

Presidente. Su questo disegno di legge è aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Alife.

D'Alife. Non farei cosa pratica se mi proponessi di chiedere delle variazioni negli stanziamenti indicati nella tabella unita al disegno di legge che si discute. Quella tabella rappresenta la ripartizione di somme impegnate, mentre io devo chiedere che si fissino degli stanziamenti per impegni da assumere. Ma quello che io non dico come proposta attuale è mio dovere di dire come richiesta in riguardo ai provvedimenti che il Governo deve più tardi proporre alla Camera per le strade.

Nella relazione del disegno di legge per le opere idrauliche l'onorevole Brunicardi ha fatto per le bonifiche un'importante ed assennata osservazione che mi piace ripetere: « Se un centinaio o due di milioni ferroviari co' quali si eseguirono talune linee, che a nulla servirono nè possono servire, si fossero invece spesi in bonifiche, l'Italia avrebbe fatta una doppia e preziosa speculazione. »

Or bene; un'identica e non meno grave osservazione si deve fare circa quelle strade, le quali, oltre a tutte le ragioni di utilità speciali abbiano quelle importantissime di condurre gente e cose a ferrovie senza traffico; fra queste ferrovie io cito la linea dell'Jonio, che è da 22 anni in esercizio, e che non rende che quattromila lire al chilometro all'anno. Se questo prodotto si raddoppiasse, il bilancio dell'entrata guadagnerebbe circa 700 mila lire l'anno.

Questa osservazione ho creduto necessario premettere, perchè sia dimostrato, che se parlerò di un interesse particolare del Collegio che ho l'onore di rappresentare, io penso prima di questo all'interesse della nazione.

Non rifarò la storia della costruzione delle strade nazionali e provinciali sì limpidamente esposta dall'onorevole relatore, nè accennerò alle speranze surte con la legge Saracco del 1888, la quale faceva sperare una più equa ripartizione di fondi per la costruzione delle strade suddette, ma rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici una formale richiesta circa i provvedimenti che dovrà proporre in primavera per le spese stradali.

L'onorevole relatore ha osservato che le economie che si fanno ora ricadono sullo

elenco 3° della legge del 23 luglio 1881 — bersaglio continuo, dice opportunamente l'onorevole Mazziotti, di tutte le riduzioni di spese per le costruzioni stradali.

Io ora debbo appunto richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su una strada compresa nel detto elenco 3° la quale tra gli altri disappunti che ebbe non fu considerata con la legge del 1888.

Questa strada importante deve congiungere Cropolati Mirto Crosia alla stazione ferroviaria di Mirto, col ponte sul Trionto, fra Cropolati e Caloveto. Su questa strada iscritta al n. 116 dell'elenco 3°, tabella B, della legge del 23 luglio 1881, non si fa questione di ripartizione dei fondi nel biennio 92 e 93, 93-94. Ma per essa si deve provvedere col futuro disegno di legge, sicchè se ne assicuri e affretti la costruzione essendo essa di urgente ed alta utilità pubblica in un intiero versante della Calabria Citra e, di più, specialmente per la negletta ferrovia Jonio.

Per mancanza di un ponte sul ruinoso torrente Trionto nel corso dell'inverno tutte le comunicazioni vengono interrotte, e non mancano perfino le vittime, senza contare l'inceppamento rilevantissimo degli affari e del commercio.

Quei paesi nei periodi più tristi dell'inverno restano financo privi della posta.

Mentre io vivamente deploro che nella economia dei 3 milioni e mezzo che si fa sui fondi assegnati con la legge del 1888 alle strade indicate nel presente disegno di legge soltanto su quelle della Calabria se ne sottragga una terza parte; invoco dal ministro di affrettare la presentazione del nuovo disegno di legge e avvertirò di porre prima di tutto, come di massima urgenza, i fondi per il ponte sul Trionto.

Il Governo apprezzerà senza dubbio le ragioni che sostengono la mia richiesta o per lo meno quella di esse che si fonda sull'interesse dell'introito ferroviario, poichè più che a fare ferrovie nuove, ogni criterio di buona amministrazione consiglia di fare quanto occorre perchè cresca il traffico di quelle che esistono, impiegando così denari al duecento per cento.

Non sarà che applicando criteri siffatti che si raggiungerà il vero pareggio economico e finanziario e che si potrà sul serio pensare alle quistioni sociali che ci premono da ogni parte.