

fatti, fin dalla speranza di avere una via! Ricorderò, da ultimo, che i proprietari, posti in quei paesi privi di strade e circondati da paludi che spesso uccidono, veggono i loro prodotti perire nel suolo ove nascono e, mentre si chiamano ricchi, non possono pagar le imposte; eppure imposte e lavori pubblici dovrebbero camminare sulla stessa rotaia. Io non chiedo per ora cose nuove; desidero solamente di far sapere a quelle popolazioni, che, d'ora innanzi, ci sarà un maggiore impulso nell'accrescere la viabilità della loro provincia. Ecco la raccomandazione che io aveva il dovere di fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, dal quale attendo una parola rassicurante.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Mi duole che al disegno di legge di questo bilancio e neanche alla sua relazione non sia stato allegato alcun prospetto che indichi quale sia il riparto delle spese che si fanno su questo capitolo; quali siano gli stanziamenti destinati a ogni lavoro; quali gli impegni assunti dal Governo per il presente e per l'avvenire.

Io pregherei l'onorevole ministro di volerli offrire degli schiarimenti in proposito, e se non oggi, di correderne il bilancio che fra breve sarà presentato per il prossimo esercizio affinché ognuno possa prenderne nota, ed esercitando quello spirito di esame e di critica voluto dalle nostre istituzioni.

Debbo poi osservare che vi sono delle province le quali, fino ad ora, quantunque contemplate dalla legge per parecchi tronchi di strade di ragguardevole lunghezza non ebbero fino ad ora quasi alcun lavoro eseguito, nè incominciato, e ben pochi condotti a compimento di studio.

Ed è per questo, ripeto, che io manifestò il desiderio di sapere come furono erogate le somme all'uopo destinate dalla legge, e come s'intendono di erogare le altre così oggi, come in proseguimento di tempo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. È proprio vero il detto che da cause analoghe vengono analoghi effetti.

La legge sulle strade, tanto obbligatorie come provinciali, ha un'indole eguale a quella della legge sulle strade ferrate; gli effetti, su per giù, sono uguali. Solo quelli delle strade ferrate sono più grandi, interessano, toccano maggior numero di paesi e di popolazioni, e perciò si manifestano con clamori più generali, si difendono o si at-

taccano con voce più alta; quelli delle strade ordinarie sono più modesti. Non tutte le provincie del regno si trovano poi nelle identiche condizioni; quindi sono minori i reclami, restando però sempre identiche, può dirsi, le ragioni che li producono.

E queste ragioni si ritrovano tutte in una legge che stabilisce una data somma senza sapere se basterà o no per le opere da eseguirsi; in una legge la quale non determina particolarmente alcun riparto per alcuna strada; in una legge, la quale stabilisce un termine lungo per la esecuzione; in una legge, per giunta, che si sovrappone ed intralcia altre esistenti, in una legge che ha una complicazione di più della ferroviaria, poichè, mentre le ferrovie sono costruite tutte dallo Stato, queste strade vengono costruite, in parte dallo Stato, ed in parte dalle provincie; e si aggiunga che parecchie di queste, dopo aver cominciato la costruzione delle strade, in seguito ad imbarazzi d'indole tecnica e finanziaria, hanno girato allo Stato (eredità tutt'altro che leggiera) la continuazione delle strade medesime.

Qui, e non altrove, stanno le ragioni di tutti i reclami.

L'onorevole Grossi riconosceva poc'anzi che il ministro subisce le conseguenze di una legge che non ha fatto lui; ma al tempo stesso avvertiva che d'ora in avanti, per queste leggi sulle strade, anche i suoi fautori dovrebbero rimproverargli la continuazione dell'antico sistema.

L'onorevole Grossi ha ragione; la legislazione sulle strade non è opera mia: anzi essa comincia fino dal 1868; e vi sono leggi del 1875, del 1881 ed altre ancora.

Nondimeno sono tanto convinto che, per questa via, non si può andare innanzi, che fino già da parecchi mesi ho iniziato gli studi necessari per mettere un poco, mi si permetta dirlo, di ordine nella materia, sotto questo aspetto; facendo cioè un doppio programma dei lavori e degli stanziamenti, e un programma della successione dei lavori, per sapere quante strade si debbano continuare e finire. Perchè evidentemente quelle che sono già iniziate possono, come io mi sono adoprato per le strade ferrate, fare un passo avanti ed arrivare, il più presto possibile, al loro termine: o per lo meno si possono per esse eseguire quelle date opere, che consentano di trarre partito da tutti i capitali, che già vi si sono impiegati.

Dall'inchiesta fattasi, della quale in parte conosciamo i risultati, rimane accertato che ci sono delle centinaia di migliaia di lire spese per tron-