

(art. 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Jatta.

JATTA. Credo opportuno di richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro, a proposito di questo capitolo, circa le disposizioni di legge che ora regolano i consorzi per le strade vicinali.

La Camera e l'onorevole ministro certamente non ignorano la povertà della nostra legislazione stradale a questo proposito, perchè per le strade vicinali in sostanza non abbiamo altro che il disposto degli articoli 51 a 54 della non recente legge del 20 marzo 1865.

Con questi articoli, però, mentre si cerca provvedere alla conservazione ed alla manutenzione ordinaria, in nessun modo si consente ai consorzi di provvedere per la loro sistemazione, o per la costruzione di nuove strade.

Ciò non evitò per altro che vivissimo si fosse qua e là presentato il bisogno di sistemazioni e di nuove costruzioni; e queste nuove sistemazioni maggiormente s'imponessero là dove era stato maggiore il progresso agrario e lo sviluppo commerciale.

E fu sentito così forte questo bisogno da alcune popolazioni, che, nel fatto, le sistemazioni si eseguirono per consorzio degli utenti, provvedendovi, coll'arrecare uno strappo alla legge in vigore.

Infatti si è data spesso all'articolo 54, della legge del 1865, una estensione maggiore di quella che realmente ha, e si è applicato il citato articolo non solo per la formazione di consorzi permanenti diretti alla conservazione di strade vicinali, ma per quelli che si prefiggevano il doppio scopo di sistemare o costruire le strade e poi conservarle.

Ed allora abbiamo avuto certi consorzi per sistemazione che hanno potuto far compilare progetti stradali di grande importanza, che hanno potuto raccogliere e tenere a loro disposizione rilevanti fondi raccolti dagli utenti, regolando e determinando a loro talento il contributo degli stessi, senza essere sottoposti ad alcuna tutela, senza offrire ai contribuenti nessuna garanzia, senza un cassiere fornito di cauzione, senza una revisione tecnica del progetto dei lavori.

Da ciò varie irregolarità, e una certa sfiducia, sorta giustamente nell'animo degli utenti che vedono spesso traditi i loro interessi; da ciò la necessità di venire con una nuova legge a stabilire con norme più precise il regime delle strade vicinali, comple-

tando le vaghe e limitate disposizioni degli articoli 51 a 54 della legge del 1865.

Voti per questa nuova legge furono fatti in occasione della legge del Mezzogiorno, e furono varie volte espressi in quest'Aula, ed accolti sempre con benevolenza dai suoi predecessori, onorevole ministro. Io voglio quindi augurarmi che a lei non riesca sgradita la mia preghiera, e che vorrà rendersi veramente benemerito dell'agricoltura e del commercio delle provincie che hanno ancora bisogno di queste strade, e più specialmente delle provincie del Mezzogiorno, sciogliendo i precedenti impegni, e presentando all'approvazione una legge che definisca, con maggiore precisione tutto quanto si riferisce alla composizione e fusione dei Consorzi per strade vicinali; facilitandone la costituzione non soltanto per la conservazione e manutenzione delle strade esistenti, ma altresì per la costruzione di nuove strade e per la sistemazione di quelle strade mulattiere che, per lo sviluppo del commercio e dell'agricoltura locale, è urgente che si trasformino oggi in strade carrettiere.

Un suo affidamento in proposito avrà coi miei più vivi ringraziamenti, la gratitudine delle regioni interessate.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Io non posso che ripetere gli affidamenti già dati in ordine alla legislazione sulle strade vicinali; affidamenti che non restarono privi di effetto, perchè io ho preso in esame tutto l'argomento e se non sono venuto innanzi alla Camera a proporre provvedimenti pratici è perchè mi si sono parate davanti le difficoltà che sono state veramente gravissime.

La materia delle strade vicinali è della più grande importanza, soprattutto per il Mezzogiorno continentale e per la Sicilia. Le difficoltà non derivano da forme legali, le quali non siano sufficienti ed adatte alla funzione delle strade vicinali; ma piuttosto dall'insufficienza degli stanziamenti, con i quali lo Stato vuol venire in aiuto a questi consorzi.

Due punti appaiono chiari. Il primo punto è la obbligatorietà dei consorzi necessari per la manutenzione, e forse anche per la sistemazione delle strade; un secondo punto è la necessità di intendere l'articolo 321 della legge sui lavori pubblici in una maniera più ampia che non abbia fatto la legge del 1904, perchè lo Stato possa concorrere nella spesa.