

1^a TORNATA DEL 17 LUGLIO 1868

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE COMMENDATORE RESTELLI

SOMMARIO. *Atti diversi.* — *Discussione dello schema di legge per la costruzione obbligatoria di strade comunali* — *Considerazioni in appoggio, e proposte dei deputati Lovito, e Monti Coriolano* — *Osservazioni e proposta di nuovi articoli del deputato Cadolini* — *Opposizioni pregiudiziali dei deputati Lanza G. e Sella, relatore, a quella proposta* — *Opposizioni, e obiezioni del ministro pei lavori pubblici* — *Il deputato Cadolini ritira il suo progetto* — *Replica del deputato Lanza G.* — *Osservazioni del relatore Sella sulle proposte, e sue esortazioni* — *Chiusura della discussione generale* — *Emendamento del deputato Accolla all'articolo 1.*

La seduta è aperta alle dieci antimeridiane.

GRAVINA, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale è approvato; indi espone il sunto delle seguenti petizioni:

12,291. Sannia Errico, consigliere di Corte d'appello, ed alcuni suoi colleghi rassegnano le ragioni per le quali credono che, qualora venissero soppressi i maggiori assegni, debba farsi a loro vantaggio un'eccezione per la condizione eccezionale in cui essi soli si trovano.

12,292. Fioravanti Angelo, domiciliato in Firenze, già impiegato presso la manifattura dei tabacchi di questa città, chiede di venir ammesso al godimento dell'intera pensione dal giorno in cui fu collocato a riposo.

12,293. Le congregazioni di carità di Sala Consilina, provincia di Palermo, e di Massa Carrara ricorrono per ottenere l'esonero delle opere pie dalle tasse di successione e di ricchezza mobile.

12,294. La Camera di commercio ed arti di Ferrara appoggia vivamente la petizione segnata col n° 12,255, inoltrata dai terrazzani di Pontelagoscuro allo scopo di ottenere la parificazione dei diritti di uscita, sia per la via di terra, sia per acqua.

12,295. La Giunta comunale di Pietrapertosa, provincia di Basilicata, fa istanza per la sollecita costruzione del tratto di ferrovia da Eboli alle foci del Basento.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Protasi domanda un congedo di sei giorni per urgenti affari di famiglia.
(È accordato.)

LOVITO. Colle petizioni 12,289 e 12,295, i comuni di Ferrandina e di Pietrapertosa, in Basilicata, chiedono che nella nuova convenzione per la rete ferroviaria calabro-sicula sia compreso il tronco Eboli-Contursi-Potenza-Basento, che faceva già parte della primitiva concessione. Ora che si sta studiando da una Commissione il relativo progetto, domando che le siano trasmesse le due petizioni da me accennate, a norma del regolamento.

PRESIDENTE. Questo sarà fatto, essendo di diritto.

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE OBBLIGATORIA DELLE STRADE COMUNALI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul progetto di legge per la costruzione obbligatoria delle strade comunali. (V. Stampato n° 111, allegato E.)

Credo inutile di darne lettura, essendo già da un anno sotto gli occhi dei deputati.

La discussione generale è aperta.

Il deputato Lovito ha facoltà di parlare.

LOVITO. Signori, le condizioni in mezzo alle quali si produce la discussione di questo disegno di legge mi obbligano a dire soltanto pochissime parole nella discussione generale.

La Camera osserverà agevolmente come siano tre i principii sostanziali che informano questo disegno di legge: l'obbligo del comune per la costruzione delle strade comunali; i mezzi onde poterne sopportare le spese; in terzo luogo verrebbe (se fosse più determinato il concetto della Commissione) il concorso governativo.

Ora, io credo di dover fare poche riflessioni sul modo in cui la Commissione credette incarnare in questo

progetto di legge quei tre principii cui io pure consento.

Però, innanzi tutto, sento il bisogno di fare le mie congratulazioni alla Commissione d'inchiesta per le condizioni della città e provincia di Palermo pel felice pensiero di voler estendere ad altre parti d'Italia che si trovano, in fatto di viabilità, in uno stato non meno infelice di quello in cui si trova la provincia di Palermo, alcune disposizioni, e dar loro un'applicazione generale, oltre quei provvedimenti speciali che rispondevano allo speciale mandato ch'ebbe a compiere la prelodata Commissione d'inchiesta.

Detto questo, io osserverò primamente che, a definire lo scopo che noi vogliamo raggiungere, io credo che la Commissione avrebbe fatta opera utile di dare una definizione ancora più precisa di quello che sono le strade comunali.

Le strade comunali, come sono definite nella legge 20 marzo 1865, come moltissimi altri articoli di quella legge danno luogo ad ambiguità. Ed un distinto patriotta ed amministratore che è stato già egregio nostro collega, di cui mi duole dovere in questo momento deplorare l'assenza perchè troppo precocemente, con nostro dispiacere, ha abbandonata quest'Assemblea per essere chiamato all'onore di sedere nell'altro ramo del Parlamento; l'onorevole Devincenzi, in un suo opuscolo che io non ho bisogno di rammentare alla Camera a cui è stato distribuito, e molto meno alla Commissione, la quale ha attinto molto da questa pubblicazione, l'onorevole Devincenzi rileva le lacune che sono nell'articolo 16, se non erro, della legge sulle opere pubbliche a riguardo della definizione delle strade comunali.

Ed io, dal canto mio, raccomanderei alla Commissione ed alla Camera di voler inserire in questo progetto di legge un articolo che definisse ben chiaramente quali sono le strade comunali.

Si faceva notare che la definizione data anche dallo stesso onorevole Devincenzi nei due pregevoli scritti che egli ha dati alla luce nel 1867, era una definizione negativa, e per conseguenza non raggiungeva completamente lo scopo che egli si era prefisso. Ma io gli farò riflettere che, data la definizione o completata, poichè mi pare incompleta, data, dico, la definizione di tutte le strade nazionali e provinciali, sia meglio definire sotto formula negativa la qualità delle strade comunali, dicendo, cioè, che sono comunali tutte quelle che non sono nella categoria delle provinciali o delle nazionali. Resterebbe la questione delle strade vicinali, ma sarebbe facile intendersi sopra una definizione anche per queste.

Dopo di ciò bisogna vedere se questa legge da sé sola può raggiungere l'intento a cui mira.

Quanto a me credo di no. Da sé sola essa non può conseguire lo scopo.

Infatti immagini un momento la Camera una o

molte provincie le quali manchino di strade principali, di grandi arterie di comunicazione; dove i comuni sieno ad una considerevole distanza l'uno dall'altro, intersecati da montagne scoscese, da fiumi grossi senza ponti: ebbene, questi comuni saranno obbligati a costruire delle strade con una spesa enorme, e non dirò senza utile, ma senza un utile proporzionato alla spesa, poichè, dopo essersi congiunti l'uno all'altro questi comuni, essi non avrebbero raggiunto nessun emporio di commercio, nessun porto di cambi, nessuno sbocco per le loro produzioni, appunto perchè molte provincie (sono 16 secondo che rilevo dal dotto opuscolo dell'onorevole Devincenzi) sono prive affatto delle arterie principali di comunicazione. Conseguentemente, che cosa ci vuole a completare questo disegno di legge? Ovvero che cosa sarebbe necessario che precedesse questo disegno di legge? Quello che saggiamente il Governo e il Parlamento han fatto per le provincie siciliane e sarde, vale a dire una rete completa di strade nazionali.

E quello che io dico, certo non sorprenderà nè la Commissione nè la Camera nè il Ministero. Tutti rammentano che cosa vale l'articolo 10 della legge sui lavori pubblici.

Quest'articolo 10 classificò le strade, quindi le suppose fatte, perocchè non si può assegnare nè classe, nè categoria ad un ente che non esiste ancora; poi le classificò con certi criteri che assolutamente escludono il carico dello Stato per alcune che non sono fattibili, o per l'importanza loro o per la spesa da una od anche da più provincie.

E questo inconveniente, che ora ricordo, non è nuovo per la Camera, perchè tutti quei nostri colleghi che furono presenti alla discussione della legge del 1865 ricordano come questa obbiezione fosse rivelata, ed in allora il ministro dei lavori pubblici ripetutamente promettesse che sarebbe venuto con leggi speciali a colmare le lacune che un progetto di legge organica lasciava, supponendo completa da per tutto la rete delle strade nazionali.

Quindi il primo desiderio che io esterno al ministro dei lavori pubblici e prima necessità di questa legge è quella di venir provvedendo con una nuova legge alla costruzione delle strade nazionali là dove mancano.

