

Non credo poi che l'onorevole ministro possa garantirci che, cogli assegni ridotti in questo modo, potrà mantenere gl'impegni del Governo per le opere già costruite e che debbono essere pagate. E non è neanche esatto, per quanto è a mia notizia, che non vi sia ritardo nei pagamenti da parte del Ministero.

Il ritardo nei pagamenti l'ho dovuto accertare io stesso. Non voglio citare fatti locali; nulla più di questo mi ripugna; ma posso affermarlo, come posso assicurare la Camera che la somma di otto milioni rappresenta lavori già eseguiti, i quali non potranno quindi essere pagati con lire 2,200,000.

Si potrà dare ai Comuni un dieci, forse un venti per cento; sicchè bisognerà poi pagare il resto con gli esercizi successivi. È quanto dire che negli anni avvenire non vi sarà più nessun stanziamento utile per nuove strade, perchè le somme disponibili saranno assorbite dai debiti che il Governo non avrà soddisfatti.

Io per conseguenza prego l'onorevole ministro di voler seriamente meditare sulla riduzione che ha proposto. Non mi attento di fare proposte perchè purtroppo so di non potere ottenere una deliberazione diversa da quella che propone il Governo; ma non posso nascondere il mio convincimento, che manifesto senza mal'animo verso il ministro e verso il Gabinetto presente, che queste sieno economie assolutamente improvide, assolutamente disastrose.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Artom.

Artom di Sant'Agnese. Io non ho obiezioni da fare contro lo stanziamento proposto per sussidi relativi alle strade comunali obbligatorie; ma pregherei la Commissione del bilancio di voler dissipare un dubbio che mi è nato.

La legge del 30 agosto 1868 stabilisce che il sussidio da assegnarsi nel bilancio per strade comunali non deve essere inferiore a 3,162,500 lire. La tabella allegata a questo bilancio ridurrebbe questo stanziamento a 962,500 lire; ora io trovo che questa somma differisce da quella che si trova nel bilancio di circa 120,000 lire; pregherei quindi l'onorevole relatore di fornirmi qualche schiarimento in proposito.

Presidente. L'onorevole Costantini ha facoltà di parlare.

Costantini. Io ho domandato di parlare quando l'onorevole ministro ha pronunziato parole molto severe a carico degl'ingegneri distrettuali, che erano e sono preposti alla costruzione delle strade obbligatorie.

Mi pare veramente che quelle parole abbiano ecceduto la misura.

Io non nego che nella costruzione delle strade obbligatorie si sia esagerato, ma non per colpa delle autorità dipendenti, sì veramente del Ministero. Fu il Ministero dei lavori pubblici che esagerò l'importanza e l'utilità di quelle strade, e che diede loro una spinta eccedente le forze contributive dei Comuni. I danni lamentati dall'onorevole Branca hanno, dunque, la prima radice nell'azione del Ministero che oggi egli dirige.

L'onorevole ministro ha ricordato opportunamente l'abuso delle costruzioni di ufficio. È verissimo! Le prefetture, sospinte dal Ministero, esagerarono siffattamente questo principio che ciò che era l'eccezione divenne la regola, con danno presentissimo della libertà dei Comuni.

Di qui nacquero i mali che si deplorano, non ultimo quello che mentre la legge determina un bilancio speciale per le strade obbligatorie, i prefetti, non paghi di quello, impegnarono i bilanci generali dei Comuni e li caricarono di oneri insopportabili.

L'onorevole ministro ha fatto un'osservazione molto acuta quando ha detto che la legge sulle strade obbligatorie ebbe il torto di nascere troppo presto, perchè nacque prima delle leggi sull'ordinamento delle strade provinciali e interprovinciali, di cui doveva essere complemento.

La legge del 1868 precede infatti, come egli ha ricordato, tutte le leggi sulle strade di serie, mentre logicamente le strade comunali obbligatorie dovevano essere il complemento delle strade provinciali. Invece non fu così, si procedette per via inversa.

Con tutto questo però sarebbe ingiusto il disconoscere i benefici di quella legge. E dove le prefetture non esagerarono, dove secondarono gli sforzi spontanei dei comuni, la legge partorì effetti notevoli.

Del resto io non insisterò di vantaggio su quest'argomento.

Ho domandato così incidentalmente la parola per compiacermi con l'onorevole ministro, che ha ripreso in esame tutto il problema; e quando verrà dinanzi alla Camera la discussione della legge, mi riservo di fare delle osservazioni specialmente per ciò che riguarda il mantenimento di queste strade.

Perchè uno dei difetti capitali delle strade obbligatorie, uno dei guai più grossi è questo: che le strade, bene o male costruite, furono in gran parte abbandonate. Perchè la legge non