

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Parisio. Ne ha facoltà.

PARISIO. Il problema stradale, complesso, delicato, difficile, interessa e preoccupa profondamente anche perchè ad esso intimamente si connettono, non meno interessanti, altri problemi di vitale importanza per l'Economia Nazionale e privata: per l'affermazione, l'incremento e la tutela del traffico, sotto ogni riflesso considerato.

In ogni tempo si cercò di fronteggiarlo variamente, fissando, per le strade, classifiche e trattamenti diversi e disciplinando, secondo le esigenze e le disponibilità del momento, oneri e benefici; talora praticando costruzioni che recavano notevoli vantaggi al traffico, modesto per mezzi se non per numero di veicoli e quantità di merce; tal'altra creando delle strade di praticabilità difficile e quindi di dubbia utilità anche se rannodavano centri importanti.

Fare, sia pur brevemente, la storia di tali vicende, come esaminare la complessa e faragginosa legislazione, non ritengo il caso: pure occorre, pertanto, per un più chiaro esame della posizione presente di tale problema, risalire alla prima legge organica dei lavori pubblici del 20 marzo 1865 che è, poi, quella applicata — salvo leggi speciali tra le quali particolarmente importante quella del 23 luglio 1883 — fino al 15 novembre 1923, epoca in cui entrò in vigore la legge Carnazza che trovò, soltanto, parziale applicazione.

Il problema stradale, dunque, fu sempre ritenuto problema fondamentale, e la legge, nel disciplinare questa vasta materia, procedette, fin dal 1865, anche ad una classifica delle strade in nazionali, provinciali, comunali.

La distinzione è chiara.

In dipendenza di essa, veniva attribuito l'onere della manutenzione, rispettivamente, allo Stato, alle provincie, ai comuni, salvo, alle provincie ed ai comuni, di ottenere uno speciale concorso dello Stato nella costruzione delle nuove strade, concorso che veniva assegnato in misura variabile, a seconda dei casi, da un massimo del 75 per cento ad un minimo del 25 per cento.

Però, la legge del 1865, per quanto abbastanza chiara nella sua esposizione che rispecchiava anche la semplicità degli uomini di quel tempo, non certo assillati dai gravi e fecondi problemi che oggi si agitano e che bisogna ad ogni costo risolvere, non trovò sempre pratica ed utile applicazione, specialmente perchè, spesso — come benissimo rileva nella sua precisa relazione il camerata

Muzzarini — le dominanti influenze politiche e demagogiche, metodicamente e proditoriamente organizzate, imponevano ai Governi, che dovevano subirle, anche in questo campo, inutili ed assurde spese a sfondo elettorale.

Tempestivamente, anche qui, intervenne il Fascismo, che modificò radicalmente la legge del 1865 con la legge Carnazza del 15 novembre 1923, n. 2506, la quale legge, sopprimendo la vecchia classificazione, divise le strade, eccezion fatta per le vicinali, in cinque classi. Alla prima classe appartenevano tutte le strade ex nazionali e qualche strada provinciale di riconosciuta particolare importanza, alla seconda quelle provinciali importanti e così di seguito per le altre provinciali minori e per le strade comunali classificate rispettivamente nella terza, quarta e quinta classe.

E, mentre per le strade di prima classe si metteva la manutenzione esclusivamente a carico dello Stato, per l'articolo 3 di detta legge Carnazza del 1923, si faceva riserva di classificar le strade di seconda e terza classe, cioè quelle già provinciali, mettendo la spesa di manutenzione per tre quarti a carico della provincia e per un quarto a carico dello Stato; per le altre di quarta e quinta classe avrebbero, con contributi provinciali, provveduto i comuni.

Tale classifica però, in effetti, non avvenne e quindi l'articolo 3 della legge 15 novembre 1923 non ebbe mai pratica applicazione. Analogamente, per i contributi dello Stato alle provincie, non vi fu una vera e propria assegnazione regolare di fondi, onde le provincie, in presenza di tale mancata corresponsione, provvidero, come potettero, alla manutenzione stradale, con mezzi propri e col consorzio dello Stato, determinato, caso per caso, a traverso speciali convenzioni stipulate tra lo Stato e le provincie stesse; convenzioni che avrebbero dovuto avere validità fino al 31 dicembre 1931 ma che poi, praticamente, decadde nel 1928 con l'andata in vigore della legge che istituiva l'Azienda autonoma statale della strada, legge del 17 maggio 1928, n. 1094. Tale legge considera soltanto uno speciale elenco, parte integrante di essa, in base al quale, con progressione numerica, si comprendono tutte le strade già di prima classe e qualcuna appartenente alla seconda classe. La stessa legge, all'articolo 39 dice: « È data facoltà al Governo del Re (quindi si tratta di una vera delega di potere legislativo) di emanare norme aventi forza di legge per