

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

CAVALLETTO. Io non sono di quei deputati che vengono qua quando furtano le crisi: io sto qui al mio posto sempre, e mi occupo degl'interessi del paese. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Parli pure, onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Rispetto alle strade comunali obbligatorie, io mi limito a poche raccomandazioni. Io domando che si usi la massima economia nella costruzione di queste strade, nessun lusso, e invece buona solidità; e in qualche località di montagna, dove vi sono delle difficoltà, raccomando che si adottino misure eccezionali nella larghezza e nelle pendenze di queste strade.

Debbo poi raccomandare che nell'approvazione dei progetti tecnici per queste strade si trovi modo di provvedere che essi progetti realmente corrispondano ai bisogni delle località e dei paesi e che siano escluse le ingerenze di persone autorevoli e influenti, interessate, e che queste qualche volta non esercitino pressioni perchè le strade servano piuttosto ai loro comodi particolari di quello che all'interesse vero del paese cui devono soddisfare.

Dopo ciò non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pepe. (*Non è presente*) Perde la sua volta. Veniamo ai voti.

Chi approva il capitolo 66 è pregato di alzarsi. (È approvato.)

Capitolo 67. Sussidi per la costruzione di strade comunali obbligatorie. Ministero, lire 4,000,000, Commissione, lire 5,000,000.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Bassecourt.

DE BASSECOURT. Chiesi di parlare per rivolgere una raccomandazione, dirò anzi una preghiera, all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Nella tornata del 28 febbraio scorso, rispondendo agli onorevoli Giovannini, Vollaro, Nervo e Lugli (i quali avevano rilevato gl'inconvenienti ed i difetti che si riconoscono nell'applicazione della legge 30 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie) egli diceva esser sua opinione che questa legge, e specialmente la parte regolamentare di essa, aveva bisogno di grandi modificazioni. Ed aggiungeva le parole seguenti:

« Io ho avuto più volte in pregio di significare alla Camera che gli studi per rendere più spedita, meno impacciata e meno onerosa l'esecuzione di questa legge, erano già grandemente avanzati. Una parte, forse la maggiore, delle modificazioni relative alla esecuzione della legge, sta nell'orbita del potere esecutivo, e spero quanto prima di potervi provvedere.

« La parte per la quale bisognerà ricorrere al

Parlamento, non potrà essere fatta che alquanto più tardi, ed a studi completamente finiti. »

Ora dal febbraio in poi lo stato delle cose non è cambiato punto, che io sappia, con grandissimo danno per le condizioni economiche dei piccoli comuni, e specialmente di quei di montagna, i quali sono generalmente poveri e devono sottostare per strade obbligatorie ad una spesa fuori di proporzione coi mezzi finanziari dei quali dispongono.

Infatti la costruzione di strade di montagna è costosissima non solo per le difficoltà tecniche del terreno, ma anche per l'obbligo di dover limitare il massimo delle pendenze al 7 per cento, lo che necessariamente rende molto più considerevole lo sviluppo delle strade stesse. Io conosco comuni i quali, con una rendita annua inferiore alle 20 mila lire, hanno dovuto sobbarcarsi per costruzione di strade obbligatorie, ad una spesa ingente di 100 ed anche 160 mila lire, per riunire fra di esse delle frazioni poco importanti, ed insignificanti per popolazione, ma che pure come le più importanti del comune, si trovano comprese nell'articolo 1 della legge citata.

Lo Stato, è vero, contribuisce a tali spese per il quarto, ma anche con ciò la posizione risultante per le finanze comunali è disastrosa.

Io credo dunque indispensabile un provvedimento pronto per porre termine a questa deplorabile situazione. Si potrebbe anche trovare un rimedio coll'applicazione molto meno rigorosa della legge, e col portare, per i piccoli comuni, il sussidio governativo dal quarto al terzo della somma effettivamente spesa dai comuni medesimi, proponendo perciò alla Camera una modificazione in questo senso all'articolo 9 della predetta legge 30 agosto 1868.

In ogni modo, o con questo mezzo, o con quelli altri che l'onorevole ministro crederà più convenienti, io lo prego di voler affrettare il provvedimento da lui promesso, se desidera evitare la rovina economica dei piccoli comuni.

PRESIDENTE. L'onorevole Pepe ha facoltà di parlare.

PEPE. Debbo ringraziare l'onorevole ministro della cortesia e dello zelo, con cui ha curati gl'interessi della regione che rappresento: debbo però pregarlo di affrettare il compimento dell'opera iniziata. Alludo alla strada adriatico-sannitica che interessa gran parte della provincia alla quale appartengo, e precisamente la strada di prima serie segnata col numero 13 nella legge 30 maggio 1875.

Questa strada, che è desiderata da oltre quarant'anni (perchè i primi studi datano precisamente dal 1840), cominciò a divenire un fatto all'epoca della legge del 30 maggio 1875. Se ne costruirono