Ho detto poco fa che ciò che io veniva esponendo non era una novità per la Commissione nè per la Camera; ma io credo di più che non è una novità nemmeno per il ministro dei lavori pubblici, in quanto che al Ministero dei lavori pubblici esiste un lavoro compiuto: io vorrei che l'onorevole ministro mi correggesse, se sbaglio, e quindi mi ascoltasse, senza di che non mi potrebbe correggere. (*Il ministro conversa*) Dunque diceva che un progetto intitolato di nuova classifica, od aggiunzione di strade nazionali nuove alle già esistenti, non è nemmeno una novità pel ministro dei lavori pubblici, poichè al Ministero

esiste un lavoro già fatto, nel quale sono comprese varie strade nella categoria delle nazionali (in cui sono assegnati parecchi sussidi a quelle strade le quali impropriamente sono ora dette provinciali); lavoro il quale non so per quale ragione non sia stato ridotto in disegno di legge e presentato alla Camera.

Ma ho bisogno ancora di fare un'altra osservazione al riguardo di questa legge, ed è relativa ai sussidi.

Io comprendo che, dopo avere classificate le strade comunali, dopo di avere assegnati ai comuni i mezzi di poterle ultimare, c'è bisogno del concorso governativo. Il concorso governativo più efficace consiste nei sussidi.

Ora, la Commissione, secondo me, nella parte di questa legge che riguarda i sussidi, non stabilisce nessun diritto a favore di quei comuni che avessero per avventura esaurite tutte le risorse loro, o fossero arrivati al *maximum* della spesa sopportabile, quindi i comuni quanto a' sussidi staranno a discrezione di quell'assegno annuo che si farà sul bilancio dello Stato, ed anche un po' a discrezione del ministro che li ripartisse. Quindi non avremo nè lo stimolo, nè la certezza del sussidio dello Stato.

Avranno bensì la preferenza quei comuni, i quali esauriscano i mezzi, quelli i quali si trovino ad avere una quantità maggiore, relativa di strade, quelli che si trovino in condizione economica più grave, quelli i quali costruiscano un'opera affatto nuova, ma essi non hanno nessun diritto a questi sussidi governativi.

Ora, quello che io desidero che la Commissione inserisca nel disegno di legge a quella parte che riguarda i sussidi, sarebbe precisamente il diritto dei comuni a un sussidio dal Governo.

Ma mi si potrebbe dire: perchè mai si vuole dare allo Stato l'obbligo di sussidiare codesti comuni? Signori, io vi prego di considerare che se la costruzione delle strade è obbligatoria, lo è fino ad un certo punto come l'istruzione, vale a dire che essa è d'interesse pubblico generale. Epperò se la massima parte delle spese deve sopportarla il comune, una parte ancora ne spetta allo Stato. E poi la legge che noi facciamo non deve terminare unicamente come lo scorpione, col veleno nella coda, mettendo cioè unicamente il carico ai comuni di costruire le strade senza nessun premio per chi le costruisce.

Io capisco che qui si possa rinunziare ad ogni principio di libertà dei comuni perchè si tratta d'interesse generale; ma non vorrei che il nostro disegno di legge si limitasse a comminare penalità ed a stabilire obblighi; vorrei che si stabilissero altresì dei premi, e che lo stabilimento di codesti premi fosse una cosa su cui i comuni potessero contare.

Ma c'è ancora una ragione di più, c'è l'interesse dello Stato. Che cosa vantaggia lo Stato, e che cosa perde lo Stato per la mancanza delle strade comunali in tante parti d'Italia, cioè in 16 provincie? Se io debbo stare

ai calcoli redatti in questi due opuscoli dell'onorevole Devincenzi, io trovo che per tasse dirette lo Stato, per la mancanza di un buon sistema di viabilità, perde 355 milioni; che per le tasse indirette perde 95 milioni; per le tasse di registro perde 32 milioni, e che, in tutto, lo Stato perderebbe 484 milioni; e che per di più i 60 milioni che attualmente si pagano di garanzia per le ferrovie sarebbero immensamente diminuiti.

Ora, mi si potrà dire che questi calcoli sono un po' ipotetici...

POSSENTI. Molto ipotetici.

LOVITO. Molto ipotetici, dice l'onorevole Possenti. Sia pure. Io accetto anche questa rettifica della mia espressione. Ma, per quanto vogliono essere ipotetici, l'onorevole Possenti mi ammetterà che, se non saranno 484 milioni di perdita annuale che fa lo Stato per la mancanza di un buon sistema di viabilità comunale, sarà la metà, se non sarà la metà sarà il quarto, ed io credo che, di fronte ad una perdita che rimane anche vistosa nell'introiti dello Stato pel difetto di viabilità, valga la pena di stabilire il diritto de' comuni al sussidio in questa legge, ed una cifra certa che, come spesa obbligatoria, sia portata sul bilancio dello Stato.

Io, nel terminare le mie poche osservazioni che ho fatto all'occasione di questo disegno di legge, non dovrò rammentare alla Camera che le economie, le quali si possono fare in questo genere di opere, ritornano a danno del tesoro dello Stato, si spenderanno sotto altra forma; quando si verrà a discutere il bilancio del Ministero dell'interno noi troveremo sotto forma di spese per la pubblica sicurezza, di carabinieri reali, di soprassoldo alle truppe, ecc., una cifra la quale non vediamo ora qual relazione possa avere con questo disegno di legge che discutiamo a mente tranquilla, perchè ora non ci occupiamo della pubblica sicurezza; ma prego il Governo di riflettere che tutte quelle economie che egli possa fare in sussidi alla costruzione di opere stradali, siano nazionali, siano comunali, tutte codeste spese economizzate saranno iscritte nel bilancio del Ministero dell'interno.

Non ricorderò nemmeno alla Camera, perchè verrà, credo; altra occasione, dove più diffusamente si potrà trattare questo argomento, che ora viene in mezzo alla strettezza del tempo e quando i deputati sono preoccupati da questioni maggiori ed anche dal desiderio di tornare alle proprie case, ma, dico, verrà un momento in cui si tratterà più pacatamente un'altra questione. La rammenterò ora semplicemente, ed è che la Camera ed il Governo, per quelle provincie (che sono sedici), le quali difettano di mezzi di comunicazione, non debbono dimenticare che la massima parte di ciò che costituisce il patrimonio dello Stato è che si chiamano beni demaniali, e beni dell'asse ecclesiastico, ha avuto una provenienza da quelle medesime provincie, le quali difettano di strade. Io questo rammento semplicemente acciò non mi si venga ad opporre

che lo Stato non ha obbligo di sussidiare le strade comunali. Questo è un argomento che sarà trattato più ampiamente in altra occasione e ad altro tempo. Ora ricordo che, quando i vari ministri di finanze fanno i loro dorati castelli sopra quello che si chiama l'asse ecclesiastico, non si pensa d'onde questo provenne.

Quando veniamo a discutere i sussidi che si debbono dare alle strade comunali, ovvero si debbono presentare disegni di legge per supplire a quelle strade nazionali che non ci sono e che si sarebbero potute fare con questi fondi, allora vi è solo la tenerezza del tesoro dello Stato, e ci scordiamo che la principale risorsa sua siano i beni demaniali e dell'asse ecclesiastico arrecati nel patrimonio dello Stato preciso da quelle provincie che mancano di strade.

Dopo queste riflessioni dichiaro che voterò l'attuale disegno di legge, che spero la Commissione modificherà nel senso che ho avuto l'onore di esporre.

MONTI CORIOLANO. È mio proposito attenermi strettamente al soggetto che oggi straordinariamente ci aduna. Quindi lascio all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed al valente oratore ed autore del disegno di legge che abbiamo sott'occhio, il rispondere alle osservazioni ed alle questioni sollevate dall'onorevole Lovito: ed entro senz'altro in argomento.

Come l'onorevole Lovito ha accennato, credo che molti dei signori deputati conoscano gli studi importanti pubblicati dal già nostro collega Devincenzi intorno a ciò che a lui piacque intitolare *Della viabilità*. Non penso internarmi nel merito di questi studi, nè l'onorevole Devincenzi ha bisogno de' miei encomi.

Ma un motivo grande di lode parmi che derivi per lui dal progetto stesso che ora discutiamo; imperciocchè, esaminando a fondo questo progetto di legge, manifestamente si vede che il pensiero animativo, il concetto di quegli studi sono stati la sorgente alla quale esso ha attinto. Il progetto agli occhi miei ha ancora quest'ulteriore vantaggio di avere cioè concretato, formolato e posto sotto aspetto veramente legislativo quanto era esposto negli studi Devincenzi.

Io approvo di gran cuore il progetto medesimo ed auguro che la Camera faccia al medesimo la più benigna accoglienza.

Ma dopo ciò, mi pare che in questo progetto esista manifestamente una lacuna, una lacuna rispetto agli studi Devincenzi, una lacuna rispetto ai bisogni della viabilità, una lacuna ancora per riguardo a ciò che può considerarsi l'insieme ed il bisogno della legislazione stradale.

Non è che sotto quest'aspetto che io interloquisco nella discussione. Posso comprendere che la lacuna non sia avvenuta a caso, ma credo che, non ostante, non debba intieramente approvarsi e giustificarsi.

