarà trovare il finanziamento, ed è questo il motivo per cui si giustifica l'incognita del numero di anni di cui dicevo prima. La nostra aspirazione sarebbe evidentemente di far passare subito le strade che si trovino in determinate condizioni da provinciali a statali, ma andremmo incontro a spese dell'ordine di centinaia di miliardi, poichè, come mi sarà facile dimostrare attraverso documenti, secondo le previsioni dell'A.N.A.S., solo per il passaggio alla classifica di statale della strada di cui si tratta nel disegno di legge che stiamo esaminando, si presume che la spesa sarà di 1 miliardo e 200 milioni.

Nel nostro schema di disegno di legge noi prevediamo di sollevare i Comuni di un'aliquota equivalente a 60 mila chilometri di strade. Secondo indagini accurate il chilometraggio delle strade comunali dovrebbe variare tra i 105 e 115 mila chilometri; attuando il nostro progetto noi sgraveremmo i Comuni di un'abbondante metà della lunghezza di queste strade passandole alle Provincie. Per quanto concerne il passaggio alle Provincie di questi 60.000 chilometri di strade, non sussiste alcuna incognita, in quanto tutto il passaggio dovrebbe avvenire nel giro di 10 anni. Per ogni chilometro che verrà passato alla Provincia, la Provincia interessarata riceverà un'integrazione *una tantum* da parte dello Stato, di una cifra che attualmente è prevista in 3 milioni e 500.000 lire. Si corrisponderebbe poi alle provincie un sussidio protratto per due anni, di 500.000 lire-chilometro. Passato il secondo anno, però, si deve supporre che le Provincie non debbano ricevere, più alcun contributo da parte dello Stato.

Un'altra disposizione contenuta nel disegno di legge è la seguente: i Comuni che non sono in grado di sostenere le spese della manutenzione, si possono consorziare tra loro in maniera di avere la possibilità, come è previsto, dell'aiuto tecnico della provincia. Ad onor del vero, l'Associazione delle Provincie d'Italia aveva formulato un progetto di legge per cui tutto l'aiuto tecnico e l'assistenza avrebbero dovuto essere prestati dalle provincie anche per i 60.000 chilometri che sarebbero dovuti restare ai Comuni. Questo progetto però non ha avuto seguito per l'opposizione e le obiezioni sollevate dal Ministero dell'interno.

Questo è, a grandi linee, il sistema col quale si intende risolvere il problema delle strade, ed io ho l'impressione che in questo modo tale problema si avvii ad una buona soluzione.

Passando poi, in particolare, al disegno di legge all'esame della Commissione, io ho qui con me una serie di pareri che praticamente si possono riassumere in due proposizioni. Il Ministero del tesoro, che evidentemente conosce la situazione, sa perfettamente che l'A.N.A.S. ha un bilancio che non permette l'assunzione di nuovi oneri in quanto non è nemmeno in grado di assolvere quelli attualmente a suo carico; questa è la verità anche se triste. Se a questo si aggiungono i danni causati dalla recente invernata, il cui importo è stato assodato in una conferenza dei capi compartimento dell'A.N.A.S. che ho presieduto proprio io, nella cifra di 10 miliardi, è chiaro come il Ministero del tesoro abbia dato il suo parere negativo. Per quanto riguarda i danni causati dal freddo, posso dire che, avendo per corso per doveri di ufficio le statali jonica e adriatica, ho potuto constatare che si tratta di danni veramente spaventosi.

L'A.N.A.S., da un punto di vista, direi, ministeriale, sarebbe ben lieta di dichiararsi favorevole al provvedimento in esame poichè la strada di cui viene proposta la classificazione a nazionale, ha le caratteristiche di via di grande comunicazione internazionale; purtroppo però ci troviamo nella situazione che ho delineato. Io ho con me un memoriale dell'A.N.A.S. in cui in sostanza si dice che per sistemare questa strada, che è per un tratto provinciale, per un tratto militare e per un tratto comunale, (evidentemente ci troveremmo di fronte a tre tipi di manutenzione ed anche di costruzione diversa) occorrerebbero almeno un miliardo e 200 milioni suddivisi in tre esercizi per le necessarie opere di sistemazione. E per di più avremmo bisogno di ricevere un'integrazione annua del nostro bilancio perchè ad ogni chilometro che ci viene dato aumentano, logicamente, le nostre spese; d'altra parte, noi ci siamo proposti di fronteggiare le richieste di passaggio di strade comunali o provinciali o militari a statali, perchè, continuando ad allargare la maglia delle strade statali, la cifra x che abbiamo a disposizione dovrebbe diventare proporzionalmente più alta per non diminuire le possibilità dell'A.N.A.S.

