

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1875

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È quello che io voleva dire.

PRESIDENTE. Allora le darò la parola quando saremo a quel capitolo.

L'onorevole Di Revel ha facoltà di parlare.

DI REVEL. Mi permetto di fare osservare all'onorevole ministro un grave inconveniente che si verifica nella maggior parte delle strade nazionali della provincia di Torino, e massime in quelle in cui il servizio dell'inghiaimento si fa con ghiaia del Po. Citerò ad esempio la strada nazionale da Torino a Casale, nella quale in quest'anno l'operazione dello inghiaimento è proceduta molto male, poichè in molte parti la ghiaia adoperata ha la grossezza di veri ciottoli; io ne ebbi a fare qualche osservazione al personale incaricato della manutenzione delle strade, quali sono i cantonieri; questi mi dissero di avere fatto il loro rapporto all'ingegnere incaricato della sorveglianza del tronco, ma dovetti constatare che ciò malgrado nulla si fece per cambiare sistema.

La ghiaia del Po, frantumabilissima, fa sì che le strade per una gran parte dell'anno sono impraticabili; o la ghiaia è troppo alta, ed è impossibile camminare altrimenti che al passo, o vi si è soffocati dall'immenso polverio.

Credo che si potrebbe ovviare a tali inconvenienti, se gli ingegneri incaricati di questo servizio badassero a fare spandere la ghiaia non tutta in una volta, come si verifica ora, indifferentemente, sia asciutta la strada o sia rovinata dalle carreggiate, ma successivamente, quando il bisogno si manifesta, cioè dopo la pioggia o dopo qualche guasto avvenuto.

Una attenta manutenzione durante la intera annata varrebbe assai più del lavoro che si fa ora precipitosamente in alcuni giorni dell'autunno.

Poichè ho la parola, mi permetterò di rivolgere un'altra preghiera all'onorevole ministro. Lo pregherei di voler dare gli ordini opportuni perchè, a somiglianza di quanto ho visto praticato in Francia, ed in altre provincie del regno, vengano segnati lungo le strade i numeri dei chilometri e le distanze fra paese e paese. Parmi che sia facilissimo l'eseguire questo lavoro, segnando le suddette indicazioni sui paracarri di cui tutte le nostre strade nazionali sono fornite ad esuberanza tale che ve ne sono anche in siti ove riescono perfettamente inutili, non essendovi pericolo di ribaltare.

La spesa non è certo eccessiva, e, quanto alla manutenzione dei numeri, potrebbero incaricarsene i cantonieri stessi, i quali, con poco colore, sono in grado di ristabilire le indicazioni che la pioggia o l'intemperie possono avere alterate.

Confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà estendere a tutte le strade nazionali questa utile innovazione, che già venne adottata per le strade dipendenti dalla provincia di Torino.

CAVALLETTO. Riguardo alla manutenzione delle strade nazionali debbo fare due raccomandazioni all'onorevole ministro.

Desidererei che egli fosse ben rigoroso nell'esigere che sieno obbligati gl'impresari ad eseguire con ogni diligenza le cure di buon governo stradale che sono a loro carico. Le disposizioni dei capitolati generali che pongono a tutto carico degli impresari le cure di buon governo, sono piuttosto pericolose per il buono e continuo mantenimento delle strade. L'impresario ordinariamente cerca d'impiegare minore numero possibile di operai in sussidio dei cantonieri, e cerca invece che sia impiegata molta ghiaia, la quale gli viene pagata a fornitura. L'eccessivo impiego della ghiaia rende cattive le strade. Ora, se le cure di buon governo del piano stradale fossero diligentissime, se le strade fossero tenute costantemente spazzate dalla polvere e conguagliate nel loro piano, le strade si manterrebbero in buono stato di viabilità, facili e comode al pubblico transito, e la fornitura della ghiaia e delle breccie sarebbe ridotta al puro necessario, e a ben minore quantità di quella che ordinariamente si richiede; quindi si avrebbero con questo sistema strade buone e spesa ben minore. Per ciò conseguire è necessario che gl'ingegneri tengano mano forte nell'obbligare gli impresari a mantenere di continuo accuratamente in buono stato le strade.

Io devo poi fare un'altra raccomandazione per quanto si riferisce ai collaudi annuali.

È invalso il costume, stabilito già dai capitolati generali, che io credo difettoso e dannoso, che il collaudatore della manutenzione delle strade nazionali di ogni provincia sia l'ingegnere capo dell'ufficio che dirige quelle manutenzioni. Questo sistema è erroneo per due ragioni: prima di tutto perchè il collaudatore giudica in seconda istanza le questioni trattate dal suo ufficio in corso dell'annata, ed è giudice in causa propria, essendo egli il direttore virtuale delle manutenzioni della sua provincia; secondo, perchè, se avvi in qualche provincia un ingegnere capo acciaccoso o poco diligente, come trascurò la manutenzione durante l'annata, egli sarà poi molto andante nel collaudare, e non sarà menomamente rigoroso per non condannare il fatto del proprio ufficio.

Io credo che si debba in questa parte importante di pubblico servizio, adottare il sistema che vigeva nelle provincie lombardo-venete, cioè che i collaudi annuali delle manutenzioni idrauliche e stradali