

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **CHIELLI, BONDI, CANETTI, CAZZATO, CIACCI, FRAGASSI, LAZZARI, MARSELLI, MIRAGLIA, PANICO, ROMEO, SASSONE, SESTITO, TALASSI GIORGI Renata e ZAVATTINI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 LUGLIO 1979

Viabilità rurale

ONOREVOLI SENATORI. — Le conferenze interregionali e quella nazionale sui temi agro-alimentari del Paese, tenutesi nello scorso anno, hanno messo in evidenza il ritardo dell'agricoltura italiana rispetto ai risultati conseguiti dalle agricolture continentali della CEE e l'urgenza di approntare nuove norme legislative capaci di assicurare un rapido sviluppo agricolo nazionale, mediante un metodo programmatico degli interventi nei settori produttivi, in grado di garantire al Paese una riduzione del *deficit* zootecnico e forestale e di consentire una nostra presenza più incisiva e massiccia nei mercati ortofrutticoli della Comunità.

In tale contesto veniva altresì sottolineata l'esigenza di recuperare alla produzione gran parte dei territori interni e dei terreni incolti o insufficientemente coltivati. La conclusione delle conferenze metteva in rilievo l'urgenza di rimuovere gli ostacoli che impediscono un serio sforzo nelle opere di trasformazione delle strutture fondiarie ed agrarie e di attuare interventi programmatici nel campo delle infrastrutture, affinché gli obiettivi previsionali, corrispondenti alle

esigenze nazionali, fossero più facilmente raggiungibili, dando così all'agricoltura quel nuovo ruolo capace di concorrere realisticamente al raggiungimento del necessario sviluppo economico generale di cui il Paese ha bisogno.

Nella VII legislatura venne approvata la legge n. 984 del 1977 riguardante l'intervento in alcuni settori produttivi; la legge 4 agosto 1978, n. 440, per il recupero alla produzione delle terre incolte o insufficientemente coltivate; la legge 20 ottobre 1978, n. 674, sull'associazionismo, per dare veste giuridica all'intervento nel mercato agricolo, mentre la legge sui patti agrari non ottenne la definitiva approvazione per l'anticipato scioglimento delle Camere.

Non a sufficienza è stato affrontato il problema delle infrastrutture agricole, ed in modo particolare quello concernente la viabilità rurale. Appare quindi utile un intervento legislativo e finanziario nel campo della viabilità agricola, risolvendo così questo importante problema connesso al rapido collegamento tra zone di produzione e di mercato.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La vigente legislazione, che regola la viabilità rurale, si richiama al decreto-legge luogotenenziale 1° settembre 1918, numero 1446, che assegna ai coltivatori il compito e l'onere delle opere di costruzione, sistemazione e manutenzione delle strade vicinali agricole, anche se riunite in consorzi. Tale decreto-legge fa addirittura riferimento all'articolo 54 della legge 20 marzo 1865, n. 2248. Anche la più recente legge 12 febbraio 1958, n. 126, non cancella totalmente le vecchie normative e si limita a classificare la rete viaria nazionale, lasciando in vigore la normativa della citata legge n. 1446, là dove fissa un intervento contributivo nella misura del 20 per cento della spesa a carico dell'ente pubblico e dell'80 per cento a carico del coltivatore.

Questa legislazione è emblematica e classifica l'effettiva considerazione dello Stato italiano verso il settore primario, discriminando gli utenti coltivatori rispetto agli utenti urbani. Questa discriminazione è oggi ancor più ingiustificata, in quanto la crescita della motorizzazione sta invadendo ormai tutte le strade ed in egual misura quelle agricole, che sono transitate da mezzi leggeri e pesanti per esigenze di lavoro, commerciali e turistiche. Non modificare queste vecchie normative significherebbe influire negativamente sulla produttività agricola e costituirebbe un incentivo all'abbandono delle terre da parte dei coltivatori, le cui conseguenze non potranno che provocare sempre più frequenti smottamenti, frane, allagamenti, eccetera, che si ripercuoteranno ne-

gativamente sull'economia del Paese, aumentando il già grave stato di deterioramento del territorio.

