

dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, potrà modificare il percorso delle strade comunali, che si costruiscono in Basilicata e in Calabria a cura dello Stato, anche nei punti estremi o intermedi fissati dalle leggi 31 marzo 1904, n. 140, e 25 giugno 1906, n. 255, quando ciò sia necessario per metterle in armonia con le mutate esigenze della viabilità e del traffico, prolungando eventualmente tali strade fino a raggiungere quelle località o quelle arterie verso le quali sono dirette ».

A questo articolo l'onorevole Renda propone il seguente emendamento:

« *Aggiungere:*

« e procurando che le strade attraversino gli abitati posti presso il loro tracciato, o almeno si accostino ad essi quanto più sia possibile ».

Ha facoltà di svolgerlo.

RENDA. Con questo articolo e con quello precedente il Governo si riserva sempre più la facoltà di modificare il percorso delle strade da costruire.

Or queste variazioni danno luogo spesso al grave inconveniente di costruire le strade lontane dai centri abitati.

Quanto ciò sia pregiudizievole ognuno vede. La principale finalità di queste strade è quella di unire paese a paese, accelerando gli scambi e diffondendo una nuova vita di attività e di progresso.

Quando i paesi restano appartati, tutti questi benefici si perdono. Nè con i tratti d'innesto si superano gli inconvenienti, in quanto che essi non bastano a far sentire tutto il movimento della strada principale. Quando nella via principale si stabilisce un servizio automobilistico debbono i cittadini raggiungere l'innesto con perdita di tempo e di energia, ovvero deve l'automobile andare e ritornare sul medesimo tronco con enorme danno delle persone e delle merci che in quel determinato paese non debbono in alcun modo fermarsi.

Perciò mi pare necessario affermare il criterio fondamentale che le strade debbano attraversare i paesi.

BONOMI IVANOE, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto la sua proposta come raccomandazione, ma non potrei accettarla come emendamento.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole ministro dei lavori pubblici l'accetta come raccomandazione.

Del resto è naturale che nell'esecuzione dei progetti, si procuri che le strade si avvi-

cinino quanto più è possibile agli abitati. Ma, d'altra parte, se l'emendamento fosse accolto, chissà a quante mai interrogazioni darebbe luogo!... (*Si ride*).

Onorevole Renda, vi insiste?

RENDA. Non vi insisto.

PRESIDENTE. Allora pongo a partito l'articolo 6.

(*È approvato*).

Art. 7.

« Entro due anni dalla pubblicazione della presente legge il Governo del Re provvederà alla formazione dell'elenco delle strade di accesso alle stazioni delle linee ferroviarie di cui all'articolo 1, n. 3, della legge 21 luglio 1910, n. 589, alle quali saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 12 della legge stessa ».

L'onorevole Pizzini propone il seguente emendamento, sottoscritto anche dall'onorevole Serra:

« *Dopo le parole:* della legge 21 luglio 1910, n. 589, *aggiungere:* ed a quelle della linea ferroviaria Cosenza-Paola ».

L'onorevole Pizzini ha facoltà di svolgerlo.

PIZZINI. Come la Camera può rilevare l'articolo 7 contiene i provvedimenti stabiliti dalla legge 21 luglio 1900 che accorda facilitazioni economiche ai comuni che si debbono allacciare colle stazioni della rete ferroviaria ridotta.

Il mio emendamento tende ad ottenere che le stesse facilitazioni siano accordate ai comuni che hanno interesse di allacciarsi con le stazioni della linea ferroviaria Cosenza-Paola.

Confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non avrà difficoltà ad accettarlo.

BONOMI IVANOE, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho difficoltà di accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Pizzini.

PRESIDENTE. Il relatore ha nulla da osservare?

MANGO, *relatore*. Non ho difficoltà di accettare, a nome anche della Commissione, l'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 7, con l'emendamento proposto dagli onorevoli Pizzini e Serra, accettato dal Governo e dalla Commissione e del quale fu dato lettura.

(*È approvato*).