Conosco la grandissima portata che ha la legge per sè stessa quale ci è presentata. Ed io non intendo estendere smodatamente questa portata; ma cerco sol-

tanto di accomodarla a tutte le condizioni ed alle occorrenze delle singole parti d'Italia che tutti noi sappiamo quanto differenti siano tra loro.

Adunque si è nel senso, quasi direi di omogeneità, che io penso di fare una proposta che, senza intaccare per nulla l'economia della legge e direi anche la sua precisa formola in articoli, supplisca a ciò che a me sembra un mancamento.

Simile difetto forse può procedere dai motivi che ha accennati da principio l'onorevole Lovito riguardo alla non perfetta definizione che fa la legge generale sopra i lavori pubblici delle strade comunali. Ma dacchè la legge generale sui lavori pubblici forma una delle leggi organiche del nostro ordinamento, domando alla Camera se crede conveniente di portare ad essa correzioni, piuttosto che venire per indiretto a supplire alle sue deficienze.

Il progetto di legge che ci è presentato, riguarda manifestamente le strade comunali propriamente dette e definite. Oltre bensì queste strade comunali, grandissimo è il novero delle strade pubbliche che sono pur comunali. Certamente sarebbe assurdo il pensare, non solo di estendere i provvedimenti intorno alle strade principali comunali a tutte le vie pubbliche, come di provvedere in qualsiasi guisa a ciascuna via pubblica; ma credo che di costa al progetto di legge che riguarda la costruzione obbligatoria delle strade propriamente comunali, si possa ben apporre qualche disposizione che provveda alle strade pubbliche primarie. Queste strade pubbliche primarie credo che possano avere riscontro in quelle tali strade che la legge generale sopra i lavori pubblici chiama, con termine non nostro, *vicinali*, e che potrebbero dirsi strade di vicinato, o strade di plaghe e sezioni speciali di territorio.

Ed il motivo impellente, per cui a me sembra urgente di apporre di costa alla legge speciale sopra le strade comunali obbligatorie qualche cosa che assicuri almeno la transibilità (mi si permetta l'espressione) delle strade vicinali primarie, è questo riflesso: che, cioè, secondo la legge che ci è proposta, avviene che i piccoli comuni andrebbero forniti di strade sistemate, mentre i grandi comuni, tuttochè soddisfacessero agli obblighi della legge, e tuttochè avessero bisogno di stimoli per eseguire e sistemare anche spontaneamente le strade veramente comunali principali, null'ostante lascierebbero grande parte dei rispettivi territori senza provvidenza alcuna, epperò in condizione assai inferiore a quella dell'assieme dei comuni.

Io prego la Camera a ritenere che l'enunciato caso non è raro quanto potesse immaginarsi, perchè è indubitato che v'ha una regione notevole d'Italia (almeno per quello che io conosco) che, a lato di comuni di 3 o 4 mila abitanti, ha grossi comuni che hanno centinaia di chilometri quadrati di estensione. Quivi grandi plaghe di territorio, fuori del corso delle

strade comunali classate, rimarrebbero in condizione veramente deplorabile; e, nulla sanzionando per queste, quasi potrebbe dubitarsi che dovessero perdere la speranza di essere, quandochessia e comechessia, solcate da convenienti strade.

E a tal proposito mi si riaffaccia la lacuna che fino dal principio ho accennato trovare nella legge. Gli statuti locali, senza aggravare per nulla l'erario comunale, provvedevano perchè le strade pubbliche fossero in qualche guisa mantenute.

Io credo che convenga, in questa circostanza, completare la nostra legislazione stradale, per far rivivere o dar sanzione ed efficacia a queste consuetudini. A ciò particolarmente intende la mia proposta.

Adunque senza per nulla, ripeto, modificare nessuno dei singoli articoli del progetto dal 17 in poi, tende ad introdurre una nuova parte (che a me parrebbe convenisse chiamare quinta) intorno alle strade vicinali. Ma, ben inteso, intorno alle strade vicinali che ho chiamate *primarie*. A queste propongo di estendere de' provvedimenti che, senza aggravare l'erario comunale, e senza altri sussidi, nè delle provincie nè del Governo, possano in qualche modo migliorare tale viabilità secondaria, senza la quale non credo che la primaria possa raggiungere (a fronte di ogni sforzo e di gravissime spese) tutta l'efficacia di che è capace, e che richiede la pubblica prosperità.

Io mi sono dato cura di formulare in termini legislativi la mia proposta. Non la leggo, nè per ora la sviluppo. Invece la deposito sul banco della Presidenza, e prego che sia stampata, perchè ciascun deputato ne possa avere conoscenza.

Dalla lettura dei singoli articoli aggiuntivi espressi precisamente come da introdursi nel testo della legge attuale, credo che si desumerà la conferma di quanto sono venuto enunciando. Ad ogni modo, al seguito dell'articolo 17, io mi riservo la facoltà di soggiungere quelle osservazioni che potrò reputare opportune, in coerenza altresì al seguito della discussione.

Concludendo, dirò che, colla fatta proposta, reputo di cogliere diverse opportunità. Moltiplici sono gli scopi a cui miro:

1° Fare che non sia illusorio il disposto della legge sui lavori pubblici relativamente alla sorveglianza del comune sopra le strade non designate nell'elenco delle comunali;

2° Porre le porzioni e le plaghe dei grandi comuni in condizioni uguali a quelle dei piccoli, a cui provvede ampiamente il progetto che ci occupa;

3° Dare forza ed effetto agli articoli 51, 52, 53, 54 ed 84 della legge generale dei lavori pubblici intorno ai ripari sulle vie pubbliche, così ordinari come straordinari;

4° Rendere possibili i consorzi degli utenti, facilitarli e concretarli conforme all'articolo 54 della ripetuta legge generale;

5° ed ultimo. Completare il progetto attuale, collegarlo maggiormente alla legge generale dei lavori pubblici, e compiere la legislazione stradale.

Il tutto senza ulteriore aggravio dei contribuenti, e con assicurazione spontanea, progressiva ed economica del nostro sistema itinerario.

Raccomando pertanto alla Camera di prendere in benigna considerazione la mia proposta, per quanto, in verità, non mi nasconda che, giungendo a stadio così inoltrato di Sessione, possa per avventura sembrare che accresca il compito, già grave, imposto ai deputati.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Cadolini.

CADOLINI. Io so che sarebbe superfluo il dilungarsi a dimostrare alla Camera quanto siano necessari ed urgenti i provvedimenti proposti per assicurare la rete delle strade comunali specialmente nelle provincie dove di più se ne sente la deficienza; come sarebbe superfluo il provare che dipendono da tali provvedimenti l'aumento della produzione, l'incremento della civiltà, l'accrescimento del prodotto delle ferrovie e delle contribuzioni. Basti soltanto accennare i voti delle Commissioni d'inchiesta, le quali hanno avuto incarico ed occasione di esaminare e di studiare le condizioni di alcune provincie.

Noi avemmo la Commissione d'inchiesta sul brigantaggio che venne a presentarci le sue conclusioni, insistendo soprattutto sulla necessità di costruire le strade rotabili; avemmo la Commissione d'inchiesta per la Sicilia, che ci sta dinanzi, la quale venne ad eguali conclusioni; abbiamo una Commissione d'inchiesta per la Sardegna, la quale senza dubbio verrà ad esporre alla Camera conclusioni eguali a quelle espresse dalle Commissioni d'inchiesta, che dovettero esaminare le condizioni d'altre provincie. Chè anzi *a priori* voi potete osservare come siano appunto le provincie, le quali mancano di strade, quelle che hanno reclamato provvedimenti speciali, e soprattutto hanno invocato uno studio peculiare della Camera, la quale sentì il dovere di nominare Commissioni d'inchiesta.

Fra i vantaggi della costruzione delle strade, io voglio soltanto farvene considerare uno nuovo, uno che dipende dalle leggi che furono sancite in questi ultimi tempi. I beni ecclesiastici che si devono vendere nelle provincie meridionali certamente acquisteranno un valore molto maggiore, allorchè noi avremo assicurata la costruzione delle strade. Questo fatto è evidentissimo, nè esige una dimostrazione; e credo che, senza fare un computo, si possa riconoscere come il vantaggio che lo Stato potrà ritrarre dall'aumento che riceverà il valore dei beni ecclesiastici sia talmente grande da potere largamente ricompensare lo Stato stesso del contributo che potrebbe dare per la costruzione delle strade comunali.

Ma, oltre a ciò, oggidì la costruzione delle strade ci è imposta da una ragione di equilibrio. Una legisla-

zione unica esige uniformità di condizioni; l'uniformità del sistema dei tributi esige l'eguaglianza nella forza contributiva. Finchè le condizioni della viabilità del Mezzodi e delle isole saranno cotanto diverse da quelle delle altre provincie, noi non potremo mai raggiungere quell'uniformità e quell'armonia nelle condizioni morali del paese che tanto sono reclamate; noi, se non provvederemo alla costruzione delle strade, non otterremo non dirò il consolidamento dell'unità politica, la quale, credo, fu stabilmente costituita, ma non otterremo una vera ed armonica unificazione morale delle provincie italiane.

