

uguale a un dipresso al risparmio; mentre questo, in successo di tempo, ascenderebbe fino a lire 1,113,000 70.

Ecco pertanto la ragione della disparità, ecco il modo con cui i due interessi dello Stato e delle provincie si combinano; se poi la Commissione crede che alcune di queste strade dalla seconda categoria, nella quale sarebbero comprese in forza degli articoli 7, 8, 9, 10 e 11, debbano essere trasportate alla prima, secondo che pare che l'onorevole relatore accenni quando dice, per esempio, che la « strada del littorale da Nizza a Genova tutti sanno che ha i requisiti voluti dal regolamento del 1817 per essere annoverata tra le strade reali a termini di quel regolamento medesimo; » se il relatore, dico, e la Commissione credono che alcuna di queste strade, adempiendo le condizioni prescritte dal regolamento del 1817, debba portarsi nelle strade comprese nella prima categoria, invece di essere annoverata nella seconda a tenore dell'articolo 7, libero ad essi di farne la proposta speciale, quando l'articolo 7 verrà in discussione; ma per questi casi affatto speciali non si può far opposizione al principio degli articoli che si vorrebbero soppressi.

Finalmente la Commissione ci oppone quanto segue a pagina 12 del suo elaborato rapporto.

« Non ignora la Commissione che in una grande nazione vicina si vede con parziali provvedimenti d'anno in anno or questa or quella strada dalla classe dipartimentale o comunale trasferita alla classe delle strade nazionali, mediante speciale e per lo più anticipatamente concertato concorso dei dipartimenti o dei comuni nella spesa. Ma non crede che questo sistema, di cui chi volesse rintracciare la vera ragione, dovrebbe cercarla in fondo delle urne elettorali, che fecero la prova, che tutti sappiamo, debba imitarsi da noi. »

Ma, in verità, quest'osservazione, che riconosco giustissima, mi maraviglia molto che non abbia anzi indotto la Commissione a cancellare l'articolo 4, il quale determina la costruzione di certe strade, senza una norma fissa, senza una base unica, senza una massima prestabilita; non dico falsa; questo si vedrà quando verrà in discussione l'articolo 4; allora ciascuno porterà la sua opinione sopra il valore della base su cui si propongono quelle strade. Ma io dico intanto che questa considerazione dell'influenza elettorale doveva piuttosto indurre la Commissione a cancellare l'articolo 4, il quale, senza una base fissa, dichiara reali alcune strade, che a sopprimere l'articolo 7, il quale stabilisce una massima fissa ed imprete ribile per ogni provincia. Imperciocché nell'applicazione di essa, egli è evidente che non potrà mai aver luogo nessun intrigo, e, o le strade, di cui si tratta, saranno poste nella condizione stabilita da quell'articolo, o non lo saranno; se saranno nella condizione stabilita da quell'articolo, allora queste strade dovranno essere poste in opera; se non saranno nella condizione stabilita da quell'articolo, allora quelle strade non potranno per verun conto effettuarsi. Ad ogni modo è dall'adempiere queste strade alla condizione posta dall'articolo 7, o dal non adempiervi, ma non mai dal colore politico di questo o di quel candidato, che potrà dipendere la costruzione delle strade dei capoluoghi di provincia, di cui si tratta.

Sciolte in tal guisa le obiezioni della Commissione, io dichiaro che, quantunque per le ragioni addotte da principio trovi manchevole il progetto del Ministero, voterò tuttavia in suo favore per due rilevanti considerazioni: primieramente, per il principio di giustizia che esso applica, trasportando nella categoria delle vie provinciali le vie reali, che attualmente corrono parallele alle ferrovie; in secondo luogo, per il giusto compenso che reca a certe povere provincie del loro con-

corso alla produzione delle ferrovie, e del poco vantaggio che ne traggono.

E siccome il progetto della Commissione distruggerebbe, per le ragioni da me addotte, in molte parti il benefico effetto del progetto ministeriale, io propongo formalmente che la discussione si apra, come ieri concluse il signor ministro medesimo, sopra il progetto del Ministero. (Bene!)

**PRESIDENTE.** Il deputato Roberti ha la parola.

**ROBERTI.** Signori, un buon sistema di comunicazioni stradali per tutto lo Stato è certamente cosa della massima importanza, giacchè esso contribuisce non solo allo sviluppo della prosperità materiale della nazione, ma è ancora elemento di progresso e di armonia sociale.

Naturale perciò l'interessamento destato dalla presentazione di questo progetto di legge in ogni nostra provincia; naturale la soddisfazione di quelle più favorite ed il turbamento delle altre poco favorite od interamente neglette, non ostante le reiterate dichiarazioni del signor ministro dei lavori pubblici e del signor presidente del Consiglio, che tutte le provincie dello Stato hanno ugualmente diritto alla protezione del Governo. Io prendo atto volentieri di queste dichiarazioni spontanee. E nell'interesse appunto delle più dimenticate provincie, io sorgo, non precisamente a combattere il progetto di legge che ci occupa, ma sì a chiedere sieno introdotte quelle modificazioni e quelle aggiunte per cui la distribuzione del danaro dello Stato in sussidio dello sviluppo del nostro sistema stradale si faccia in modo equo ed imparziale.

Onde io spero che il Ministero stesso e la Camera vorranno ammettere la giustizia e l'opportunità delle mie osservazioni.

Dacchè le strade ferrate hanno preso anche fra noi un considerevole sviluppo in tutte le principali direzioni, sostituendosi esse alla maggior parte delle strade reali esistenti, egli era naturale che lo Stato pensasse ad alleggerirsi della spesa della manutenzione di queste strade divenute meno importanti od affatto secondarie.

Ma il Ministero non si limita a proporre l'abbandono della manutenzione di queste strade alle rispettive provincie cui interessano oramai esclusivamente.

Bensì, prendendo le mosse dalla circostanza di questa soppressione, ed ispirandosi all'importanza dei perfezionamenti richiesti dallo stato attuale del nostro sistema stradale, propone di impiegare buona parte della somma economizzata nella proposta soppressione di strade reali ad estendere ad alcune strade provinciali il privilegio della classificazione nelle strade reali o nazionali, prendendo per norma il regolamento stradale del 29 maggio 1817.

E qui credo che il Ministero e la Camera abbiano ieri franteso il senso e la portata della proposta dell'onorevole Mellana, tendente a scindere e votare separatamente le due parti distinte in cui questa legge avrebbe potuto dividersi, benchè l'una parte sia conseguenza dell'altra. Mi spiego.

Colla proposta soppressione di alcune strade reali lo Stato risparmia ed incassa una determinata somma, prima parte.

Il Ministero poi propone di impiegare nuovamente la maggior parte della somma incassata in nuove opere stradali, seconda parte; e questa disposizione poteva essere oggetto di una seconda legge. Se non che, affacciandosi già in questa discussione tre diversi sistemi, assai diversi e discordi fra loro, per il riparto di questa somma, e parendo fin d'ora assai difficile di poter limitare alla somma disponibile le pretese dipendenti dai tre diversi sistemi ora detti, combinati o fusi assieme, non sarebbe stato poi tanto assurdo espediente, come vollero pretendere i signori ministri, di prendere un po' di tempo per meglio discutere e perfezionare la seconda parte