Io mi rammarico, senatore Sibille, di dover dire tutto questo, che del resto si riallaccia, ed i colleghi la ricorderanno, a quanto dissi in occasione dell'esame della proposta di legge concernente la strada nord-orientale del Grappa che fu approvata in questa Commissione; in quell'occasione affermai testualmente che noi avremmo assunto quella strada esclusivamente per uno scopo simbolico e patriottico, poichè la parte occidentale di essa era stata costruita nella prima guerra mondiale dagli alpini e la parte nord-orientale ricordava le benemerenze della lotta partigiana nel Veneto. Io stesso avevo avuto la fortuna e l'onore, che ricorderò per sempre, di essere aggregato precisamente ai partigiani che hanno operato in quella zona. Aggiungo che per quella strada che ormai abbiamo in carico, non abbiamo potuto spendere nemmeno una lira; fortunatamente per noi non è una strada di grandissimo transito poichè serve, si può dire, soltanto a qualche pellegrinaggio ed a qualche spostamento interno nel massiccio del Grappa.

Nel caso che stiamo ora esaminando, invece, non si tratta di simbolismo, si tratta bensì di sistemare definitivamente una strada che è importante e che, oltre tutto, ha caratteristiche di costruzione diverse. Ora, dopo tutto quanto ho detto, vorrei concludere chiedendo all'onorevole proponente di attendere qualche tempo poichè, dato che la strada rientra nella classificazione di cui ho parlato prima come statale, verrà il momento in cui, risolta l'incognita finanziaria, potremo provvedere al definitivo passaggio che il senatore Sibille auspi-

ca. Posso anche aggiungere che nella risoluzione delle incognite, visto che parliamo in termini matematici, il numero di esse per questa strada è indiscutibilmente inferiore a tante altre poichè il numero uno delle strade a classificazione statale comprende proprio le strade che portano ai confini di stato.

SIBILLE. Onorevole Sottosegretario, non vi è nessuna intenzione di dire all'A.N.A.S.: prendi questa strada e sistemala subito definitivamente. La strada c'è; l'A.N.A.S. ha detto che bisognava subito sistemare la galleria e la galleria è già stata sistemata con una spesa di 10 milioni, quando magari ne sarebbero stati sufficienti, per opere urgenti, cinque o sei. Il tratto militare c'è ed è perfetto, tutt'al più richiederà qualche rattoppo, ed anche il tratto provinciale è in ordine. Esso ha cinque passaggi a livello, ma noi non chiediamo che siano tolti solo perchè questa strada deve diventare statale. Ci potranno essere delle difficoltà per l'ultimo tratto Bardonecchia-Colle della Scala. Comunque, io sono stato spinto a presentare questo disegno di legge in quanto il 1° febbraio ricevetti una lettera dell'onorevole François Benard, deputato delle Alte Alpi al Parlamento Francese, il quale mi comunicava che era stata tenuta qualche giorno prima una riunione alla presenza del Prefetto delle Alte Alpi e del sotto Prefetto, da cui dipendono i sindacati di quel Dipartimento, nella quale, come primo argomento, si era « reparlé de la route du Col de l'Echelle et nous avons pensé qu'une réunion franco-italienne avec vous-même, vos ingénieurs et les nôtres, devrait avoir lieu lorsque M. Grillet et M. le maire Névache auront pu établir un plan de travail ».

Perchè noi non ci trovassimo sprovvisti di fronte a quest'azione dei francesi, dato anche che la questione è collegata ad un impegno contenuto nel Trattato di pace, presentai, il 24 febbraio, il presente disegno di legge.

Il 5 aprile l'onorevole François Benard mi scriveva nuovamente in questi termini: « En ce qui concerne le Col de l'Echelle, M. Grillet a pris contact avec le Maire de Bardonecchia, afin que vos administrations des Ponts et Chaussées entrent en rapport. Il doit vous prévenir de la réunion qui pourrait avoir lieu ».

Onorevoli colleghi, il problema non è affatto lontano da quello, analogo, della strada del Grappa. Questa infatti è la zona che, si può dire, ha « pagato » per la guerra del 1940; è la zona che ha perso la sua valle più bella, Valle Stretta, che è passata alla Francia. In queste parti si trovano gli unici Comuni che hanno, ripeto, « pagato » direttamente col loro terreno la guerra perduta ,e cioè il mio Comune di Cesana e quelli di Bardonecchia, del Moncenisio e di Clavière.

