

« Fra quelle strade già costrutte o presso a compiersi ve ne hanno alcune per le quali lo Stato sostiene o tutta o maggior parte della spesa, e contro la cui esclusione dall'elenco 17 novembre 1865 vivamente reclamano i Consigli provinciali, ed altre ve ne hanno che le provincie sistemarono e fin qui mantennero, ma che debbono passare allo Stato avendo i caratteri definiti dall'articolo 10 della legge 20 marzo 1865 per le strade nazionali. » Ora è singolare che tra le 17 strade contemplate in questo disegno di legge ad eccezione di 3 che riguardano rettificazioni di strade già nazionali, e di due diramazioni, la massima parte di queste strade che dovevano passare a carico dello Stato per la loro manutenzione si trovano, ripeto, per un caso singolare, nelle provincie napoletane.

È vero che nel riconoscere il carattere di nazionali a queste strade il ministro Jacini nella sua relazione, parlando di una strada che va a mettere capo alla repubblica di San Marino, si esprimeva così: « Nella provincia di Forlì si deve attribuire il carattere di strada internazionale a quella che lega l'Emilia colla finitima repubblica di San Marino. » Ma l'onorevole ministro Jacini che scorgeva qui un carattere internazionale, lo negava alla strada da Napoli per Eboli, Contursi, Laritto, Potenza e Matera.

E così pure troviamo dimostrate tra le nazionali la strada marsicana pel tratto Isernia-Lucera, la Dauno-Lucana, l'Appulo-Lucana, e l'altra che dalla marina di Gioia, per Radicena, Cittanuova e Gerace va a raggiungere la ferrovia di Gioia, Casalnuovo, Gerace, fino al Ionio.

Allo stato presente delle cose, se noi votiamo il bilancio del 1867 senza che sieno comprese queste strade, per le quali il Governo medesimo riconosceva il carattere di nazionali, ne avverrà che le provincie rifiuteranno a giusto titolo di mantenerle, ovvero le manterranno ingiustamente, ed il Governo non potrà neppure mantenerle.

In conseguenza io, concludendo, fo questa proposta d'invitare la Commissione a voler inserire nel bilancio del 1867 una somma corrispondente alla manutenzione di queste strade le quali in quel disegno di legge, e da una Commissione governativa, e dal Governo medesimo che lo proponeva, sono riconosciute per nazionali.

Ed io intendo richiamare su questo punto l'attenzione dell'onorevole ministro, poichè non intendo di confondere le due parti del disegno di legge dell'onorevole Jacini. Io mi guarderei ben bene dal raccomandargli quella parte che l'onorevole Jacini considerava come il completamento delle strade nazionali (nelle provincie napoletane); quella parte io la respingo con indignazione; io raccomando solo all'onorevole ministro l'altra parte, quella cioè che riguarda la ricognizione di nazionalità alle strade, le quali sono state valutate per tali da una Commissione nominata apposi-

tamente dal Governo; di guisa che la Commissione, prendendo in considerazione questo progetto, potrà inserire una somma corrispondente nel capitolo riferibile alle strade già dichiarate nazionali.

PRESIDENTE. Il deputato De Lorenzi ha facoltà di parlare.

DE LORENZI. Dopo le ragioni che hanno esposte gli onorevoli Protasi, Morini e Mussi io non avrei altro a dire riguardo alla metamorfosi che la Commissione vuol fare della strada circumlacuale, salvo a spiegare il perchè io mi oppongo alla proposta della Commissione. Io mi oppongo solo perchè la stessa legge sui lavori pubblici vi si oppone: non per altro.

La legge sui lavori pubblici non parla di strade che di nazionali abbiano a diventare provinciali, perchè esista prossima a queste strade una navigazione a vapore. Altrimenti per questa ragione dovremo giudicare inutile la strada ferrata ligure perchè corre parallela al corso de' piroscafi da Genova e la Spezia a Napoli.

L'articolo 10 della legge sui lavori pubblici dice: « Sono dichiarate nazionali quelle strade che allacciano le precedenti, cioè le grandi linee stradali colle grandi linee commerciali di Stati limitrofi. »

Or bene, questa strada (la quale io non chiamerò *circumlacuale*, poichè la parola *circumlacuale* parrebbe indicare strada che circonda il lago) è una strada *riverana* che costeggia la parte destra del lago...

BIXIO. Attualmente no.

DE LORENZI... mentre la parte sinistra del lago manca totalmente di strada; questa strada, dico, ha tutti i caratteri indicati nell'articolo 10 della legge.

Infatti questa linea, che non può essere compresa anche dall'eccezione fatta dall'articolo 11, allaccia il commercio di Genova, con la grande linea commerciale del San Gottardo, della quale io non so trovare migliore e più diretta comunicazione del porto di Genova con la Svizzera centrale e la Germania.

L'articolo 10 poi dice: « le grandi strade attraverso le catene principali delle Alpi, sono nazionali. » Mi pare che quest'alinea dell'articolo 10 possa essere ben poco applicabile, imperciocchè noi non abbiamo veramente molte linee che traversino le Alpi finora.

Ma questa strada, come tutte quelle che vanno ai versanti italiani, sebbene anche questi non facciano parte del regno, questa strada, o signori, noi la dobbiamo considerare non come un semplice transito e passaggio di merci, ma anche (e meglio) come un cammino al progresso delle nazionalità, alla simpatia tra paese e paese; epperò io voterei, se già non fosse nazionale, perchè si dichiarasse tale la strada lacuale di cui è questione, appunto perchè dessa è una buona arteria periferica la quale, porta il vivo sangue della vita nazionale, il pensiero e la lingua italiana sino alla vetta del San Gottardo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertea.