

cabile a tutte le singole provincie, certo si è che potrei denunziare molti comuni, nei quali la esecuzione coattiva è stata applicata assai duramente.

Ora io domando: la legge qual è attualmente, è essa suscettibile di utili modificazioni? Io credo di sì. Infatti, basterebbe riandare tutti i cinque volumi degli annali che portano per titolo: *Costruzioni obbligatorie delle strade comunali*, per convincersi della necessità d'introdurre nella legge utili modificazioni, tanto più che il Consiglio di Stato quasi continuamente è chiamato a risolvere questioni che si riferiscono all'interpretazione degli articoli della legge stessa.

Senza suggerire all'onorevole ministro quali siano le modificazioni da introdurre, giacchè egli al pari di noi, e più di noi anzi, conosce quali possano essere le più utili, io credo però che egli pure si debba essere persuaso della necessità di convergere tutta la sua attenzione, allo scopo di vedere se e quali utili modificazioni siano da introdursi nella legge 30 agosto 1868 e nel regolamento che vi è annesso, vale a dire il regolamento del 1870.

Ed è in questo senso che la intende anche l'onorevole relatore, il quale a pagina 7 così si esprime:

« La Commissione manifesta il soggetto delle possibili discussioni per eccitare il Ministero a volere proporre, secondo i criteri generali già svolti, la riforma legislativa, che tolga giusti fondamenti a tanti reclami. »

Riforma legislativa, s'intende, relativa alla viabilità.

Io non amo entrare nei particolari della materia: potrei anche accennarli; ma non voglio dilungarmi maggiormente e mi basta d'aver appoggiato la mozione dell'onorevole Torrigiani, persuaso che l'onorevole ministro vorrà studiare la questione, e proporre in un prossimo avvenire quelle modificazioni che gli saranno suggerite dalla sua scienza e dalla sua autorità.

GROSSI. Io ho chiesto la parola per una semplice dichiarazione, ed è questa.

Mi era alquanto preparato a discutere su questa materia, e, voglio pur dirlo, il mio sarebbe stato un discorso di vivace opposizione. Opposizione retrospettiva, se volete, perchè avrebbe abbracciato tutto il sistema che finora si è tenuto nell'azienda di questo ramo importante di servizio che con dolore vediamo sempre più allontanarsi da quei sani principii che furono la base della legge 30 agosto 1868. Persino il concetto dell'obbligatorietà s'è falsato, ed ora lo si intende, non nel senso che bisogna spingere, incoraggiare, sussidiare i comuni, obbligare veramente i soli nolenti, ma nell'altro che il Governo deve quasi far lui in vece loro, proponendosi così

un problema d'impossibile soluzione. Se non che in questi ultimi giorni per me la questione si è venuta semplificando di molto. L'uomo che dirige il dicastero dei lavori pubblici è un uomo tecnico, capacissimo di cavarsela, che conosce i vizi del sistema e d'altronde ha la mia fiducia. Ritengo quindi che farà cessare le attuali imperfezioni e pretenziose ingerenze.

In seguito d'una certa inchiesta che ho fatta per conto mio, specialmente in relazione al modo come questo servizio ha proceduto nella Terra di Lavoro, potrei veramente citar fatti e circostanze curiose sempre in conferma di ciò che ho detto, e sentirei in me la forza di discutere di questo argomento con chiunque volesse sostenere (ma credo non ve ne sarà alcuno nella Camera) che il concetto che ha ispirato finora la direzione del servizio delle strade obbligatorie sia sulla carreggiata.

Ma, non voglio fare più il discorso che avevo in animo di fare; sarà un discorso rientrato. Tanto già ho parlato stamane alla Camera, per cui non mi farà indigestione.

Ripeto però, ed insisto perchè sene prenda atto, che sono indotto a tacere; ma l'onorevole Baccarini, e chi lo coadiuva sanno d'altronde gli inconvenienti cui alludo, ed avranno forza così d'infondere nei loro subordinati nuove idee, come di volgere la loro opera ad indirizzo migliore.

E se ancora occorresse all'onorevole ministro un esempio per deciderlo ad operare energicamente, gli offro l'esempio della provincia di Terra di Lavoro già dichiarata, in atti ufficiali, benemerita delle strade obbligatorie: perchè lo è di fatto, se non altro pel largo sussidio del quarto col quale viene in aiuto dei comuni.

In essa fu molto fatto anche prima dell'esecuzione d'ufficio; ed il lavoro procedette anche bene quando, stabilite alcune poche delegazioni, questa esecuzione venne limitata a taluni comuni e solo parzialmente. Ebbene, quell'attività, quell'energia io più non le veggo. Si è trovato modo d'ammazzare col fiscalismo l'iniziativa dei municipi, sospettandone pur sempre le intenzioni, e volendo ritenere oppositori alla legge anche certuni che dettero opera spontaneamente ad attuarla.

Ma ho detto e ripetuto non voler parlare, e sono lì a contraddirmi.

Conchiudo: ho piena sicurezza che nel novembre avrò occasione di segnalare i buoni effetti dell'azione dell'onorevole Baccarini.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. In sostanza i tre oratori che si sono succeduti hanno fatto una requisitoria, per quanto in forma garbata e benevola, della legge del 1868 sulle strade obbligatorie. Quella