Questi argomenti devono, a parer mio, persuadervi non solo della necessità di fare una legge che provveda alle strade comunali, ma di farla subito. Aggiungerò altresì che il credito, di cui noi abbiamo tanto bisogno, non è regolato soltanto alla stregua dei nostri bilanci, e non può risorgere soltanto quando noi, per mezzo di leggi d'imposta atte a produrre una maggior entrata di 130 milioni, abbiamo tentato d'assicurare l'equilibrio delle finanze. Esso dipende dalle condizioni della produzione, dallo sviluppo delle forze contributive e dalle condizioni morali, e soprattutto dalla stabilità e dall'armonia nelle condizioni politiche del paese. Noi non avremo soddisfatto alle esigenze del credito, nè otterremo la vera fiducia di cui abbisogniamo, finchè ai 130 milioni d'aumento di imposte non aggiungeremo da una parte le riforme ed economie, e dall'altra i provvedimenti legislativi atti ad assicurare alle popolazioni una completa rete di strade rotabili.

Ora mi riesce acconcio il ricordare come negli anni scorsi si sia fatto assai poco. Negli anni scorsi il Parlamento ha provveduto con leggi speciali alla Sardegna ed alla Sicilia per le reti, non delle strade comunali, ma delle strade nazionali, di quelle, cioè, che devono poi dar luogo ed efficacia alla costruzione delle strade comunali; ma altrettanto non si fece per le provincie napoletane.

Io ho esaminati accuratamente i bilanci scorsi, ho esaminata una tabella che nel 1866 era annessa alla relazione del bilancio dei lavori pubblici. Da tale esame mi risulta come nelle provincie napoletane si siano spese delle somme solo per opere di riparazione e di sistemazione di strade preesistenti; ma strade nuove per conto dello Stato nelle provincie napoletane non ne furono fatte.

Nel bilancio 1868 noi troviamo stanziato per costruzioni stradali un milione e mezzo per la Sardegna, mezzo milione per la Sicilia, circa 600 mila lire per l'alta e media Italia, e mezzo milione per le provincie napoletane.

Nel bilancio 1869, per le provincie napoletane sarebbe proposta la somma di 465 mila lire, somma ancora inferiore a quella dell'anno precedente.

Ora, io dico che per le provincie napoletane bisogna provvedere in modo speciale, affinchè la costruzione delle strade comunali possa trovare una spinta ed una

ragione di essere dalla costruzione delle strade primarie, cioè delle strade nazionali e provinciali che ancora mancano e che sono destinate a riunire e congiungere le strade comunali.

Ora mi viene l'opportunità di rispondere all'onorevole Lovito, il quale accennava al fatto che i beni ecclesiastici, su cui lo Stato fa assegnamento, come unico patrimonio che gli resta, sono specialmente nelle provincie napoletane.

Io deploro altamente che si vogliano portare le questioni su questo terreno; noi siamo qui tutti e di tutte le provincie per provvedere ai bisogni là dove sussistono. L'Italia è oggi una nazione sola, ed il suo territorio è come la casa di tutta la famiglia nazionale...

LOVITO. Domando la parola.

CADOLINI... e la famiglia nazionale deve provvedere ai bisogni dove si manifestano, senza occuparsi di fare raffronti fra luogo e luogo, e senza erigere calcoli di dare ed avere fra queste o quelle provincie della famiglia nazionale; e nessuno deve venir qui a fare ogni giorno il bilancio delle spese che si fanno, o delle entrate che si ritraggono dal nord piuttosto che dal sud. D'altronde, quando si volesse far questo bilancio, io potrei facilmente dimostrare all'onorevole Lovito come in realtà negli anni scorsi, sebbene poco per opere stradali si sia speso nelle provincie napoletane, pure si è speso più che nelle altre provincie. Io deploro che si sia speso poco, ma deploro inoltre che si voglia venir qui a ragionare con questo sistema di raffronti tra le spese che si fanno in alcune provincie con quelle che si fanno in alcune altre.

LOVITO. Io non ho indicato provincie.

CADOLINI. Ed infatti noi vediamo che nel 1868 il bilancio straordinario portava per le provincie napoletane, per spese di porti, strade e fari, la somma di 2,400,000 lire, mentre il totale delle spese straordinarie per opere simili per lo Stato era di 6,700,000 lire. Ora vedete che una tal somma, volendo fare i conti come li farebbe l'onorevole Lovito, supera molto quello che si sarebbe dovuto spendere per quelle provincie. Ora io dico; noi dobbiamo fare tutte le spese necessarie, e siccome l'onorevole Lovito non deve aver dimenticato che nel progetto di legge che ci sta dinanzi è pure parlato dei sussidi che deve dare lo Stato per le strade comunali, così mi paion fuor di luogo le considerazioni della natura di quelle ch'egli fece.

Detto ciò per porre la questione sul suo vero e legittimo terreno, anch'io mi unirei ad invitare la Camera affinchè voglia accettare il concetto dei sussidi che deve dare lo Stato per la costruzione delle strade comunali. In Francia, per la costruzione delle strade vicinali, come ognuno sa, l'anno scorso fu preveduto che lo Stato debba concorrere per la cospicua somma di 100 milioni da spendersi in dieci anni.

Io non definirò fin d'ora a quanto debba ascendere la somma che deve dare lo Stato quale suo contributo

nella costruzione delle strade. Ricorderò soltanto che noi abbiamo nel nostro bilancio dei lavori pubblici una somma stanziata, la quale deve fra ben pochi anni scomparire, e questa è la somma non piccola di 7 milioni che è ancora iscritta pel traforo del Moncenisio. Ognuno sa che il traforo del Moncenisio è ormai vicino al suo compimento, e che la somma che la Francia deve dare all'Italia come suo contributo a quest'opera supera ormai quella che resta a spendersi pel compimento di essa. Ora, se noi teniamo conto che una somma così cospicua deve essere presto (ed io credo fra un anno) cancellata dal nostro bilancio passivo, potremo facilmente persuaderci come troveremo un posto per iscriverne i sussidi che lo Stato deve dare per le costruzioni stradali, senza alterare l'ammontare complessivo del bilancio passivo dei lavori pubblici.

Il presente progetto di legge, nell'articolo 1, concernente gli articoli 16, 17 e 18 della legge sulle opere pubbliche, dispone come se quegli articoli si riferissero alle strade da farsi, mentre, in realtà, quegli articoli della legge sui lavori pubblici non si riferiscono che alle strade che già esistevano, allorchè quella legge fu promulgata. Ma l'articolo 22 dice: « È fatta facoltà al Governo di provvedere per decreti reali a quanto occorra per l'esecuzione della presente legge. » Si comprende che il tutto dipenderà dall'interpretazione che l'onorevole ministro vorrà dare a questo articolo, e soprattutto dall'attività ed energia con cui esso si dedicherà all'attuazione del medesimo.

E ben vede la Camera che anche l'articolo 1 potrà avere tutta quella efficacia che è a desiderarsi, quando sia assai larga l'interpretazione dell'articolo 22.

Ma quello che più importa è di stabilire gli elenchi delle strade a costruirsi e di fare una valutazione sommaria delle medesime e stabilire la costruzione loro in tempi fissi. Poi è necessario un preventivo del relativo costo, ripartito sopra i diversi bilanci. Così si potrà prevedere il tempo necessario a compiere la intiera rete; e di conseguenza il ministro potrà poscia venire alla Camera e fare quelle proposte anche relative ai sussidi che sono necessari per incoraggiare i comuni, conformemente anche ai voti espressi dall'onorevole Lovito.

Bisognerebbe poi che gli uffizi tecnici delle provincie e gli uffizi del Genio civile venissero in aiuto dei comuni; e questo lo dico perchè so come in altri Stati, e specialmente in Francia, il sistema di far servire ingegneri appartenenti agli uffizi già esistenti per le strade comunali, abbia agevolato la riuscita della costruzione delle strade.

Se io dovessi accennare al modo col quale si è provveduto in Francia col decreto 18 agosto 1867 alla costruzione delle strade vicinali, la Camera e il ministro vedrebbero con quale rapidità si possa riescire nell'intento di avere gli elenchi delle strade da costruirsi. Quel decreto stabiliva i dati per le opera-

zioni preliminari che si dovevano fare. Per non dilungarmi di troppo non accennerò come raggiungesse il decreto anzidetto l'intento di ottenere che, dopo quattro mesi dalla sua pubblicazione, il Governo avesse nelle mani il quadro completo e la valutazione delle strade da farsi, divise naturalmente nelle categorie prefisse dal decreto, secondo la rispettiva importanza ed urgenza.

