

Io prego l'onorevole ministro a voler accettare queste nostre proposte od a proporre quella qualunque altra soluzione che egli credesse migliore, perchè la legge del 1901 abbia pronta e seria attuazione.

In caso contrario, io sarò obbligato a votare contro questo progetto di legge ed il bilancio dei lavori pubblici, quando verrà in discussione, non permettendomi la mia coscienza di votare forti somme per palazzi e monumenti, quando si nega il puro necessario ai poveri comuni di montagna e non si mantengono le promesse fatte.

*Promissio boni viri est obligatio*, dice il proverbio latino. Ma questa obbligazione è tanto più *sacra*, quando si tratta di povera gente che domanda il puro necessario e quando la promessa è consacrata in una legge. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Beltrami.

BELTRAMI. Sono lieto che altri precedenti oratori, non appartenenti a questo estremo settore della Camera, siano stati concordi nel deplorare che, mentre si hanno cure per spese di lusso, si continui ad abbandonare le spese di assoluta necessità.

Quindi non mi tratterò, come essi, sul confronto di quanto è preventivato per monumento a Vittorio Emanuele, per la sede del Ministero dei lavori pubblici e per la nuova sede del Parlamento, con quant'è preventivato per le opere stradali. Io dico francamente, onorevole ministro, che nel leggere le prime parole di questa sua relazione, ho riportato la impressione di un secchio d'acqua gettato addosso a tutti coloro che speravano molto, per la risurrezione economica delle loro regioni, nella legislazione sulle strade. Mi è sembrato un secchio d'acqua, perchè qui nella relazione, accennandosi, per esempio, alla legge del 21 giugno 1906, n. 238, si dice precisamente: « Quella legge conteneva già una vera e propria autorizzazione della spesa straordinaria per opere pubbliche, in base ad un programma di massima che si viene svolgendo; si tratta ora di prelevare dai fondi, con quella legge assegnati, quanto è richiesto per le singole opere, di designare in altri termini in modo specifico le erogazioni da farsi in base a quella autorizzazione generica ».

Dunque, prima lo specchietto per le allodole, la promessa generica delle leggi, e poi si viene a smorzare le speranze dei comuni, dicendosi in sede di stanziamento:

badate però, non fatevi illusioni, che io non posso stanziare che tanto.

E dopo avere accennato a questi stanziamenti, più innanzi si ha la premura di mettere bene in mente a questi comuni che non si farà più altro per un sessennio; e si accenna anche che questo rappresenta quanto strettamente occorre per continuare gli stanziamenti necessari nei prossimi bilanci.

Vi è adunque la riprova, ancora, che assolutamente si vuole andare a scartamento ridotto e si vuole con una mano portar via quanto con l'altra si era fatto mostra di dare prima. Per cui mi concordo precisamente col collega che mi ha preceduto in questa discussione, col collega Agnesi, il quale è preoccupato, e la preoccupazione deve essere in tutti noi, che con questa legge si viene, anzichè a far fare un passo innanzi ai lavori stradali, a mettere un bastone fra le ruote.

Poichè nella relazione c'è un accenno a strade nazionali e a strade provinciali, colgo l'occasione per fare questa raccomandazione.

Abbiamo località dove si incontrano strade nazionali e strade provinciali.

Non fa bisogno di notificare con avvisi a quelle popolazioni che, per esempio, una strada da provinciale è passata nazionale, perchè la prova si ha nella cattiva manutenzione. E, per non esser vago, accenno, ad esempio, alla strada nazionale (e cito questa, perchè è ancor più mortificante, di fronte alle altre nazioni, trattandosi di una zona di confine e precisamente del confine svizzero) accenno, adunque, alla strada nazionale che dal Lago Maggiore passa ai piedi delle Cave di Montorfano e va fino a Gravellona Toce; ebbene essa è completamente abbandonata.

Ho visto nel disegno di legge degli stanziamenti per le frane e per riparare ai danni delle nevi di questo inverno; orbene io colgo questa occasione per ricordare al ministro la necessità di provvedere a far sparire queste trascuranze nella manutenzione delle strade nazionali, trascuranze visibili dal contrasto con le altre strade.

Fatto questo accenno, ritorno senz'altro alla questione odierna e osservo, anzitutto, che le due leggi 8 luglio 1903 per le strade di accesso alla stazione e 15 luglio 1906 per i comuni isolati non si presentano in condizioni di reale attuazione.