Aggiungo che in questa zona si potrebbe determinare un ottimo circuito turistico che servirebbe soprattutto a contribuire a creare l'unità dei due popoli che non debbono più venire in urto; e, com'è noto, l'unità si comincia a creare proprio sui margini, mettendo in contatto le popolazioni confinanti.

C'è inoltre il passaggio del Frejus che è stato trasformato in passaggio automobilistico con trasporti esercitati ottimamente dalle ferrovie dello Stato. Ora, con la statizzazione della Ulzio-Bardonecchia si permetterebbe l'accesso sulle vie di Parigi agli automobilisti anche durante il pieno inverno, poichè fino a 1300 metri (Bardonecchia) si transita, ma il Moncenisio si chiude a novembre, e qualche volta addirittura in ottobre, e si riapre soltanto a giugno. Un recente esperimento di apertura straordinaria non si può dire che abbia avuto totale successo per nuove intemperie.

I francesi, come dicevo, si stanno muovendo; essi d'altra parte non hanno che da fare due chilometri. Non è esatto ciò che dice l'A.N.A.S. e cioè che la strada dall'altra parte sia assolutamente impraticabile, poichè c'è già il pietrisco; si tratta quindi semplicemente di ricoprire quest'ultimo.

La statizzazione della Ulzio-Bardonecchia è una necessità per le popolazioni di quelle zone, e state certi che esse non chiederanno davvero di trasformare di colpo i cinque passaggi a livello attuali. Proprio in questi giorni la Provincia ha ultimato un lavoro di una certa importanza per far passare in un determinato punto più elevato la strada, in quanto il rio Perrileuse, con le sue periodiche piene, rovina sistematicamnte ogni anno un tratto della strada che lo costeggiava. Un altro punto della strada troppo stretto è stato recentemente allargato, di modo che si può dire che ormai la

strada ha anche la larghezza normale delle strade nazionali.

Pregherei perciò i colleghi di voler approvare questo disegno di legge così come è stato proposto, comprendendo nella statizzazione anche il tratto comunale, per quanto il parere dell'A.N.A.S. per questo tratto sia nettamente contrario. Si deve fare quel grande movimento di riclassificazione delle strade di cui ha parlato l'onorevole Sottosegretario di Stato, ebbene, si cominci intanto con lo statalizzare la Ulzio-Bardonecchia; si provvederà poi a fare lentamente, col tempo, i lavori che si renderanno necessari; si darà intanto un giusto riconoscimento a questa zona che, anche dal lato turistico, ha in Bardonecchia un centro di primo ordine.

TERRAGNI. Capisco perfettamente le ragioni diciamo sentimentali addotte dal senatore Sibille, affinchè da parte nostra si esamini benevolmente il disegno di legge da lui proposto. Comprendo perfettamente che i pochi abitanti dei comuni della zona abbiano la necessità di essere sostenuti moralmente e di sapere che la situazione in cui si trovano è vagliata con giustizia da parte nostra, nell'intento di aiutarli nella via della ricostruzione e del progresso. C'è però un problema di carattere generale che ci deve far riflettere. L'onorevole Sottosegretario ha accennato ad un provvedimento di legge che noi abbiamo appunto approvato per ragioni sentimentali, provvedimento di cui fui proprio io il relatore. Quel provvedimento è però rimasto praticamente inoperante. Ora, io credo che continuando a prendere provvedimenti di questo tipo, non riusciremo ad ottenere dei risultati.

La questione della strada Ulzio-Bardonecchia è grave, perchè comporta un problema di carattere generale e uno di carattere particolare. Del primo, cioè del passaggio allo Stato di strade comunali e provinciali o ex militari, ha parlato con molta ampiezza l'onorevole Sottosegretario: ogni provvedimento particolare preso in questo campo precorre quindi in sostanza le norme generali. Del secondo problema, cioè della spesa di sistemazione, va considerato che essa ascende a circa 1 miliardo e 200 milioni, e che l'onere annuo di manutenzione per l'A.N.A.S. è di 617 milioni. Per far fronte a questo stanziamento l'A.N.A.S. non ha alcuna nuova possibilità di entrata. Ci battiamo da anni perchè all'A.N.A.S. siano assegnati ulteriori fondi per la manutenzione delle strade, ma il risultato della battaglia è stato sempre negativo.

Per queste ragioni sono piuttosto preoccupato dinanzi al disegno di legge in esame: credo pertanto che non dovremmo approvare un disegno di legge che non ha copertura finanziaria e che, in pratica, probabilmente non sarà attuato.

