

Abbiamo al Ministero dei lavori pubblici una pregevolissima relazione del professor Pasini ed una relazione ugualmente pregevole del direttore generale della viabilità commendatore Isacco. Sua Eccellenza Giuriati sta portando il suo esame sulle relazioni e sul problema in genere. Prima dello scadere delle convenzioni provvisorie, cioè del 30 giugno 1926 sarà pronto il nuovo assetto, il piano di risoluzione. Punti fondamentali: il problema della strada, pur nella sua complessità, è unico e senza possibilità di una divisione tra strade di maggiore o di minore importanza per cui lo Stato debba avere a cura le prime e disinteressarsi delle altre. Questa situazione di cose è destinata ad aver fine. Lo Stato deve avere l'alta vigilanza su tutta la rete stradale della Nazione; esso dovrà provvedere a coordinare gli sforzi perchè il problema stesso abbia adeguata soluzione non soltanto in rapporto alla ordinaria manutenzione stradale, ma alle necessità di aggiornamento del sistema di pavimentazione stradale, dati i nuovi rapidi mezzi di comunicazione in uso. Debbo aggiungere che sono allo studio provvedimenti che mirano a distribuire i maggiori carichi reclamati dalla moderna sistemazione stradale sopra coloro che ne ricavano maggiori utili. Signori, la strada deve bastare alla strada. Le mie dichiarazioni mi auguro saranno favorevolmente accolte dagli interroganti. Come dicevo in principio, il problema della strada è ormai posto e va risolto radicalmente e in tutta la sua ampiezza. Il Governo fascista sotto la guida del Capo è deciso ad affrontare e a risolvere prima del 30 giugno 1926 questo importantissimo fra gli importanti problemi interessanti la vita della Nazione. (*Vivissime approvazioni — Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Canelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CANELLI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici per le dichiarazioni fatte.

Questo problema stradale è tanto importante ed urgente, che s'è lanciata persino l'idea di invocare l'intervento del Duce per un'altra battaglia: « quella della strada ».

A parte la considerazione che allora per tutti i nostri maggiori problemi — strade, acqua, bonifiche, irrigazioni, case, ecc. ecc. — dovremmo provocare l'intervento del Duce, al quale sarebbe desiderabile che qualche volta noi offrissimo invece il frutto di una nostra vittoria... (*Approvazioni*).

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio dei ministri*. Approvo! (*ilarità*).

CANELLI. ...per questo problema stradale, la battaglia — se così si vuole — può ritenersi già iniziata con la formulazione del programma fascista, che può concretarsi in questi due precisi e sicuri termini: dare all'Italia più strade — assicurare all'Italia le strade già esistenti.

Il primo è problema di costruzione, e in questo campo il Governo fascista ha dato esemplare, poderoso e concreto impulso alla iniziativa per le auto-strade, che sono, di fronte a tutte le nazioni del mondo, una novella e superba prova di affermazione della nostra attività nella storia stradale, che pure assegnò a noi un secolare primato.

Il secondo è problema di manutenzione; cioè un complesso e vasto cumulo di norme amministrative e tecniche, che mirano a tenere costantemente e in buone condizioni le strade già costruite.

Entrambi sono problemi intimamente connessi alle condizioni ed alla forza finanziaria della Nazione.

L'opera legislativa di innovazione e di revisione in materia stradale si può ritenere iniziata con la legge 22 novembre 1923, della quale è superfluo che io illustri a voi le finalità e i concetti informativi in materia di classifica e di manutenzione, che non dobbiamo più rinnegare, perchè benefici, e cioè: la concezione organica e l'accresciuta valutazione della funzione economica e sociale della intera rete stradale;

l'estensione dell'azione integratrice dello Stato e delle Province, con adeguata partecipazione alla spesa;

l'accentramento del servizio di manutenzione in un solo ente e il più adatto;

l'agevolazione delle evoluzioni tecniche dei sistemi di manutenzione col principio del consolidamento dei canoni.

A questa legge, che va sotto il nome di Carnazza, seguì per varie ragioni inevitabili, un periodo di norme transitorie: che diremo di adattamento. Un biennio, durante il quale però, non mancarono provvedimenti, che non possono essere trascurati e che vanno dalle norme emanate sulla « maggiore utenza » e dal decreto di sospensione della stessa legge Carnazza, a quello pei cantonieri e per i cerchioni dei veicoli; dalle norme per l'ordinamento degli uffici centrali e periferici, ai decreti d'inclusione nella classifica delle strade di quelle specialmente della provincie redente; dalla raccolta e revisione di