

Io mi auguro pertanto, onorevole Ministro dei lavori pubblici, che voi vi troviate presto nella possibilità di assicurare a questo problema i mezzi, non già per una immediata e miracolistica attuazione di tutto il progetto, ma bensì per garantire quello che è indispensabile, cioè uno sviluppo organico e razionale dei lavori. Sicurezza idraulica, bonifica integrale, navigazione, e, di riflesso, sanità della razza, sviluppo demografico, disoccupazione operaia, sono i concomitanti aspetti di questo problema di interesse nazionale che si trascina nella Valle Padana dai tempi della dominazione austriaca, ma di fronte al quale, io ne sono certo, uscirà ancora una volta vittoriosa la tenacia realizzatrice della civiltà fascista. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Bonardi.

Ne ha facoltà.

BONARDI. Onorevoli camerati, la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici mi offre occasione di esporre alla Camera qualche considerazione in merito alla circolazione stradale la quale, come è noto, è disciplinata dal Codice della strada. Mi sono indotto a prendere la parola anche perchè è di comune conoscenza che il Ministro dei lavori pubblici, dopo avere emanato un regolamento-tipo per la circolazione urbana, con molta opportunità pensa ora di studiare le eventuali modifiche al Codice stesso: provvedimento, questo, che merita ogni plauso, e dimostra come l'onorevole Ministro sia ben consapevole della continua evoluzione che va assumendo la circolazione stradale e come l'intensificarsi di essa presenti sempre problemi nuovi nei riguardi della sicurezza. E poichè si tratta di argomento molto ampio, io mi limiterò a trattare della circolazione ciclistica, giacchè la contemporanea presenza dell'automobile e della bicicletta sulla stessa sede stradale porta ad un continuo aumento di sinistri i quali, se nessuno pensa si possano del tutto evitare, certo è dovere nostro, è dovere umanitario il cercare di diminuirli.

Ricordiamo che gli incidenti stradali, nei quali è interessato il velocipede, raggiunsero nel 1937 circa una dozzina di migliaia, con un aumento di circa un quarto sull'anno precedente. Cifra impressionante, che colpisce prevalentemente i lavoratori, essendo la bicicletta il più diffuso e popolare mezzo di trasporto. Il numero degli incidenti stradali ha assunto tali proporzioni che, in occasione delle inaugurazioni degli anni giuridici, parecchi procuratori generali sentirono il bisogno di richiamare su di essa l'attenzione,

considerandola una vera malattia moderna che miete più vittime di certe malattie contagiose. Non è naturalmente un problema solamente italiano, tanto che al prossimo Congresso internazionale della strada, che si terrà all'Aja, se ne discuterà, come se ne discuterà al nostro Congresso di Firenze che si terrà in questo mese, e quindi è giusto che ne discutiamo anche noi, come se ne discute e si cerca di provvedere anche negli altri Paesi.

Naturalmente questo problema non può essere ugualmente sentito in tutte le regioni d'Italia, ma se, ad esempio, la stessa provincia di Roma non possiede che 66.000 biciclette, abbiamo invece quella di Milano che ne ha 420.000, e nella Valle Padana possiamo dire che non esiste casolare, non esiste famiglia che non possieda almeno una bicicletta.

Premetto subito che esisteranno sempre quelli che comunemente vengono chiamati i velocipedastri, e che molto si otterrebbe da un maggiore e più diffuso senso di educazione stradale, ma spesse volte è problema di spazio, di circolazione, di visibilità. Imprecare, come molti fanno, contro la bicicletta, non risolve assolutamente nulla; essa è ormai diventata uno strumento di lavoro più che di turismo, per quanto anche in questo campo vi sia una netta ripresa, e come tale va tutelata e protetta, tanto più che segna un aumento costante in tutti i Paesi, anche fra i più automobilistici.

Noi stessi stiamo per raggiungere i 5 milioni di biciclette, e quindi pensate quanti italiani usano questo modesto mezzo di locomozione che consente di spostarsi in modo comodo e poco oneroso, i quali, va pure ricordato, pagano di tasse agli Enti locali una cinquantina di milioni; perciò qualche cosa è doveroso fare anche per questa classe.

L'unica soluzione, diremo integrale, sarebbe quella di liberare l'automobilista dal ciclista ed il ciclista dall'automobilista, come avviene in Olanda dove, con la creazione di piste ciclabili, è addirittura proibita la circolazione delle biciclette sulle strade statali: ciò che non è possibile con l'attuale legislazione nostra, perchè il nostro Codice della strada classifica il velocipede come un veicolo e come tale deve circolare sulla carreggiata, e se per avventura va sulle banchine, dove ancora ci sono, è posto in contravvenzione.

E così noi vediamo che in prossimità dei centri industriali e dei grandi lavori di bonifica, in certe ore del giorno, le strade sono talmente congestionate di ciclisti da rendere