Per quanto concerne i motivi per i quali si chiede una sorta di diritto di priorità per questa strada, debbo fare osservare all'onorevole Sottosegretario che altre strade vantano uguali motivi, e che da tempo è aperta la discussione per la loro sistemazione. Intendo riferirmi in modo particolare alla strada Oria-Menaggio-Colico, che congiunge la statale col confine svizzero, strada percorsa da automezzi in servizio internazionale. L'amministrazione provinciale di Como fin dal 1953 chiese che fosse passata tra le strade statali, ma nessun provvedimento è stato mai preso. Con l'occasione vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario di tener conto soprattutto del fatto che il passaggio tra le statali della strada da me citata porterebbe un onore limitato, perchè la strada stessa è in gran parte già sistemata. Inoltre anche l'onere per la manutenzione sarebbe assai modesto.

Concludendo, credo che il provvedimento proposto dal collega Sibille, pur apprezzabile per le sue finalità, non dovrebbe per il momento essere approvato.

CERABONA. Debbo preliminarmente dichiarare che quando in una precedente seduta mi opposi alla discussione del disegno di legge per l'assenza di un rappresentante del Governo, non era in me alcun proposito di ostruzionismo, ma solo il desiderio di sapere a che punto fosse lo schema di disegno di legge tendente alla sistemazione della classificazione delle strade. L'onorevole Sottosegretario ci ha fatto oggi una sintetica, ma lucida ed esattissima esposizione dello stato dei fatti.

E vengo al merito della discussione. Mi dichiaro anch'io perplesso di fronte a questo disegno di legge. Naturalmente sono favorevole

a che l'Italia possa avere le migliori vie di comunicazione, che attualmente sono pessime, e nel dir questo mi riferisco in modo particolare all'Italia meridionale. C'è tutto un lavoro da fare, lo si cominci. È chiaro però che questo lavoro non può essere fatto ora qua, ora la, o cominciandolo col dare a Bardonecchia 1200 milioni! Si provveda al più presto a presentare il disegno di legge di carattere generale e il Tesoro si decida a comprendere che la sistemazione della rete stradale è una necessità essenziale per la nazione.

Il collega Sibille, con il disegno di legge, impegna 1200 milioni. Voglio ricordare che nel sud, in Lucania, per esempio, la situazione è disastrosa, e nel dir questo mi riferisco alle strade comunali e provinciali, perchè invero le strade statali sono state costruite e sono tenute in modo esemplare. Più volte è stata fatta istanza perchè parte della rete stradale minore fosse passata allo Stato, ma la risposta è stata sempre negativa.

Ricordo all'onorevole Sottosegretario che vi è in Lucania il tracciato di una strada che dovrebbe congiungere la Calabria con la Basilicata, strada che darebbe vita a moltissimi paesi, ma che non si costruisce con il pretesto che non ci sono fondi. A tal proposito osservo che le carte dello Stato maggiore segnano questa strada come fosse costruita, e quando i tedeschi erano in ritirata vi si avventurarono di notte con il risultato che tre o quattro autocarri finirono in un burrone. Risultato patriottico allora, ma poichè ci auguriamo che non ci siano più guerre, costruiamo finalmente questa strada!

Questo è dunque il mio stato d'animo, in conseguenza del quale mi asterrò dalla votazione augurandomi al tempo stesso che le mie osservazioni siano servite ad attirare l'attenzione della Commissione e del Governo sulla necessità di provvedere finalmente con la presentazione di una legge di carattere generale che, ripeto, faccia finalmente notare al Tesoro l'assoluta necessità, il dovere, vorrei dire, di intervenire.

Sono d'accordo con le osservazioni del collega Sibille in merito alla strada provinciale Ulzio-Bardonecchia, ma il suo è un caso particolare come quelli che io ed altri potranno portare qui. Anche le esigenze del collega Sibille potranno essere soddisfatte in sede di applicazione della legge generale: se questo provvedimento non passerà penso che tutti, a maggior ragione, saremo d'accordo per una sistemazione di carattere generale.

SIBILLE. Sarò ugualmente d'accordo, perchè da dieci anni io batto il mio collegio parlando del meridione in mezzo a montanari che sono miserabili come i contadini del sud. Voi sapete che non è facile al nord parlare delle esigenze del sud, eppure io lo faccio sempre nel mio collegio senatoriale.

PORCELLINI. L'esposizione fatta dall'onorevole Sottosegretario mi ha convinto di un fatto, che la soluzione del problema della viabilità minore è cosa che, nonostante tutte le buone intenzioni, andrà alle calende greche, stanti le difficoltà di carattere finanziario. Pertanto non possiamo guardare solo ad un lontano futuro, bisogna anche vedere cosa si può fare subito.