Tale situazione si verifica in modo particolarmente grave nei territori soggetti a riforma fondiaria, ove più massicci sono stati gli insediamenti dei coltivatori nelle campagne.

Anche la CEE, con il proprio regolamento n. 1760/78, prevede interventi per il miglioramento delle infrastrutture nelle zone svantaggiate, confermando con ciò l'urgenza di considerare la viabilità rurale una componente importante ai fini dello sviluppo generale e sociale dei Paesi della Comunità. Anche per tale considerazione il disegno di legge prevede l'assunzione a carico dello Stato delle spese occorrenti a dare all'agricoltura una viabilità scorrevole e corrispondente alle esigenze del settore.

Il disegno di legge prevede perciò la predisposizione di un programma decennale di interventi necessari alla costruzione, sistemazione e manutenzione della viabilità rurale, compresa quella vicinale, interpodereale e podereale, che risulta essere di circa 200 mila chilometri, per un impegno di spesa di circa 300 miliardi di lire. Il piano di costruzione e di riordino stradale rurale viene affidato alle Regioni che potranno avvalersi delle amministrazioni comunali in forza del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

I presentatori del disegno di legge confidano che le motivazioni addotte saranno accolte dagli onorevoli senatori.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Ai fini dell'incremento della produzione agricola e del miglioramento delle condizioni di vita nelle campagne, a partire dall'anno 1980 è attuato un programma decennale per la sistemazione e ristrutturazione della viabilità rurale con particolare riguardo alle zone con prevalente insediamento di coltivatori.

Art. 2.

L'attuazione degli interventi di cui all'articolo 1 avviene sulla base di programmi relativi alla manutenzione e conservazione della rete viaria esistente e al suo ampliamento al fine di consentire il più agevole collegamento sia delle abitazioni rurali sparse con la viabilità principale, sia dei centri abitati con le zone agricole circostanti.

Tali programmi stabiliscono quali strade vicinali, di bonifica, interpoderali o poderali debbano essere classificate di pubblica utilità e soggette a pubblico transito.

Per tali strade i privati proprietari cedono gratuitamente al Comune le aree relative, mentre il Comune provvede alla loro costruzione, gestione e manutenzione.

Art. 3.

La Regione stabilisce con propria legge, da emanare entro novanta giorni dalla entrata in vigore della presente legge, sentiti i Comuni interessati, gli ambiti territoriali adeguati per la formazione dei programmi di cui all'articolo 2, promuovendo forme di cooperazione fra gli enti locali territoriali. Il compito della formazione di tali programmi è attribuito ai Comuni o alle comunità montane.

Con la stessa legge la Regione provvede a stabilire il contenuto ed il procedimento di formazione dei programmi, garantendo ai

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

proprietari il diritto all'informazione nonché alla presentazione di proprie osservazioni.

Art. 4.

Per gli interventi di cui agli articoli 1 e 2 è stanziata la somma di lire 300 miliardi per il decennio 1980-89.

Il CIPAA, previo parere della Commissione consultiva interregionale per la programmazione economica, provvede alla ripartizione dei fondi, determinando la quota assegnata per la spesa in ciascun ambito territoriale regionale, in misura proporzionale all'importanza agricola ed allo stato previsionale di spesa dei programmi di cui all'articolo 2.

Art. 5.

Le somme stanziare con la presente legge vanno ad incrementare le disponibilità del fondo speciale costituito presso la Cassa depositi e prestiti di cui all'articolo 45 della legge 22 ottobre 1971, n. 865, e successive modificazioni. Le modalità e le condizioni di erogazione ai Comuni delle somme di cui all'articolo 4 per le finalità previste dalla presente legge sono stabilite con decreto del Ministro del tesoro.