

conda categoria di lavori che un tempo non v'erano compresi. Ma anche tenuto conto di queste circostanze, l'aumento è sempre sproporzionato ai vantaggi che gl'interessati traggono dall'iscrizione di queste opere idrauliche in seconda categoria. In ogni modo resta la diversità di trattamento fra le varie provincie, secondo che il loro contributo sta al disotto del limite massimo o lo supera.

Ma non è questo il solo inconveniente. Altri ve ne sono e molto gravi. Le liquidazioni delle spese — necessarie per la determinazione delle quote dovute dagli enti locali — sono lunghe e difficili, richiedendo le deliberazioni dei Consigli provinciali interessati, il parere del Consiglio dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato e l'emanazione di un decreto reale.

Lo Stato, per evitare i ritardi dei versamenti in pendenza delle liquidazioni, con la legge 29 gennaio 1888, ha fatto obbligo agli interessati di continuar a pagare in base alle liquidazioni del decennio precedente, salvo conguaglio. Così oggidì si continua ancora a pagare nella misura della liquidazione fatta nel decennio 1876-85, tanto è vero che la provincia di Vicenza, per esempio, paga 30 mila lire all'anno; e sono ancora in corso le liquidazioni per il decennio 1886-95, per determinare le quote per quello 1896-905.

E quest'ultime quote, come ho detto, saranno assai maggiori! I bilanci provinciali non sono assolutamente in condizioni da sopportare questo peso, di cui non si può nemmeno prevedere la misura.

Ma vi è di più: la legge del 1875 parla di provincie e di consorzi degli interessati. Ora, i consorzi avrebbero dovuto essere costituiti razionalmente, e i terreni classificati in rapporto ai pericoli, cui sono esposti per l'invasione delle acque. Ma questi consorzi non si sono mai costituiti.

Col regolamento 9 febbraio 1888 il Governo aveva cercato di renderne possibile la costituzione, ma non vi è riuscito, anche a cagione delle forti spese a cui gli interessati andavano incontro. Così, anche presentemente, il contributo si esige in rapporto alla sovrimposta sui terreni. È una condizione di cose del tutto anormale, si potrebbe dire addirittura illegale.

Rimasta lettera morta la costituzione dei consorzi e la classifica dei terreni, resa così impossibile una giusta determinazione del contributo, porporzionandolo esattamente

te al pericolo dei danni, parrebbe equa e razionale l'idea d'una legge di limiti che eviti le liquidazioni, stabilendo un massimo di contributo, e nel medesimo tempo transigendo sulle liquidazioni pendenti. Così si verrebbero ad eliminare tutte le difficoltà, e si escluderebbero future contestazioni, che altrimenti saranno inevitabili. Ora, per esempio, si discute se le liquidazioni siano definitive o provvisorie, se, contro i decreti reali che le approvano, si possa ricorrere al Consiglio di Stato; e si sollevano altre controverse consimili, che un provvedimento come quello indicato toglierebbe di mezzo, risolvendo ogni questione, facilitando allo Stato l'esazione del suo credito, e nel tempo stesso dando pace una buona volta agli enti locali.

A questo tende il mio ordine del giorno; e io confido che l'onorevole ministro voglia accogliere l'invito che esso contiene.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Celesia ed altri, del quale do lettura:

« La Camera fa voti perchè il Governo solleciti l'esecuzione dei lavori necessari a rendere la linea Genova-Ventimiglia meno impari ai bisogni del suo intenso e sempre crescente traffico.

« Celesia, Agnesi, Nuvoloni, Marsaglia, L. Rossi, Bianchini, Abbruzzese, Agnetti, Cavaquari, Rattone, Graffagni. »

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Celesia ha facoltà di svolgerlo.

CELESIA. Rinunzio a svolgere il mio ordine giorno e mi limito a chiedere all'onorevole ministro il suo pensiero sopra questi punti: raddoppio del binario nei tratti fra Genova e Voltri, Finalmarina e Albenga, San Remo al confine; provvedimenti necessari per sostituire alle stazioni in legno che ancora esistono e che non meritano ormai altro nome che quello di indecenti topaie; in ultimo: passaggi a livello che, se costituiscono dappertutto un inconveniente gravissimo, da noi rappresentano addirittura la sospensione della vita civile nei piccoli porti che sono quasi tutti divisi dalle ferrovie. E basta, onorevole ministro? Ella vede che non potevo essere più telegrafico.