Il collega Sibille ha presentato un disegno di legge per il passaggio allo Stato di una strada che mi pare meriti di essere classificata come statale. Ma prima di questo provvedimento altre richieste sono state fatte dalle provincie perchè strade provinciali siano riconosciute statali, e si sono sempre avute risposte dilatorie o negative.

Se si vuole arrivare ad una soluzione della questione si stabiliscano intanto chiaramente le caratteristiche che una strada deve avere perchè da provinciale possa essere classificata statale. Al tempo stesso, si cerchi il finanziamento necessario quanto meno ad avviare il problema a soluzione, cominciando al tempo stesso ad attuare soluzioni parziali che non comportino una spesa eccessiva. Non si dica però: non facciamo niente in attesa del grande programma avvenire, che, a mio giudizio, è ancora nel mondo delle nuvole.

D'accordo perciò con il collega Sibille nel chiedere che si esamini se questa strada ha, come pare, tutte le caratteristiche per essere passata tra le statali. Al tempo stesso si cominciano ad esaminare le richieste delle altre provincie nelle quali esistono strade provinciali e comunali meritevoli di essere classificate come statali. Vi sono strade comunali che,

per le loro caratteristiche e perchè uniscono centri importanti dovrebbero essere classificate tra le statali. Tutta questa materia sia affidata ai tecnici, ma non illudiamoci che i Comuni, con le loro limitate possibilità, possano provvedere: la maggior parte dei Comuni non può provvedere neppure alla indispensabile manutenzione, e di conseguenza queste strade diventano impossibili al punto che è quasi preferibile passare sui campi.

L'onorevole Sottosegretario ha dichiarato che si cercherà di intervenire, e mi pare abbia fissato anche il numero dei chilometri per i quali si potrà provvedere. Ma bisogna agire con sollecitudine perchè il problema non è di quelli che si possano rimandare troppo. Credo che tutti noi siamo convinti che anche i metodi di manutenzione debbano essere mutati: la manutenzione con la ghiaia è diventata inutile e dispendiosa perchè dopo poco tempo la strada è in peggiori condizioni di prima. Tutte le strade, anche quelle comunali, anche quelle che collegano le frazioni tra di loro dovrebbero essere asfaltate perchè ciò rappresenta, in ultima analisi, una economia.

CAPPELLINI. Anche io, come tutti i colleghi, ho ascoltato con molta attenzione le chiarissime informazioni che ci ha dato l'onorevole Sottosegretario a proposito degli studi in corso per la regolamentazione della viabilità italiana. Mi associo a quanto già detto dal collega Cerabona nell'invito rivolto al Governo perchè il disegno di legge di carattere generale sia al più presto presentato al Parlamento. È vero che tale disegno di legge non contemplerà il finanziamento, ma sarà già un primo passo l'avere una classificazione precisa delle strade, e dico questo anche alla luce di un'altra considerazione che faccio in relazione al disegno di legge in esame, alla approvazione del quale sono senz'altro favorevole.

C'è forse da parte di alcuni di noi una certa mancanza di iniziativa, e non dobbiamo dolerci se altri tale iniziativa hanno avuto. Ad esempio, i colleghi che hanno presentato a suo tempo il disegno di legge per la strada del Grappa, e oggi il collega Sibille per quanto concerne la Ulzio Bardonecchia, tali iniziative hanno preso, e ciò dovrebbe sollecitare noi a prendere altre iniziative del genere, se non altro per stimolare il Governo, ove ancora si ritardasse la presentazione del disegno di legge di carattere generale.

Per quanto riguarda il provvedimento in esame, non vedo pertanto perchè non lo dovremmo approvare. Io conosco la zona, so che si tratta di esigenze reali, e la perdita della Valle Stretta ci dovrebbe spingere ancor più ad approvare il disegno di legge che del resto, sul momento, non comporta alcun onere, ma solo una diversa classificazione di questi tre tronchi di strada. Certo il problema di fondo non si risolve con questo semplice passaggio, ma sarà pur sempre un passo avanti, sarà un impegno per il Governo a trovare i fondi necessari. Non dobbiamo continuare ad affrontare i problemi con affermazioni di carattere generico; è ora di agire concretamente. Io dissi al Ministro che, se fossi stato al suo posto, ad un certo punto avrei condizionato la mia partecipazione al Governo all'erogazione dei fondi necessari ad eseguire opere tanto pressantemente richieste. Credo pertanto che il Ministro e il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici debbano irrigidirsi nei confronti del Tesoro. Oggi siamo al punto che non si possono riparare i danni apportati alla viabilità nazionale dagli eventi metereologici di questo eccezionale inverno; con lo stato attuale della circolazione, non so dove andremo a finire, perchè nuove strade non si costruiscono, non si allargano quelle che si dovrebbero allargare e non si hanno neanche i denari per riparare quelle che dovrebbero essere riparate. La situazione andrà di male in peggio, e pertanto non possiamo accontentarci delle dichiarazioni del Governo che non ci sono fondi da stanziare. Oggi non si circola più: recentemente ho percorso parte della Flaminia e ho constatato che nel tratto Roma-Terni ci sono venti chilometri in dissesto. Questo è un esempio, ma lo stesso può dirsi per l'Adriatica e per tante altre strade che vanno deteriorandosi e più ancora si deterioreranno ove non si provveda con la dovuta sollecitudine. Sono quindi favorevole all'approvazione del disegno di legge.