Sarebbe, a mio credere, necessario d'introdurre diverse modificazioni e diverse aggiunte nel progetto di legge che ci fu presentato; ma veramente io credo che una discussione minuta di questo progetto di legge darebbe luogo a tanta e tale discussione che difficilmente si potrebbe riescire a votarlo in questa Sessione, perchè le questioni a cui può dar luogo sono molto gravi e complicate.

Ora, voi ben sapete che la Sessione volge al suo termine, e che molti progetti restano ancora a votare; voi inoltre sapete che alla nuova Sessione vi sarà da discutere il bilancio, vi saranno le riforme, vi saranno leggi di economia, e difficilmente si potrebbe riuscire anche in quella a votare questo progetto di legge. Ora, sebbene io vegga che questo richiederebbe una minuta discussione per introdurvi modificazioni ed aggiunte, pure io dico che nella situazione attuale, se vogliamo soddisfare i voti delle popolazioni, se non vogliamo rendere inefficace l'opera della Commissione d'inchiesta, e se vogliamo compiere questo sacro debito, che da otto anni abbiamo verso il paese, dobbiamo approvare la proposta di legge con una votazione complessiva.

BRUNETTI. Domando la parola.

CADOLINI. Epperò io non esito a proporre a tale intento i seguenti articoli:

« Art. 1. È approvata e avrà vigore in tutto il regno la legge sulla costruzione obbligatoria delle strade comunali che costituisce l'allegato A.

« Art. 2. Entro sei mesi dalla promulgazione della presente legge, il Ministero dei lavori pubblici presenterà al Parlamento un rapporto intorno alle condizioni della viabilità, corredato degli elenchi delle strade rese obbligatorie, e proporrà gli ulteriori provvedimenti che troverà necessari per rendere più efficace la presente legge. »

A me pare che, nelle condizioni attuali del paese, coloro i quali avrebbero delle eccezioni ad esporre su questo progetto, possono fare un computo fra i danni che ci sarebbero a non approvare in questa Sessione il progetto di legge, ed i danni che ci possono essere ad ammettere certe condizioni che a loro non piacciono o che essi non credano opportune.

A me sembra che coloro i quali credono che i danni della promulgazione di questa legge, come sta, sieno maggiori dei danni che deriverebbero dal far nulla, voteranno contro la legge; quelli invece che hanno opinione contraria accetteranno il progetto di legge,

riservandosi all'occasione in cui il ministro dei lavori pubblici, in esecuzione dell'articolo 2, fra sei mesi presenterà un nuovo progetto di legge per dare altri provvedimenti in questa materia, e proporre quelle modificazioni anche relative alla legge di cui si tratta e che essi crederanno opportune. Il Ministero nel frattempo avrà agio di fare i richiesti studi e potrà prepararsi a presentare quelle proposte che crederà opportune intorno al sistema da adottarsi nel determinare i sussidi da darsi ai comuni per la costruzione delle strade, proposte che il Governo non potrebbe ora presentarci, nè col determinare la proporzione dei sussidi, nè fissando le massime regolatrici della distribuzione dei sussidi stessi; perocchè il Governo non possiede ancora quegli elenchi di strade i quali debbono essere la base delle deliberazioni che il Parlamento potrà prendere su questa materia.

A questo modo, io credo, e a questo modo soltanto noi possiamo provvedere tosto alla costruzione delle strade.

Se noi volessimo intraprendere la discussione articolo per articolo, possiamo essere certi che la legge non si voterà e la costruzione delle strade rimarrà fra i bisogni ed i voti delle popolazioni, ed il Governo e il Parlamento italiano dovranno confessare di non aver saputo in otto anni corrispondere ad un sacro dovere che gli impone la situazione del paese.

LANZA GIOVANNI. Chieggo la parola per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Lanza per un richiamo al regolamento.

LANZA GIOVANNI. L'onorevole Cadolini ha presentato una nuova proposta di legge, cioè due articoli...

CIVININI. Domando la parola.

LANZA GIOVANNI... coi quali si tratterebbe di approvare senza discussione tutti gli articoli che costituiscono lo schema di legge pella costruzione obbligatoria delle strade comunali.

Potrei dire in merito molte cose riguardo a questa proposta, ma temendo di pregiudicare la questione, mi limiterò ad un richiamo al regolamento.

La proposta dell'onorevole Cadolini costituisce un nuovo disegno di legge della massima importanza; perchè deroga, non solo al regolamento, ma deroga eziandio ad un articolo della Statuto. (*Benissimo!*) Almeno questa è la mia opinione.

SALARIS. Sì, sì!

LANZA G. Sebbene io non pretenda che questa mia opinione sia divisa da tutta la Camera...

SALARIS. Sì, sì!

LANZA G... non posso a meno di richiamare l'attenzione della Camera stessa su questo grave precedente. A norma del regolamento non solo, ma eziandio a norma dello Statuto, come ben si sa, ogni proposta di legge deve prima di tutto essere esaminata da una

Giunta nominata dalla Camera. Onde accorciare i termini, non domanderò che la Camera stia al regolamento, e che la proposta sia mandata agli uffici, ma chieggo che almeno in nessun modo impingiamo nello Statuto, col discutere immediatamente ed improvvisamente un disegno di legge il quale, lo ripeto, deroga evidentemente al nostro regolamento, e presenta per lo meno il grave pericolo della deroga ad un articolo dello stesso Statuto.

PRESIDENTE. L'onorevole Civinini intende parlare su quest'argomento?

CIVININI. Cedo il mio turno all'onorevole Sella.

SELLA. La Commissione ringrazia l'onorevole Cadolini dell'efficacissimo appoggio ch'egli ha dato al disegno di legge da essa presentato, e della dimostrazione di fiducia che egli esterna così solennemente proponendo l'approvazione dei vari articoli dalla Commissione presentati con un solo articolo di legge; ma la Commissione deve pur riconoscere che la sua proposta può sollevare una discussione la quale riesca contraria all'oggetto che egli, la Commissione e tutti coloro i quali desiderano la sollecita costruzione di queste strade si prefiggono.

Quindi mi permetto, a nome della Commissione, di fargli viva preghiera perchè non insista nella proposta medesima.

Sono certo che, quando la maggioranza della Camera sia, come lui, convinta della grande utilità di questa proposta di legge, la discussione s'abbrevierà, si semplificherà in guisa da raggiungere presto l'intento.

PRESIDENTE. Intende l'onorevole Cadolini di fare qualche dichiarazione?

CADOLINI. La farò dopo che avrà parlato il signor ministro.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Non è mia intenzione di entrare nella questione sollevata testè dall'onorevole Cadolini; dirò solo poche parole intorno a questo progetto di legge, e spero di poter indurre la Camera nella persuasione che, indipendentemente dalle ragioni che sono state esposte, la proposta Cadolini non può essere accettata in alcun modo.

Della questione della viabilità comunale si preoccuparono costantemente i diversi ministri che si sono fin qui succeduti. Nel 1864 il generale Mehabrea, che allora teneva il Ministero dei lavori pubblici, nel proporre modificazioni alla legge sulle opere pubbliche, introduceva non poche disposizioni per assicurare l'incremento della rete delle strade comunali; mentre poi fino dal 1863 egli aveva domandato speciali provvedimenti temporanei per sussidiare la costruzione di strade nelle provincie meridionali.

In seguito l'onorevole ministro dell'interno, barone Ricasoli, d'accordo coi suoi colleghi Jacini e Cordova iniziò nel 1866 un progetto di legge per favorire la costruzione delle strade comunali nella Sicilia,

nel quale erano contenute in gran parte le disposizioni che si vedono ora riprodotte nella legge che si sta discutendo.

Al principiare del 1867 altro progetto di legge fu presentato dall'onorevole Jacini allo scopo di spingere la costruzione delle strade comunali e provinciali in tutto il regno, mercè il sussidio di 20 milioni che lo Stato avrebbe pagato in venti anni.

L'onorevole Devincenzi, oltre agli studi ben noti sulla viabilità comunale, preparava egli pure e faceva studiare nuovi progetti di legge su questo argomento, ed il mio predecessore, il commendatore Giovanola, portava egli pure il contributo dei suoi studi, allestendo un diverso schema di legge.

Tutti questi progetti di legge hanno l'intendimento generale di obbligare i comuni a costruire le loro strade comunali; differiscono essi però notabilmente nel modo scelto per raggiungere tal fine, e principalmente differiscono nel dare la definizione delle strade, la cui costruzione debba essere obbligatoria.

A questo proposito, io non posso omettere di far presente alla Camera che, se fosse accettato il progetto di legge come venne presentato, non si otterrebbe interamente lo scopo cui si mira. Secondo l'attuale progetto, le strade comunali che sarebbero obbligatorie, essendo quelle stesse che sono definite nella legge dei lavori pubblici, ne verrebbe che, per una parte si obbligherebbero i comuni a fare strade la cui utilità sarebbe molto contestata, e per l'altra potrebbe restare in ritardo la costruzione di quelle strade che più sono necessarie.

