

Capitolo 199. Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o all'approdo dei piroscafi postali ecc. (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613, 12 giugno 1892, numero 267, 19 luglio 1894, numero 338, articolo 3 della legge 8 luglio 1903, numero 312), lire 1,466.000.

SCCELLINGO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci Ludovico.

FULCI LUDOVICO. Mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sull'applicazione della benefica legge dell'8 luglio 1903. Questa legge, la quale nelle sue finalità era così civile, perchè intesa a far sì che nessun centro fosse rimasto senza comunicazione agevole con le stazioni e con gli approdi, nell'applicazione, per interpretazioni veramente assurde, non ha dato quei risultati che da essa si speravano. Si cominciò dal Ministero dei lavori pubblici a respingere gli elenchi di strade redatti in base a questa legge dell'8 luglio 1903, dicendo che la legge considerava le strade che portano dal capoluogo all'approdo del piroscavo ed alla stazione ferroviaria e non già le strade le quali raccordano le frazioni di comune all'approdo del piroscavo ed alla stazione ferroviaria. Era una interpretazione contraria alla parola della legge, ai lavori preparatori ed a tutti i precedenti legislativi. Ma questa interpretazione prevalse nel Ministero dei lavori pubblici e molti di questi elenchi, fra cui quelli delle frazioni del comune di Messina, furono respinti.

Più tardi venne il Consiglio di Stato con un suo parere dottamente pensato e disse che tale interpretazione non era conforme nè alla lettera, nè allo spirito della legge. Il Consiglio di Stato, nella adunanza del 3 dicembre 1904, argomentando dagli articoli da 1 a 16 della legge del 1868, diceva la legge del 1903 anche applicabile alle frazioni di comune che avevano importanza per popolazione e per traffico. Ebbene, questa interpretazione dall'onorevole Tedesco, allora ministro dei lavori pubblici, fu fatta conoscere a tutti i comuni e quegli elenchi che erano stati respinti vennero presi un'altra volta in esame.

Ma questa volta fa capolino un'altra interpretazione addirittura cervelotica, e fu detto ai comuni: per le vostre frazioni voi non potete avere che una sola strada. Così si è detto, per esempio, al comune di Messina: voi avete proposto 16 strade, in-

vece dovete dire qual'è la strada che è conforme al parere del Consiglio di Stato.

La cosa è così inverosimile che io mi permetto leggere un periodo d'un capolavoro di nota spedita al municipio di Messina: « Tenendo presenti tali criteri, la S. V. vorrà riesaminare l'elenco compilato dal comune di Messina per le 16 strade destinate a congiungere altrettante frazioni con le stazioni ferroviarie viciniori e invitare il comune a compilare un nuovo elenco in cui sia compresa la *sola strada* interessante quella frazione che ha i caratteri per essere ritenuta uno dei maggiori centri di popolazione ».

Come vede, onorevole ministro, ella che è così egregio giurista, questa interpretazione è così strana che non vale neanche la pena di discuterla.

Che cosa vuol dire che una sola strada nella frazione di un comune può essere compresa nella legge del 1903? Ce ne possono essere 14 ed anche 20 e ce ne possono essere, come nel comune di Messina, 54, perchè in questo comune abbiamo 54 frazioni che hanno una popolazione ciascuna dai 2 ai 4, ai 5 mila abitanti.

Evidentemente quindi ci potrebbero essere 54 strade di accesso. Ed allora perchè questa cervelotica interpretazione che la strada deve essere una?

Onorevole ministro, l'argomento veramente meriterebbe una lunga discussione, ma l'ora è tarda ed io non posso indugiarmi molto.

C'è anche un'altra interpretazione stranissima. Quando il disegno, che poi diventò legge, dell'8 luglio 1903, venne alla Camera, fu introdotto un emendamento all'articolo 1. Questo diceva: per tutte le strade dichiarate obbligatorie e che avevano la finalità di congiungere approdi o stazioni e centri di abitanti, per tutte queste strade per le quali c'era stata la sospensione della legge sulle strade obbligatorie del 1868, ci sarebbero stati i nuovi sussidi contemplati nell'articolo 1: la metà, cioè, della spesa allo Stato ed il quarto alle provincie.

Ebbene, anche in questo una interpretazione addirittura stranissima fa venir meno quanto è stabilito nel capoverso ultimo dell'articolo 1 della legge 8 luglio 1903.

Ed io leggo questo capoverso il quale ha una dizione abbastanza evidente: « Uguale trattamento verrà fatto ai comuni che procedano all'ultimazione di strade rimaste in sospenso per la legge 19 luglio 1894 e destinate a raccordare frazioni e borgate