Vorrei a questo punto rinnovare all'onorevole Sottosegretario una preghiera che già feci all'onorevole Ministro: quella di avere informazioni circa le convenzioni per le auto-

strade. L'onorevole Ministro mi disse che si era alla vigilia della stipula di queste convenzioni. Oggi tale stipula è avvenuta e vorrei dal Governo qualche spiegazione, chiedendo preliminarmente se non sia possibile avere il testo delle convenzioni stesse. Perchè faccio questa richiesta? Perchè, avendo il testo delle convenzioni, potremo vedere quali sono le autostrade già date in concessione, la cui esecuzione dovrebbe perciò verificarsi entro breve tempo. Ci preme anche conoscere le clausole delle convenzioni, perchè ce n'è una che ci ha preoccupato particolarmente, una clausola in base alla quale si darebbe l'esclusiva dei servizi automobilistici ad una sola ditta, il che aggraverebbe a mio modo di vedere la situazione dei trasporti e introdurrebbe un elemento di concorrenza nei confronti delle Ferrovie dello Stato. Con questo non voglio dire che sulle autostrade non debbano circolare le corriere e i servizi pubblici in genere, ma voglio dire che nessuna esclusiva dovrebbe essere concessa.

Se l'onorevole Sottosegretario è in grado di fornirci qualche spiegazione, e successivamente sarà in grado di inviarci il testo delle convenzioni, gliene sarò molto grato.

CANEVARI. Osservo anzitutto che il problema stradale non riguarda solo l'Italia meridionale, che pure riconosciamo meritevole di tante attenzioni, anche in questo campo. Il problema stradale è di interesse nazionale. Tre anni fa, in sede di relazione del bilancio dei lavori pubblici, ho citato come cosa urgentissima, e che dal punto di vista finanziario avrebbe comportato un sacrificio molto lieve da parte dello Stato, la statizzazione delle strade che corrono in provincia di Alessandria e che sono dirette al Sempione. Non si è riusciti a farle dichiarare strade statali, nonostante rappresentino la via più breve di comunicazione tra il porto di Genova e il Sempione. Ho citato questo esempio per mostrare come ognuno di noi abbia qualche strada da indicare. Citerò ancora una strada di un chilometro e mezzo che mette in comunicazione la statale da Pavia a Milano con la Certosa, e che è strada comunale.

Detto questo, aggiungo subito che il disegno di legge del senatore Sibille non può essere messo sullo stesso piano di quelli che ciascuno di noi potrebbe proporre. Il provvedimento in esame ha un suo contenuto prevalentemente politico: si tratta di una zona per la quale lo Stato avrebbe già dovuto provvedere per ragioni molto serie, per ragioni, come ho già detto, prevalentemente politiche. Si tratta di zona di confine che ha subìto il travaglio della guerra e che è costretta ad affrontare problemi assolutamente al di sopra delle proprie possibilità economiche: si tratta di problemi di transito che già avrebbero dovuto essere affrontati dal Governo e mi sembra che tutte le considerazioni esposte dall'onorevole proponente, in un modo che ci ha turbati, non possano essere messe sul piano di un provvedimento di ordinaria amministrazione. Dobbiamo affrontare la questione dal punto di vista politico e essere tutti favorevoli a questo disegno di legge.

TARTUFOLI. Mi rammarico anzitutto di non aver potuto ascoltare le precisazioni fatte dall'onorevole Sottosegretario, rammarico tanto più notevole in quanto tutti unanimamente hanno lodato la chiarezza e la concretezza delle cose da lui dette. Qualcosa posso però dedurre per mio conto in base ai riferimenti fatti.

