

le quali avessero, secondo il suo avviso, raggiunto un triplice scopo:

primo, determinare il sistema da tenersi perchè la esistenza delle strade vicinali sia legalmente affermata e regolata;

secondo, provvedere efficacemente ad assicurare la loro buona conservazione;

terzo, infine, trovare i mezzi più facili e più pronti perchè se ne migliori la qualità.

E circa la più efficace conservazione delle strade esistenti, egli chiedeva specialmente si rispondesse, netto, a quali de' due sistemi, che si trovano di fronte, bisognasse dare la preferenza: a quello, cioè, già consacrato nella nostra legge del 1865, che dichiara gli utenti stessi obbligati a mantenerle e ripararle, salvo il concorso del comune nelle spese che possono occorrere per riparazioni alle più importanti, ovvero a quello adottato in Francia, con la legge su le strade rurali, che tiene per regola obbligati i comuni alla loro conservazione, dando facoltà, in pari tempo, agl'interessati di costituirsi in consorzio per curare la manutenzione delle vie non assolutamente utili all'universale. Migliore, sia detto in parentesi, è certamente, secondo me, il sistema francese.

La iniziativa del Genala, come tante altre cose del nostro paese, è restata, pur troppo, lettera morta.

Or non parrebbe al ministro Perazzi utile cosa di riprendere in esame il concetto del Genala, seguendo le norme, che il Genala così bene indicò nella circolare del 27 aprile 1884?

Secondo il modesto parer mio, anche senza rifar le cose da cima a fondo, basterebbe modificare il secondo comma dell'articolo 51 della legge su' lavori pubblici. Quel comma dice: « il Municipio potrà esser tenuto a una determinata quota di concorso nella spesa di riparazione delle strade vicinali più importanti. » Il concorso è dunque volontario, la quota è indeterminata, e si tratta, non di manutenzione, ma di sola riparazione.

Ora, perchè non rendere obbligatorio il concorso per tutte le strade comunali del 1868, che fossero, dietro domanda degl'interessati, o per deliberazione de' consigli comunali, od infine per decreto del prefetto, tramutate in vie vicinali? e, in tal caso, perchè non determinare cotesta quota di concorso al quarto, per lo meno, della spesa di manutenzione, dando alla provincia la qualità di

ente gestore? Consta a me, personalmente, che il quarto della spesa, qualora fosse legalmente assicurato da' comuni, renderebbe possibile il consorzio de' maggiori utenti, per il mantenimento delle strade obbligatorie, in gran parte della mia provincia, che pure è tra le più povere province d'Italia. Il comune di Melfi è, in Basilicata, splendido esempio di ottimo regime delle vie vicinali.

Io so che laggiù si vorrebbe, da alcuni, veder reso, in quella vece, obbligatorio il ruolo di prestazione d'opera, anche per la manutenzione; chè anzi, se non vado errato, questo fu già chiesto da uno o da due consigli provinciali degli Abruzzi. Ma io credo fermamente, che nessun Ministero e nessun Parlamento potrebbero mai adottare un simile provvedimento, che si tradurrebbe, a conti fatti, in una vera servitù personale, diretta, perenne, della povera gente a favore esclusivo, o quasi, de' proprietari della terra.

E qui cesso, o signori, dall'abusare della vostra cortesia, augurandomi che l'onorevole ministro de' lavori pubblici voglia fare buon viso al mio ordine del giorno, perchè, come egli stesso ebbe a scrivere, « non ci sarebbe niente di più biasimevole per un paese civile, che lasciar distruggere, per mancanza di manutenzione, opere, le quali hanno richiesto così gravi sacrifici di denaro. » (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Di Broglio, relatore. Al punto in cui è giunta la discussione e con la tendenza che si manifesta nei discorsi di parecchi oratori, di chiedere dallo Stato la costruzione di opere nuove e dispendiose, in aggiunta a quelle alle quali intende provvedere il disegno di bilancio che è sottoposto al nostro esame, parmi opportuno di richiamare l'attenzione della Camera sopra alcune considerazioni di fatto, che potranno servire di guida utile per dare un indirizzo pratico alla discussione della quale ci occupiamo.

La Camera sa che in addietro, e per molti anni, a molta parte della spesa derivante dalle opere pubbliche straordinarie si sopprimeva con provvedimenti di tesoro, ricorrendo, cioè, al credito; adesso invece vi si fa fronte con i mezzi effettivi somministrati dai bilanci. Questo secondo sistema è molto più corretto, risponde assai meglio ai criteri di una buona amministrazione. Però esso porta la conseguenza inevitabile che il bilancio del