Infatti basta leggere l'articolo 16 della legge sui lavori pubblici per convincersene.

L'articolo dice: « *Sono strade comunali:*

« a) Quelle necessarie per porre in comunicazione il maggior centro di popolazione di una comunità col capoluogo del rispettivo circondario e con quelli dei comuni contigui;

« Non sono considerate come contigue le comunità separate l'una dall'altra da una elevata catena di monti;

« b) Quelle che sono nell'interno dei luoghi abitati;

« c) Quelle che dai maggiori centri di popolazione di un comune conducono alle rispettive chiese parrocchiali ed ai cimiteri, o mettono capo a ferrovie e porti, sia direttamente, sia collegandosi ad altre strade esistenti;

« d) Quelle che servono a riunire fra loro le più importanti frazioni di un comune;

« e) Quelle che al momento della classificazione si troveranno sistemate e dai comuni mantenute. »

Evidentemente, qualora si volesse applicare il sistema che ora è proposto alle strade nell'interno di un comune, e per la congiunzione degli abitati colle parrocchie, e degli abitati coi cimiteri, credo che si oltrepasserebbe lo scopo che si propone.

Lo scopo, cui bisogna principalmente intendere, è la

viabilità intercomunale; sono le strade che mettono in comunicazione il centro principale di un comune col centro principale dei comuni limitrofi; sono quelle strade che mettono in comunicazione un comune e gli abitati di un comune colle strade principali, coi porti e strade ferrate; quelle strade in una parola che hanno per iscopo di eccitare il commercio, di giovare all'agricoltura e di facilitare le comunicazioni fra un comune e l'altro.

Ora, può benissimo avvenire che le strade che si aprono nell'interno di un comune, o servono semplicemente al comodo degli abitanti del comune stesso importino spese e sacrifici che non trovassero poi il loro compenso nei vantaggi che ne derivano.

Per conseguenza, credo indispensabile che, quando si discuterà il primo articolo della legge proposta, sia meglio e più precisamente definito quali siano le strade a cui si vogliono applicare i mezzi coattivi, coi quali questa legge intende provvedere alla viabilità comunale.

Un'altra quistione che si solleva in questa legge, e che per me è assai importante, è quella relativa alle prestazioni in natura.

Nessun dubbio che le prestazioni in natura possono produrre ottimi risultati in molte parti del regno; ma non bisogna dimenticare come questo sistema sia stato già usato in alcune parti del regno, e siasi poi dovuto abbandonare.

Volendo perciò renderlo oggi obbligatorio in tutte le provincie del regno, si potrebbe, a mio credere, non incontrare l'approvazione d'una parte della popolazione. Mi pare che il lasciare alle rappresentanze provinciali una certa latitudine perchè applichino o no interamente questo sistema, possa essere assai opportuno. Non dimentichiamo che la prestazione in natura si risolve poi, nei limiti della legge, in una nuova imposta.

Ora, io non credo si possa stabilire una siffatta nuova imposta tutta a vantaggio dei comuni, senza per lo meno avere consenzienti le autorità provinciali.

Io mi era prefisso di valermi dei molti lavori che ho trovato presso il Ministero, quando assunsi il portafoglio dei lavori pubblici, onde formare un nuovo progetto di legge, che intendeva comunicare ai Consigli provinciali, affinchè, prima che la quistione venisse portata avanti al Parlamento, si conoscesse l'opinione tanto autorevole e competente di quei consessi sulla opportunità di applicare questo sistema in tutto il regno. Ma, giacchè ora la legge fu portata davanti al Parlamento prima che la mia intenzione potesse tradursi in atto, io debbo dire come ciò sia avvenuto.

In primo luogo, lo stato dei lavori parlamentari non dava speranza al Governo che si potesse in questa Sessione portare in discussione una legge di tanta importanza; inoltre, lo impediva la classificazione delle strade comunali che si sta ora facendo. Il Ministero

ha con molti incitamenti invitato i comuni ed i Consigli provinciali a dare opera alla classificazione delle strade comunali; ma finora la metà appena delle provincie e circa la metà dei comuni del regno hanno risposto agli eccitamenti del Governo, sicchè esso non ha ancora tutti gli elementi per poter stabilire con qualche approssimazione lo stato vero della viabilità in Italia.

Il Governo, ripeto, non intendi opporsi alla discussione di questo progetto di legge, soltanto crede che alcuni articoli di esso abbiano bisogno d'importanti modificazioni. Quindi il Ministero, mentre lo accetta in massima, si riserva di presentare alla Camera quegli emendamenti che crederà opportuni, secondo le attuali condizioni del paese. Non potrebbe però accettare la proposta Cadolini, la quale non acconsentirebbe alcuna sorta di emendamenti; e così si correrebbe il rischio di votare una legge che, se per un lato provvede ad un interesse generale, potrebbe per altre parti non soddisfare interamente ai veri e reali interessi delle diverse località.

Per parte mia quindi, indipendentemente da altre considerazioni d'ordine superiore, prego l'onorevole Cadolini a voler consentire che vengano discussi i singoli articoli della legge.

CADOLINI. Dietro le osservazioni dell'onorevole relatore, e dietro le dichiarazioni del signor ministro, dalle quali risulta che Ministero e Commissione non sono perfettamente d'accordo nel progetto di legge, è naturale che io non possa insistere nella mia proposta. Solo debbo dire, che vi sono dei precedenti nel Parlamento italiano, i quali credo potrebbero persuadere ad ammettere la proposta che io feci; poichè tutti sanno (essendo fatti assai recenti) quello che fece la Camera nel 1865... (*Bisbiglio*)

LANZA G. Domando la parola.

CADOLINI... quando votò i Codici e le leggi amministrative, con un sistema simile a quello da me proposto. Dico questo perchè voglio lavarmi dalla taccia di aver fatta una proposta, la quale non fosse conforme allo Statuto, e non stesse in armonia con quanto fu operato in altre occasioni dal Parlamento italiano.

Io debbo poi aggiungere che, nel ritirare la mia proposta, perdo la speranza di veder votato questo progetto di legge nella presente Sessione: perchè, se noi dobbiamo preconizzare quali discussioni accadranno su questo, tenendo presente alla memoria le lunghissime discussioni che già avvennero sopra altri progetti di legge in questa stessa Sessione, per disposizioni che, senza dubbio, non avevano la gravità delle questioni che possono essere sollevate sopra almeno cinque o sei degli articoli che ci sono proposti, possiamo essere sicuri che tali discussioni riusciranno interminabili. E però, come dissi, io abbandono la speranza di veder votato questo progetto di legge. Ed in verità, se in queste mie previsioni fossi per caso indo-

vino, certo il paese dovrebbe altamente deplorare quello che il Parlamento non ha fatto, oppure non ha saputo o non ha voluto fare.

Concluderò il mio dire coll'esortare caldamente i miei onorevoli colleghi di volersi trattenerne bensì sulle questioni vitali che possono insorgere intorno a questo progetto di legge, ma di lasciare, per carità, come sono tutti gli articoli che riguardano la modalità e le questioni secondarie relative alla costruzione delle strade.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe ora all'onorevole Civinini, se vuol parlare sull'incidente sollevato dall'onorevole Cadolini.

CIVININI. Avendo l'onorevole Cadolini ritirata la sua proposta, non ho più nulla a dire.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Lanza.

LANZA G. Io comincio dall'associarmi alla raccomandazione fatta ultimamente dall'onorevole Cadolini ai nostri colleghi, di fare, cioè, in modo che la discussione di questo progetto di legge veramente importante, e che può recare un grande vantaggio coll'affrettare la costruzione delle strade comunali, questa discussione, dico, sia tenuta nei limiti i più ristretti, cercando d'introdurre il minor numero di modificazioni possibile.

Però non posso lasciar passare senza risposta quanto egli ha osservato riguardo alla sua proposta di far votare l'intera legge mediante un solo articolo, come se questa legge non fosse che un allegato di quell'articolo.

Egli volle giustificare la sua proposta col citare dei precedenti, e siccome questi precedenti mi riguardano molto davvicino, perchè io stesso fui uno di quei ministri che, per forza di circostanze straordinarie, presentarono nel 1864 al Parlamento un complesso di leggi organiche per essere votate mediante un solo articolo che le approvasse tutte, così l'onorevole Cadolini e la Camera comprenderanno l'obbligo in cui mi trovo di dare spiegazioni, poichè, se l'accennato precedente stesse veramente quale lo ha esposto l'onorevole Cadolini, distruggerebbe affatto la proposta da me fatta, di rimandare almeno ad una Giunta il progetto dell'onorevole Cadolini stesso.

Rammerò all'onorevole Cadolini che i precedenti a cui egli alluse sono ben diversi dalla sua proposta. Allora fu il Ministero che presentò alla Camera quel modo di votazione; la Camera mandò la proposta agli uffizi, da questi passò ad una Giunta, la Giunta esaminò la proposta, e questa ritornò alla Camera.