Venendo al merito della questione ritengo che non dobbiamo preoccuparci di creare un precedente con l'approvazione del disegno di legge Sibille. Si tratterà se mai di un precedente che servirà di stimolo al Governo perchè acceleri la presentazione di un progetto di carattere generale. Non c'è che questo modo per vincere la resistenza degli organi burocratici, non c'è altro che cominciare a fare qualcosa per conto nostro.

Indubbiamente, il procedere ora qua, ora là, non è la via giusta, ed osservo che è la prima volta che per la soluzione di questioni di tal genere si presenta un disegno di legge. Faccio però osservare che il provvedimento del collega Sibille non pone termini tassativi di esecuzione, stabilisce solo una priorità nei confronti di una strada che, come ben diceva il collega Canevari, ha caratteristiche sue particolari come via di transito con la Francia.

Rammento alla Commissione che proprio in questo periodo si sta procedendo alla liberalizzazione delle frontiere italo-francesi, cosicchè

il movimento turistico non sarà più legato al vincolo di passaporti, permessi od altro. Praticamente vedremo come tutto ciò sarà realizzato, perchè indubbiamente resistenze se ne incontreranno. Ma, visto sotto questo profilo, il problema posto dal collega Sibille perde la sua caratteristica di problema locale per diventare problema di natura nazionale. Mi associo pertanto a quanti hanno espresso parere favorevole per l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE, *relatore*. Permettete che riassuma la discussione. Esiste un programma per la sistemazione del problema del passaggio delle strade da comunali e provinciali a statali, secondo quanto ci ha esposto l'onorevole Sottosegretario Caron. Sta pure di fatto che esiste il caso particolare, con i suoi aspetti di carattere affettivo, morale e politico, prospettato dal senatore Sibille con il suo disegno di legge. Sta anche di fatto che esiste una situazione finanziaria messa in evidenza dalla Commissione finanze e tesoro secondo la quale, dal punto di vista della copertura, si dovrà provvedere con i fondi già esistenti: ciò evidentemente non può che renderci perplessi. Come possono conciliarsi tutti questi elementi? Vorrei fare una proposta da sottoporre all'esame vostro e del Ministero dei lavori pubblici. Se è vero, come io credo, che il Ministero dei lavori pubblici intende affrontare decisamente la soluzione integrale del problema, si potrebbe aggiungere un emendamento al disegno di legge Sibille (emendamento che mi auguro accolto dal presentatore del disegno di legge) che stabilisca una data di partenza per l'esecuzione dei lavori. Si potrebbe stabilire ad esempio quella del 1° gennaio 1957. Da qui ad allora il Ministero dei lavori pubblici potrà mettere a punto il piano generale o comunque potrà provvedere al reperimento dei fondi per il caso particolare.

Non so se l'onorevole Sottosegretario possa dirci subito il pensiero del Governo circa la mia proposta.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, credo che una volta di più si possa dimostrare che la sedia sulla quale mi trovo non è una sedia di rose, ma una sedia con molte spine.

Non è che io sia insensibile alle voci che si sono qui levate, a cominciare da quella del presentatore del disegno di legge, che già altre volte ha appassionatamente parlato delle zone che egli rappresenta, per altri problemi, uno dei quali è stato possibile risolvere. Il fatto è però che vediamo fiorire tutta una serie di iniziative di questo genere, e dobbiamo andare cauti. Il senatore Terragni, ad esempio, fu sconsigliato da me a presentare un disegno di legge in favore della strada di cui ha fatto cenno. Ricordo inoltre che anche per quanto riguarda il valico del Brennero ci sono due proposte: sul versante austriaco la strada è già preparata o si sta costruendo e le popolazioni dell'Alto Adige insistono perchè anche da parte nostra si provveda.

Queste tre proposte (ammettiamo che la richiesta del senatore Terragni non costi veramente nulla), quella del senatore Sibille e le due dell'Alto Adige comportano una spesa di circa 5 miliardi. Ora non dobbiamo dimenticare le difficoltà dei finanziamenti, che sono difficoltà reali.

Desidero anzitutto dire che il Ministero dei lavori pubblici considera il problema stradale, dopo quello della casa, il problema numero due del Paese, e in questa direzione intende operare.

E mi si consenta adesso una breve digressione per dare soddisfazione al senatore Cappellini. Abbiamo fatto tutto il possibile per convincere il Consiglio di Stato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Ministero del tesoro ad approvare le due grandi convenzioni per la Milano-Napoli e la Milano-Serravalle. Questo sta a dimostrare che il problema l'abbiamo fatto veramente nostro e posso assicurare il senatore Cappellini che tra pochissimi giorni il testo delle convenzioni sarà stampato e qualsiasi parlamentare avrà il diritto di riceverlo e di esaminarlo nella sua interezza. Posso fin d'ora anticipare, per tranquillizzare il senatore Cappellini, che non esistono clausole del genere di quelle che egli paventa, che effettivamente potrebbero dar luogo a gravi preoccupazioni.

