

traversata lungo il mare da quella strada che una volta era nazionale, costruita da Napoleone I, che per Nizza e Genova congiungeva la Francia all'Italia, Parigi con Napoli.

Ora quella strada è diventata provinciale per la costruzione della ferrovia litoranea. Ma è sempre di carattere essenzialmente nazionale, essendo strada di confine e soggetta al forte transito di forestieri ed italiani che dalla Francia meridionale entrano in Italia e viceversa, col comodo mezzo degli automobili.

Ebbene, attualmente quella strada è tutta soggetta alla corrosione del mare, sicchè la provincia ha dovuto ora studiare una variante nel tratto tra i comuni di Santo Stefano e Riva Ligure che importa una spesa di circa 600,000 lire; essa ha domandato ed ottenuto l'approvazione del Ministero, ma non ha potuto avere alcun sussidio.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Così è la legge.

AGNESI. Lo so. Ora io domando, perchè lo Stato che concorre nella costruzione di tutte le nuove strade provinciali, anche di poca importanza, che concorre nella costruzione di tutte le strade comunali, od anche nelle loro varianti e sistemazioni, non deve concorrere nelle spese di costruzione di queste varianti a quelle strade provinciali che rappresentano un grande interesse nazionale?

Si trova dinanzi alla Camera un disegno di legge, il n. 121, che fa godere dei benefici della legge 25 luglio 1881, n. 333, ossia il 50 per cento del concorso dello Stato nella spesa di circa sei milioni, per una vasta rete di strade, di interesse locale, per la Maremma Toscana. E sta bene. Io approvo quel progetto. Ma domando all'onorevole ministro se non è giusto che si estendano anche i benefici della legge 25 luglio 1881 alle varianti di quelle strade provinciali, già esistenti, che si dimostrino veramente necessarie ed urgenti, e se non crede di provvedervi in qualche modo.

Come pure raccomando all'onorevole ministro di voler estendere i benefici della legge 29 dicembre 1904, n. 674, e successive che accordano sussidi alle provincie ed ai comuni per danni prodotti o minacciati alle opere pubbliche ed agli abitati, da alluvioni, frane e corrosioni di fiumi e torrenti, anche ai danni prodotti dalle corrosioni del mare. La mia domanda è tanto chiara, che non ha bisogno di spiegazione.

E con questo ho finito, pregando l'onorevole ministro di voler accogliere queste mie raccomandazioni, e di darmi una soddisfacente risposta. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Sipari, così concepito:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge che estenda alle frazioni dei comuni i benefici delle leggi 8 luglio 1903, n. 312, sulle strade d'accesso a stazioni ferroviarie, e 15 luglio 1906, n. 383, sulle strade d'allacciamento dei comuni isolati ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

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

SIPARI. Onorevoli colleghi, dopo l'ampio svolgimento dell'ordine del giorno dell'onorevole Parodi non avrei ragione di mantenere, se non a titolo di raccomandazione, l'ordine del giorno che ho presentato.

Infatti, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo appunto all'onorevole Parodi, dichiarò che ha già studiato un disegno di legge, che trovasi attualmente all'esame del Ministero del tesoro, col quale si estendono i benefici della legge 8 luglio 1903, n. 312, anche a quelle frazioni dei comuni per le quali la spesa della strada d'accesso non sia sproporzionata all'importanza della frazione.

È certo questo un altro lodevole passo, ma temo che purtroppo sarà difficile giudicare della maggiore o minore importanza della frazione, e l'elasticità del criterio potrà dar luogo a favoritismi o per lo meno a spequazioni.

Si potrebbe in parte rimediare con disposizioni relative alla costruzione di strade più modeste e anche mulattiere per le frazioni meno importanti.

Ma faccio notare che la legge ora in esame viene a beneficiare solo le frazioni di quei comuni che sono distanti non più di 25 chilometri dalla stazione ferroviaria, e dei quali comuni molti sono già uniti alla stazione per l'applicazione della legge del 1903.

Ma la legge 15 luglio 1906, n. 383, resta inalterata, mentre, a mio giudizio, sarebbe stato più urgente ed equo di estendere alle frazioni i benefici di questa legge, e non