Ma come ritornò, signori? Ritornò sotto la formola che la Camera fosse invitata a votare tutte le leggi organiche, come allegati all'articolo di legge che le approvava tutte, però fatta facoltà ad ogni deputato di discutere articolo per articolo, se occorreva, gli allegati. Fu una specie di compromesso in cui tutta la Camera convenne, ma senza togliere ad alcuno la fa-

coltà di riordinare e modificare gli articoli *A, B, C* degli allegati. Lasciamo del resto in disparte questo lato.

CADOLINI. La mia proposta l'ho fatta nello stesso senso.

LANZA G. Scusi, la differenza essenziale sta in ciò: l'onorevole Cadolini proponeva, seduta stante, che si votasse un articolo di legge per l'approvazione integrale del progetto, mentre nel caso da me accennato quell'articolo col quale si adottavano le leggi organiche ha fatto tutto il corso richiesto dallo Statuto e dal regolamento; fu cioè inviato agli uffizi, fu esaminato da una Giunta, se ne riferì alla Camera, e di più fu lasciata facoltà a ciascun deputato di discutere articolo per articolo gli allegati, qualora si fosse creduto conveniente.

Vede dunque che in quel caso il regolamento e lo Statuto sono stati appieno osservati, mentre invece il procedimento da lui proposto, me lo perdoni, sebbene io applauda ai suoi buoni intendimenti, allo scopo che si era prefisso, non era, a mio avviso, nè regolare nè conforme allo Statuto.

CADOLINI. Chiedo di parlare.

LANZA G. Chiarita così la differenza che esiste fra i due casi, si riconoscerà che i precedenti citati dall'onorevole Cadolini non possono servire a legittimare, a giustificare la sua proposta.

Questo ho dovuto rispondere, perchè gli esempi citati mi riguardano personalmente.

CADOLINI. Ho chiesto di parlare. (*Mormorio*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Permetta, mi pare che a questo punto la cosa diventi una discussione accademica.

CADOLINI. Non dico che poche parole per dichiarare che io aveva inteso di fare quella proposta, e di farla votare nel senso e nei modi con cui si votarono nell'altra Sessione i Codici e le leggi amministrative. L'esame di una Commissione della Camera doveva aver luogo per opera della stessa Commissione d'inchiesta che ci sta innanzi; la quale, secondo me, avrebbe dovuto studiare e riferire sulla mia proposta. Ond'è che, salva la formalità degli uffizi, la mia proposta non doveva subire altra procedura che quella subita dalle leggi del 1865.

PRESIDENTE. L'incidente non ha più seguito, la parola spetta al deputato Sella.

SELLA. Dal momento che non sono sorte obiezioni di massima contro il progetto di legge che è sottoposto alle vostre deliberazioni, voi capirete, o signori, che sarebbe perdere quanto abbiamo ora di più prezioso, cioè il tempo, se spendessi una sola parola per dimostrare l'utilità, l'urgenza, la necessità del presente progetto di legge, ond'è che sarò breve, nel convincimento che ogni minuto di risparmio sia il più grande aiuto che si possa dare a questa legge.

Sono state fatte dagli onorevoli preopinanti due

specie di osservazioni; alcuni avrebbero voluto che fosse meglio definita la strada comunale, altri che si estendesse la portata della legge, che, cioè, oltre delle strade comunali, la Camera si occupasse ancora di quelle strade che si chiamano vicinali, rurali, e da taluni di sbiado o che so io, e che sono nelle categorie delle strade comunali.

Or bene, o signori, io vi debbo dichiarare che alla Commissione non è certo sfuggito come sarebbe per avventura utile il ritoccare la legge dei lavori pubblici promulgata nel 1865 per ciò che riguarda la definizione delle strade comunali, sul che si accosterebbe un poco all'opinione manifestata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Non vi deve però nascondere la Commissione, che si dovrebbe dare una definizione positiva, perchè, quando si entri nel campo della definizione negativa, per esempio, quando si dica sono strade comunali tutte quelle che non sono nè nazionali, nè provinciali, nè consorziali, nè poderali, nè vicinali, si trova poi la difficoltà a definirle; e questa difficoltà è certo maggiore di quello che paia.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva, per esempio, noi ci associeremmo volentieri all'idea di dichiarare obbligatorie le strade comunali d'interesse intercomunale, quelle, cioè, che vanno da un comune all'altro; ma per una strada d'interesse solo locale, che riguarda forse soltanto una parte d'un comune, non vediamo le stesse ragioni che possono militare per una strada che va da un comune al comune finitimo.

E diceva egregiamente, come concetto, l'onorevole ministro; ma veniamo all'atto pratico, apriamo le statistiche e vedremo che vi sono nel regno dei comunelli di 60 o 70 abitanti; dimodochè, quando si definisse strada comunale obbligatoria quella che va da comune a comune, in questi luoghi sarebbe quella che congiunge un abitato, un casale di 60 o 70 abitanti con un altro di 100 o 120. Invece vi sono altri comuni, per esempio in Toscana, quel famoso comune di Capannori, comune di 38 mila abitanti, il quale non ha alcun casale che abbia un agglomerato di popolazione che ecceda i 500 od i 600 abitanti.

Quindi, quando voi adottaste questa definizione che debba, cioè, essere obbligatoria la strada comunale quando congiunge un comune col finitimo, voi potreste trovare che in un comune vi sono due borgate le quali hanno 600 o 700 abitanti l'una, e la strada che congiunge queste due borgate non essere obbligatoria, essere obbligatoria invece quell'altra che congiunge due agglomerati di popolazione di 60 o 70 abitanti, solo perchè la diversa natura del comune nelle diverse parti d'Italia fa sì che in un luogo l'agglomerato di 60 o 70 abitanti è chiamato comune, in un altro invece l'agglomerato di 600 o di 700 non è che frazione di comune.

Laonde, voi vedete quanto sia difficile di stabilire

un'equa definizione. Io credo quindi che, quando aprissimo una discussione di questo genere, per certo il poco tempo che abbiamo a disposizione andrebbe perduto nella risoluzione della questione.

E questi ragionamenti che io faccio valgono anche per l'altra gravissima osservazione esposta dall'onorevole Monti intorno alle strade rurali o poderali. Ma anche per risolvere questa questione bisogna che si definiscano prima accuratamente le strade comunali, perchè, entrando in questo sistema, è molto facile il dare alle strade comunali una definizione la quale comprenderà in molti comuni delle strade che in altri, i quali non hanno la stessa organizzazione, sarebbero puramente e semplicemente strade vicinali o rurali.

D'altronde, o signori, la Commissione si è anzitutto preoccupata delle tristi condizioni in cui si trovavano quei paesi che difettano di strade. Credete voi che essi ci domandassero delle definizioni, delle classificazioni? Tuttavia mi affretto a dire che questa questione è giustissima, poichè non vorrei che qualcuno credesse che io nego l'importanza di un'accurata definizione delle strade comunali.

Ma questi comuni in sostanza ci dicevano: vedete di combinare in modo che abbiamo i mezzi per fare queste strade, noi sappiamo bene quali sono quelle che dobbiamo fare; non abbiamo bisogno di nessuno che ce le venga ad indicare. Se esaminate un po' la cosa all'atto pratico vedrete che la maggior parte dei comuni sanno perfettamente quel che si dovrebbe fare. Ora, quel che preme è di dare delle disposizioni per cui questi comuni trovino i mezzi per poter arrivare alla costruzione delle strade di cui tanto abbisognano. Quindi, signori, quando voi esaminiate attentamente la cosa, io credo che riconoscerete che nelle due questioni sollevate vi è una diversa ragione d'urgenza. La Commissione d'inchiesta sulla Sicilia viene davanti a voi e vi dice: quanto alla definizione lasciamo stare le cose come sono. Ci sarà qualche limatura da fare, non lo contestiamo minimamente, ma non c'è urgenza di andare a toccare quella questione, mentre ce ne sono tante altre d'un interesse più imperioso che sforzano i deputati a lavori ed a lontananze direi quasi intollerabili per noi e per le nostre famiglie.

Diffatti, o signori, voi vedete che siamo obbligati a tenere seduta, senza interruzione, per otto, nove mesi; non dobbiamo perciò domandare al Parlamento più di quello che è strettamente indispensabile. (*Segni di assentimento*)

Ora io dico, la definizione delle strade comunali e delle strade rurali è importantissima, ma non cascherà il mondo se aspetteremo un altro mese, un altro anno a risolverla. Ma vi è un'urgenza di prim'ordine nel prendere le disposizioni, per cui i comuni abbiano i mezzi di farsi le strade che essi credono necessarie, e i comuni sanno perfettamente quali sono; quindi noi

facciamo viva preghiera a coloro i quali hanno fatte queste proposte che noi non oppugniamo pel merito loro intrinseco, che anzi in molte parti approviamo, a non insistervi maggiormente, poichè davanti a noi stanno l'urgenza, la gravezza e la giustizia della questione principale.

Che se si volesse entrare nelle varie questioni che si sono sollevate, ci vorrebbe tempo e per la Commissione e per la Camera prima di decidersi a prendere un partito; quindi, ripeto, noi facciamo istanza a non volere insistere sulle medesime, ed a volerle riservare per quando vi sarà tempo ed occasione di poterle risolvere.

Occupiamoci, o signori, per ora di una cosa sola che è di dare i mezzi a questi comuni di poter compiere le loro strade più urgenti, e non aggiungo altro, perchè già ci intendiamo; e siccome io non dubito che tutti ci interessiamo a che qualche cosa si faccia sopra quest'ordine d'idee qui proposte, sarebbe un nuocere allo scopo che tutti ci proponiamo, perdendo il tempo in vane parole.

La medesima raccomandazione facciamo pure in quanto alla questione sollevata dall'onorevole Lovito intorno alla parte per cui lo Stato debba concorrere o no nei sussidi; questione anche questa importante, non ne disconvegno, ma che troverà la sua sede naturale nella discussione del bilancio.

Ora, signori, limitiamoci al *minimum* possibile, di prendere, cioè, delle disposizioni per cui i comuni possano trovare dei mezzi per compiere queste strade, mezzi che attualmente non hanno.

Questa è la più calda preghiera che, non solo a nome mio, ma anche a nome dei miei colleghi della Commissione, io faccio a tutti coloro che s'interessano alla legge, e per conseguenza a tutta la Camera.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe ora all'onorevole Brunetti, ma io credo che le sue osservazioni troveranno miglior sede all'articolo 1.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Io domanderei prima all'onorevole Monti se per avventura accetta l'invito caloroso fattogli dall'onorevole Sella di mandare ad altro tempo la discussione del suo progetto di legge che si riferisce alle strade vicinali.

MONTI CORIOLANO. Io domando se è ciò possibile, senza che la Camera conosca la mia proposta di aggiunta.

Questa proposta non altera per nulla il presente progetto di legge; anzi fa sì che esso meglio risponda a tutte le circostanze e condizioni d'Italia, e meglio si concilii colla legge generale dei lavori pubblici.

Io quindi prego che, innanzi di divenire ad alcuna deliberazione, si aspetti che la proposta aggiunta sia stampata onde conoscere l'opinione della Camera sulla medesima; dopo di che sarà chiaro cosa convenga fare

ad ogni riguardo. Mi riservo sempre di parlare in seguito all'articolo 17, al quale tien dietro l'aggiunta stessa.

Voci. Ai voti! ai voti!

LOVITO. Io ho chiesta la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. L'onorevole Lovito ha la parola.

LOVITO. Io non risponderò che due parole all'onorevole collega nostro; e qui io non assumo l'incarico di togliere ad alcuno il vezzo di catoneggiare.

Egli, il quale è venuto a un dipresso a riconoscere ciò che io aveva avuto l'onore di esporre alla Camera, vale a dire la necessità di presentare un disegno di legge che crei delle strade nazionali, che ne classifichi talune altre; egli che ha riconosciuto la diversa condizione economica, e la diversa forza contributiva nelle varie provincie d'Italia, quando poi è venuto alla conclusione, riconoscendo la necessità dei sussidi, l'ha rimandato alle calende greche, cioè quando sarà finito il traforo del Moncenisio.

Dunque quando entriamo nella via della censura dei ragionamenti, anch'io mi potrei permettere delle riflessioni opportune.

Io capisco che se qualcuno ha dei rimorsi, potrebbe desiderare che questa legge sulle strade comunali fosse una specie di unguento spalmato sulla scottatura del macinato. Per me non la intendo a codesto modo. Io intendo discutere e votare una legge che sia efficace nell'interesse dei comuni, che arrechi un vero vantaggio. E vero vantaggio io non lo intendo, se non ha la doppia condizione che ci sia contemporaneamente una altra legge che aumenti il numero delle strade principali, o nazionali, e che in questa si stabilisca per comuni il diritto al sussidio.

Quello che io propongo non varrebbe a creare una questione che faccia perdere molto tempo alla Camera. Si potrebbe dire con un articolo che quei comuni i quali hanno fatta questa e quest'altra spesa, che hanno esaurito i loro mezzi, ecc., che non hanno alcuna maniera di strade, *acquistano il diritto* al sussidio dello Stato.

Vede dunque l'onorevole Sella che io non verrei a creare una questione.

Quanto poi all'esattezza delle mie riflessioni sui diritti delle varie provincie d'Italia, tra le quali i conti non sono ancora liquidati...

CADOLINI. Domando la parola.

LOVITO... io mi permetto di rimandare chiunque abbia dei dubbi sui conti che io ho testè avanzati, ad una relazione che l'onorevole Minghetti, allora ministro delle finanze, presentò nella tornata del 15 aprile 1864 sulla situazione dei beni demaniali e della Cassa ecclesiastica. E, quanto alla bontà od opportunità delle mie riflessioni, è un bel dire: siamo tutti d'Italia. È verissimo; ottimamente! Ma io non intendo che la costruzione delle strade nazionali, come si è fatta, per esempio, in Sici-

lia, come si è fatta in Sardegna, come si reclama dalle altre parti d'Italia, sia considerata come una concessione. Non è una concessione, ma è un diritto che hanno tutte queste provincie; perchè, dal momento che si è applicato un solo sistema d'imposte, bisogna eguagliare il più possibile le forze contributive delle varie provincie per ragione di equità. Lo stato attuale è una continua ingiustizia. E questa comparisce ancora più grave, quando si pensa ciò che le varie provincie portarono nel patrimonio comune.

Ma non ho cercato di dilungarmi perchè l'argomento scotta; il terreno è bruciante, poichè se volessimo rifare i conti per bene, bisognerebbe rimontare alla fusione di vari debiti pubblici degli ex-Stati d'Italia, di sacrifici sostenuti, del disinteresse addimosttrato in ogni circostanza da alcune provincie, ecc. Ma, non intendendo su di ciò trattenere più oltre la Camera, riservo le mie ragioni ad altro tempo, e domando la chiusura della discussione generale.

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

CADOLINI. Domando la parola contro la chiusura.

(La chiusura è appoggiata.)

PRESIDENTE. Il deputato Cadolini ha facoltà di parlare contro la chiusura.

CADOLINI. Prendo la parola solo per dichiarare che non ho voluto catoneggiare, come non è mio costume di fare. Io ho dato delle cifre, e, se l'onorevole Lovito trova che quelle cifre non sono vere...

PRESIDENTE. Parli contro la chiusura.

CADOLINI... potrà attribuire alle mie parole un significato non giusto; ma altrimenti le mie parole non possono essere in alcuna guisa censurate; onde vivamente respingo l'eccezione che egli mi ha fatta.

PRESIDENTE. Metto ai voti la chiusura della discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Ora passiamo all'articolo primo. Ne do lettura:

« È obbligatoria per i comuni la costruzione e sistemazione delle strade che, a termini degli articoli 16, 17 e 18 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, sono state classificate come comunali. »

Intorno a questo articolo l'onorevole Accolla presenta il seguente emendamento che consisterebbe nel dividere in due questo articolo.

L'articolo primo sarebbe: « Sono comunali tutte le strade pubbliche che non si trovano nel numero delle nazionali e delle provinciali. Sono vicinali le strade private soggette a pubblica servitù. »

Articolo secondo. « La costruzione, la sistemazione e la manutenzione delle strade comunali sono obbligatorie per i comuni. »

Ha la parola l'onorevole Accolla.

ACCOLLA. Domando di svilupparlo in altra seduta, perchè siamo già al quarto dopo mezzogiorno.

PRESIDENTE. Forse non richiederà molto tempo.

ACCOLLA. Ma è una questione molto importante.

PRESIDENTE. Poichè vedo che si desidera che la seduta sia levata, rimane da stabilire il giorno in cui questa discussione verrà ripresa in seduta straordinaria.

Una voce a destra. Lunedì.

PRESIDENTE. Pare che sia fatta la proposta che la si continui lunedì.

Se non ci sono opposizioni, la discussione di questo progetto di legge...

ACCOLLA. Io farei una proposta. (*Molti deputati escono dall'Aula*)

PRESIDENTE. Prego i signori deputati a non allontanarsi per un momento.

ASPRONI. Perchè non si continua domani?

Voci. Domani! domani!

ACCOLLA. Propongo che si continui la presente discussione in una seduta straordinaria da tenersi domani.

PRESIDENTE. Dunque è fatta la proposta che si continui questa discussione domani in una seduta da tenersi alle 10 antimeridiane. Se non vi sono opposizioni, la proposta s'intenderà approvata.

La seduta è levata alle ore 12 1/4.