E torniamo alla discussione. Non è per capriccio del Ministero dei lavori pubblici che

si risponde di no a questo disegno di legge. Vi è tra l'altro un tronco di questa strada, precisamente il tronco comunale, della lunghezza di sei chilometri, costituito da un percorso molto tortuoso, che ha una larghezza di metri 3,50 che spesso scende a metri 2,60. E non parliamo della manutenzione: è una strada in completo abbandono, soprattutto negli ultimi chilometri, tanto che il torrente Melezet ha addirittura portato il suo letto su questa strada. I ponti sono in legno e di limitatissima portata. Tutto ciò risulta da un documento ufficiale di pochi giorni fa, del 18 aprile 1956.

Se ho detto prima quello che ho detto per la strada del Grappa, è perchè se non altro colà non vi sono inconvenienti di questo genere: quanto meno possono transitarvi due macchine in senso contrario, e su quella strada si svolge, tranne il periodo estivo, un traffico limitatissimo.

Non si dica poi che il progetto di legge generale di cui ho parlato non verrà mai all'esame delle Camere. Chiarisco che il finanziamento per quanto riguarda il passaggio delle strade comunali a provinciali, anche se non abbiamo formalmente il beneplacito del Tesoro, è stato concesso, sia pure *torto collo*, dopo infinite lotte con i funzionari di quel Ministero, e su questo punto dovremmo essere tranquilli. Abbiamo stabilito i sei mila chilometri per dieci anni, per un totale di 60 mila chilometri.

Nel vago siamo ancora per quanto riguarda invece il passaggio delle strade da provinciali a statali, ma questo è problema meno sentito perchè posso assicurare che vi sono amministrazioni provinciali, ad esempio quella di Bari, contrarie a questo passaggio. La provincia di Bari, ed è una tesi sostenibile, vorrebbe che la provincia assumesse come numero uno delle sue attribuzioni il problema delle strade perchè la provincia può avere costi di manutenzione inferiori a quelli dell'AN.A.S., e questo posso dirlo a ragion veduta perchè presiedo *de facto* il consiglio dell'A.N.A.S.

Dal quindici gennaio abbiamo pronto il disegno di legge e lottiamo col Tesoro per chiarire l'incognita di cui dicevo prima. Se non ci riusciremo siamo decisi a iniziare intanto la parte che concerne il passaggio delle strade da comunali a provinciali.

Per quanto concerne la proposta dell'onorevole Presidente, visto che tutti o quasi sono d'accordo perchè si faccia un'eccezione per la Ulzio-Bardonecchia, chiedo a nome del Governo che mi si dia un po' di tempo .Chi mi conosce sa che non chiedo dilazioni indeterminate: sono un uomo che cerca di risolvere rapidamente i problemi e credo di aver dato parecchi esempi di questo, specialmente dinanzi alla Commissione della Camera: meglio mandare avanti una legge buona che aspettarne una ottima.

Mi si dia dunque qualche giorno: non vi nascondo che potranno esservi delle difficoltà ma vi assicuro che verrò con una risposta precisa.

SIBILLE. Debbo dare un chiarimento per quanto riguarda il tronco di strada comunale, di cui ha fatto cenno ora l'onorevole Sottosegretario.

Il grande afflusso automobilistico da Bardonecchia passa sotto il Frejus per Modane e non riguarda il tronco comunale da Bardonecchia al Pian del Colle verso il Colle della Scala ove l'afflusso sorgerà con l'apertura del transito del Colle della Scala. Esso è stato inserito nel mio disegno di legge per evitare di dover presentare in un secondo tempo un altro disegno di legge. Si sappia fin d'ora che quando si prenderanno i contatti con i francesi anche questi chilometri diventeranno nazionali. L'esecuzione del lavoro può però essere dilazionata.

TERRAGNI. Dopo le dichiarazioni del Presidente e la nuova esposizione dell'onorevole Sottosegretario io, che avevo espresso parere contrario al disegno di legge, dichiaro di approvare la proposta del Presidente, ribadendo però la condizione che al più presto sia discusso ed approvato il provvedimento generale.

PRESIDENTE, *relatore*. Se non si fanno osservazioni il seguito della discussione di questo disegno di legge è, su proposta dell'onorevole Sottosegretario di Stato, rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 11,30.

Dott MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari