

1^a TORNATA DEL 18 LUGLIO 1868

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE COMMENDATORE RESTELLI

SOMMARIO. *Atti diversi.* — *Seguito della discussione dello schema di legge per la costruzione obbligatoria delle strade comunali* — *Istanza del deputato Petrone* — *Emendamenti dei deputati Piroli, Accolla e Brunetti all'articolo 1* — *Osservazioni ed emendamento del ministro pei lavori pubblici* — *Approvazione dell'articolo emendato* — *Opposizioni e proposte dei deputati Chidichimo, Cortese, Nervo, Sanguinetti, Villano, Garau, e osservazioni dei deputati Sella, relatore, Pisanelli, Sormani-Moretti, Cadolini* — *Reiezione di emendamenti, e approvazione dell'articolo 2* — *Aggiunta del deputato Nervo.*

La seduta è aperta alle ore 10 antimeridiane.

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

12,296. I pretori delle Romagne rassegnano al Parlamento alcune considerazioni e proposte intorno alle condizioni attuali dei pretori, affinchè voglia tenerle presenti nella discussione del progetto di riordinamento dell'amministrazione della giustizia.

12,297. Le congregazioni di carità di Clusone, di Borghetto Lodigiano, le amministrazioni dell'ospedale di Rapallo e dell'opera pia detta il Magistrato di Misericordia esistente in Genova ricorrono con distinte petizioni per ottenere dichiarate esenti le opere pie dalle tasse di successione e di ricchezza mobile.

12,298. Il Consiglio comunale di Tinnara, 15 elettori di Giave e 52 di Illorai muovono reclami contro la nuova convenzione per le ferrovie sarde.

12,299. La deputazione provinciale di Basilicata, le Giunte comunali e parecchi cittadini di Laurenzana, Trivigno, Grassano, Matera, Pignola, Accettura, Picerno, Rivello, Brindisi di Montagna; il Consiglio comunale e cittadini di Montemurro e di Potenza rassegnano al Parlamento i loro voti per la pronta esecuzione del tronco di ferrovia da Eboli-Potenza alle foci del Basento.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il deputato Sartoretti, dovendo disbrigare alcuni affari nell'interesse della provincia di Mantova, domanda un congedo di sei giorni.

Il deputato Podestà chiede un congedo di dieci giorni per occupazioni pubbliche.

Il deputato Emiliani-Giudici, per motivi di famiglia, domanda un congedo di un mese.

(Cotesti congedi sono accordati.)

L'onorevole Lovito ha la parola sul sunto delle petizioni.

LOVITO. Io ho avuto l'onore di deporre al banco della Presidenza tredici petizioni provenienti da un immenso numero di cittadini di Potenza, dalla Giunta di Picerno, dalla Giunta di Accettura, dalla Giunta di Matera, dalla Giunta e da tutti coloro che sanno scrivere in Trivigno, dalla Giunta di Grassano, da un immenso numero di cittadini di Grassano, dalla Giunta municipale di Laurenzana, dalla cittadinanza di Montemurro, dalla Giunta provinciale di Potenza, dalla Giunta municipale di Brindisi di Montagna e dalla Giunta di Rivello. Queste petizioni sono segnate al n° 12,299, e colle stesse si lamenta come, nella nuova concessione per le ferrovie calabro-sicule, siasi dimenticata la linea Eboli-Contursi-Potenza-Foce del Basento, che era già compresa nella primitiva concessione. Ora, siccome è allo studio di una Commissione il disegno di legge relativo ad una nuova concessione delle reti ferroviarie calabro-sicule, così io prego la Presidenza a voler rimettere codesta petizione alla Commissione suddetta.

PRESIDENTE. La petizione di cui ha parlato l'onorevole Lovito sarà trasmessa alla Commissione incaricata dello studio del relativo progetto di legge.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del progetto di legge per la costruzione obbligatoria delle strade comunali. Eravamo rimasti all'articolo 1.

L'onorevole Petrone ha facoltà di parlare.

PETRONE. Ho domandato la parola per fare una raccomandazione all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici. Io lo vorrei pregare a dirmi se egli conosce dei gravi inconvenienti, che si sono avverati sulla strada consorziale Garganica in provincia di Capitanata.

A me consta, perchè ocularmente ho potuto osservare, percorrendo nel passato anno quelle strade, della loro cattiva costruzione. L'accollatario, che aveva la concessione di quella rete stradale, lungi dal mantenere i patti della convenzione, ha fatto certi tronchi così mal costrutti, che diversi comuni del Gargano dovettero sospendere i loro pagamenti al signor appaltatore.

Io vorrei, giacchè siamo in una discussione così importante, che l'onorevole signor ministro desse le più severe istruzioni per richiamare al dovere quell'appaltatore, e spingesse la Commissione provinciale di Foggia, perchè fosse molto oculata nella scelta di coloro che dovranno verificare i tratti di strada a cui io ho fatto cenno.

A me duole immensamente che i giusti reclami di diversi comuni del Gargano non abbiano avuto il loro effetto, mentre io conosco che que' tratti, pei quali si reclamava per la cattiva costruzione, restano tuttavia nel pessimo stato in cui furono costruiti.

Ed in prova delle mie asserzioni, e per documenti ricevuti dai comuni di Monte Sant'Angelo, San Giovan Rotondo, Rodi, Rignano, Ischitella, Carpino, Cagnano e San Nicandro, mi giova far notare alla Camera ed al signor ministro che l'appalto di quelle strade consorziali fu stabilito per il prezzo di 12 o 14,000 lire per chilometro, e che poi dal primo concessionario, scendendo mano mano a dei subappalti, si ridusse il prezzo chilometrico a dei piccoli cottimisti fino a 2000 lire.

Da ciò ognuno può comprendere che le strade siano riuscite di pessima costruzione, impraticabili e pericolose per coloro che le debbono transitare.

Quindi, facendo calda preghiera all'onorevole signor ministro nell'interesse dell'ordine pubblico, io spero da lui un pronto e severo provvedimento, perchè l'appaltatore mantenga il contratto ed i patti in esso consacrati.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Io non ho cognizione nè dei reclami nè degli inconvenienti, lamentati dall'onorevole Petrone, trattandosi di strade consortili che ora non sono sotto la dipendenza del Ministero dei lavori pubblici.

Ad ogni modo, il fatto narrato dall'onorevole Petrone di un appalto di strada il cui primitivo prezzo chilometrico venne stipulato in lire 12 o 14,000, e che poscia l'accollatario potè cedere ad un altro al prezzo di sole lire 2000, sarebbe troppo grave perchè l'autorità governativa non abbia ad intervenire.

Io non mancherò quindi di prendere le informazioni necessarie, e cercherò, d'accordo colle autorità competenti, quale sia il miglior modo di riparare a sì gravi inconvenienti.

PETRONE. Io ringrazio l'onorevole ministro, e posso accertarlo di avergli rivolta la domanda, ben sapendo che a lui direttamente spetta la sorveglianza di tutte le strade del regno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Piroli, Accolla e Gravina hanno presentato una proposta con cui chiedono che all'articolo 1 del progetto della Commissione venga sostituito il seguente:

« Art. 1. È obbligatoria per i comuni la costruzione e sistemazione delle strade comunali:

« a) Che sono necessarie per porre in comunicazione il maggior centro di popolazione di un comune col capoluogo del rispettivo circondario, o col maggior centro di popolazione dei comuni vicini;

« b) Quelle che sono necessarie per mettere in comunicazione i maggiori centri di popolazione dei comuni colle ferrovie ed i porti, sia direttamente, sia collegandosi ad altre strade esistenti;

« c) Quelle che debbono servire a mettere in comunicazione le frazioni importanti di un comune. »

L'onorevole Accolla ha facoltà di parlare per svolgere la sua proposta che tende a surrogare due suoi articoli, che sono stampati, all'articolo 1 della legge.

ACCOLLA. Ritiro l'emendamento proposto ieri, e mi unisco a quello dell'onorevole Piroli, che ho pure sottoscritto.

PRESIDENTE. L'onorevole Piroli ha facoltà di parlare per isviluppare la sua proposta.

PIROLI. Dirò brevemente le ragioni dell'emendamento nostro.

L'articolo 1 della legge che si discute è così formulato:

« 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. »

Ora, pareva a me ed al mio collega Accolla che il concetto da cui moveva il proponente non fosse esatto, supponesse, cioè, che la classificazione fatta in esecuzione della legge 1865 portasse o dovesse portare non solo le strade esistenti, ma le progettate, e quelle che potessero progettarsi, e nelle quali si riscontrassero i caratteri che, a termini dell'articolo 16 sopra citato, le farebbe cadere nella categoria delle strade comunali.

Ma le classificazioni di cui si parla nella legge sui lavori pubblici agli articoli predetti non comprendono nè possono comprendere che le strade esistenti, e vennero ordinate appunto per stabilire quali strade nelle condizioni di fatto al tempo della promulgazione della legge, e secondo le prescrizioni della medesima dovessero ritenersi quali nazionali, quali provinciali e quali comunali. I comuni non erano obbligati per detta legge

a fare alcuno studio o alcuna dichiarazione intorno a strade future, l'obbligo dei comuni si limitava a sostenere per l'avvenire le spese di manutenzione di quelle che, esistenti, sarebbero classificate tra le comunali.

E, ciò posto, ci parve, ripeto, che l'articolo 1 della presente legge non rispondesse all'intenzione degli onorevoli proponenti.

D'altra parte abbiamo giudicato che una relazione generica alle disposizioni della legge sui lavori pubblici, in quanto allo stabilire i caratteri delle strade comunali obbligatorie non fosse conveniente, ma bisognasse concretarli precisamente e stabilire quali sarebbero per l'avvenire le strade comunali la cui costruzione diverrebbe affatto obbligatoria per i comuni. In questo concetto abbiamo proposto l'emendamento testè letto, in forza del quale sarebbe obbligatoria la costruzione, nei comuni che ne manchino, delle strade che servono a mettere in comunicazione il capoluogo o maggior centro di popolazione d'un comune con quello del suo circondario; le strade che servono a mettere in comunicazione il centro d'un comune col maggior centro o capoluogo dei comuni vicini o contigui; le strade che da un comune termineranno ad un porto, o ad una strada ferrata, o a strade che sono in comunicazione col porto o con una strada ferrata; finalmente le strade interne di un comune che porranno in comunicazione le frazioni più importanti del medesimo. Questi sarebbero i soli criteri a norma dei quali l'autorità competente potrebbe, nei modi di legge, costringere i comuni ad eseguire le relative obbligazioni; non dovendosi, a nostro avviso, abbandonare al criterio discrezionale e illimitato di qualsiasi corpo od autorità l'imporre un onere al comune reso obbligatorio per legge, ma che per ciò appunto deve essere dalla legge stessa chiaramente determinato.

Abbiamo pure esaminato se convenga estendere le disposizioni della presente legge, per quanto riguarda il modo e mezzi di esecuzione, alle altre strade comunali, siano o no consorziali, che direi facoltative, cioè la cui costruzione non è resa obbligatoria a termini dell'articolo che vi proponiamo; ma la questione sarà presentata a suo tempo, e ove la Camera la risolvesse affermativamente, si porrà a luogo opportuno una disposizione speciale.

Resta la questione come i comuni renitenti saranno obbligati a venire alla costruzione. Anche questo grave punto verrà trattato dove si parlerà dell'ingerenza delle autorità provinciali. Ora, non si tratta che di decidere se è necessario, come a me pare, che la legge stabilisca i caratteri certi, i dati al verificarsi dei quali la costruzione di una strada sarà obbligatoria pei comuni. A questa domanda risponde il nostro emendamento, per cui prego la Camera a volerlo accettare.

CANTELLI, *ministro pei lavori pubblici*. Gli inconvenienti, indicati dal deputato Piroli nella redazione dell'articolo primo proposto dalla Commissione, furono

già da me ieri rilevati. L'emendamento che ora egli propone, li diminuisce bensì, ma non li elimina del tutto.

Egli ha però accennato che si potrà in altra parte della legge stabilire quale ingerenza debbano avere le autorità provinciali nell'esecuzione di questa legge, e come si possano togliere anche quei dubbi che io elevava intorno all'articolo della Commissione, e che dal suo emendamento non sono, come dissi, totalmente dissipati.

Indicherò brevemente quali, secondo me, sono questi inconvenienti.

Secondo l'articolo primo della proposta di legge, tutte le strade comunali che hanno i caratteri indicati dalla legge dei lavori pubblici all'articolo 16 e seguenti, dovrebbero essere costrutte obbligatoriamente e senza distinzione. Evidentemente tale disposizione sarebbe eccessiva, poichè non vi sarebbe alcuna autorità, nemmeno quella del Ministero, che potesse sottrarre un comune alla obbligatoria costruzione di una strada, per quanto essa fosse inutile all'interesse commerciale generale ed all'interesse ed alla prosperità locale, e quantunque non fosse per alcuna ragione reclamata dalla popolazione.

Secondo lo spirito della nuova legge, ripeto, se tutte le strade che avessero i caratteri indicati, dovessero eseguirsi, il Governo e l'autorità provinciale o non farebbero osservare la legge, e sarebbe un male: o la vorrebbero rigorosamente eseguita, e allora arriverebbero alla esorbitanza di pretendere la costruzione anche di strade non necessarie per un comune. Quindi, secondo me, è indispensabile siavi un'autorità cui spetti il dichiarare la necessità di una data strada per un comune, quando il comune volontariamente non la costruisca. L'onorevole Piroli dice che a ciò si potrà provvedere, quando sarà in discussione l'articolo in cui si parla della ingerenza dell'autorità provinciale.

Con questa riserva non avrei difficoltà ad accettare l'emendamento da lui proposto; ma non debbo tacere che non parmi abbia raggiunto interamente lo scopo prefisso. L'emendamento infatti stabilisce quali debbano essere le strade obbligatorie, quelle, cioè, che vanno dal centro di un comune al centro di un altro comune, ad un porto, ad una spiaggia, ecc., ecc. Ora, se per tal modo si diminuiscono di molto le eccezioni che possono fare sulla proposta di legge, non sono però tolte del tutto. Una strada sarà veramente e sempre indispensabile per il solo fatto che riunisce tra loro due centri popolosi? Sarà essa in tutti i casi necessaria allo sviluppo del commercio e del benessere di un comune? A me pare di no. Variano grandemente le condizioni locali da luogo a luogo, principalmente se riguardiamo alla topografia del nostro paese, cosicchè non basta questo solo criterio per determinare se una strada è necessaria.

Credo che tutte le strade, le quali sono indicate nella legge dei lavori pubblici come strade comunali, e

e altre che non vi sono indicate e possono egualmente costruirsi in un comune, non sono sempre tali da dichiararsene obbligatoria la costruzione. Quindi si ricade sempre nella necessità di stabilire il modo con cui, quali pur siano i caratteri suoi, debba una strada dichiararsi di costruzione obbligatoria, e per conseguenza nella necessità di designare l'autorità che debba fare questa dichiarazione, quando dal comune non si faccia. Credo che l'autorità la quale è naturalmente chiamata ad indicare quali strade siano di costruzione obbligatoria sia l'autorità provinciale. Si dovrebbe per ciò adottare un emendamento il quale, tenendo fermi i caratteri segnati nella legge del 20 marzo 1865 per la classificazione delle strade di un comune, designi l'autorità la quale abbia facoltà di rendere obbligatoria la costruzione e la sistemazione di quelle linee di cui si riconosce il difetto per la speciale utilità pubblica ed il vantaggio reale che da esse ne può venire al comune ed al territorio circostante.

Pensiamo, o signori, che le disposizioni di questa legge sono assai gravi. Si tratta di creare una imposta speciale sui maggiori utenti di una strada, la quale imposta non sarà lieve; si tratta di stabilire una imposta di prestazioni in natura, la quale poi in altri termini si converte naturalmente in una capitazione, in una imposta personale.

Queste disposizioni sono assai gravi, e potrebbero turbare gravemente l'economia dei comuni.

Ma se queste disposizioni vengano invece corrette con opportune cautele, che restringano l'obbligo di ciascun comune alla costruzione e sistemazione di quelle sole strade, da cui la generalità degli abitanti verrebbe a ritrarre un vero e reale vantaggio, credo che allora i nuovi pesi si possano imporre senza esitanza.

Noi dobbiamo fare in modo, perchè questa legge torni veramente utile, che essa non dia la possibilità di servire ad interessi che possano essere privati piuttosto che generali.

Io quindi proporrei questo emendamento, salvo ad accettare quello presentato dall'onorevole Piroli con qualche aggiunta:

« Sono obbligatorie nei comuni le strade che, a termini degli articoli 16 e seguenti della legge sulle opere pubbliche, siano classificate come comunali, e che il prefetto con suo decreto, sentiti i Consigli comunali interessati ed avuto il voto del Consiglio provinciale, avrà dichiarate di pubblica utilità. »

Con questo sistema crederei di ottenere anche un altro vantaggio, quello cioè di dare all'autorità governativa il mezzo di far eseguire la legge. Ogni qualvolta, infatti, un prefetto o per reclami mossi da privati o per visita che avrà fatta egli stesso, acquisterà la certezza che un comune manca al suo dovere e non costruisce le strade che gli sono necessarie, avrà modo di provvedere, facendo un elenco delle strade tenute

necessarie, e comunicandolo al Consiglio comunale per le sue osservazioni. Queste osservazioni saranno portate davanti al Consiglio provinciale, che emetterà il suo voto, e quindi il prefetto potrà emanare l'opportuno decreto.

Così si eviterà il pericolo di rendere *a priori* obbligatorie strade che non lo dovrebbero essere, come si eviterà anche il pericolo che alcun comune possa sottrarsi, ad onta della promulgazione di questa legge, all'obbligo di procedere alla costruzione delle vie richieste dall'interesse suo e da quello dei comuni limitrofi.

SELLA, *relatore*. Io debbo dichiarare anzitutto che la Commissione accetta l'emendamento degli onorevoli Piroli ed Accolla; perchè infatti, o signori, lasciando stare la legge del 1865 com'è, la Giunta riconosce che, prima di venir a dichiarare obbligatoria la costruzione delle strade comunali contemplate nella legge del 1865, sia opportuno il vagliare, direi, quelle che sono ivi enunciate; e quelle indicate dagli onorevoli Piroli ed Accolla sono di tale indole che, per verità, la loro necessità non si può contestare.

Dicono infatti i proponenti che debbono essere dichiarate necessarie le strade che sono indispensabili per porre in comunicazione il maggior centro di popolazione d'un comune col capoluogo del rispettivo circondario, o col maggior centro di popolazione dei comuni vicini; quelle che sono necessarie per mettere in comunicazione i maggiori centri di popolazione dei comuni colle ferrovie e coi porti; quelle che debbono servire a mettere in comunicazione le frazioni importanti d'un comune.

Ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha contestato per nulla le massime direttive di quest'emendamento, anzi le ha accettate oggi, come anche più esplicitamente aveva fatto ieri, allorché egli asserì che, prima di dichiarare obbligatorie le strade, sarebbe stato opportuno di vedere di quali di esse si voleva dichiarare la costruzione obbligatoria.

Soltanto all'onorevole ministro si è affacciata una difficoltà, ed è la seguente: trattandosi di proporre dei mezzi straordinari per conseguire il fine che ci prefiggiamo, come, per esempio, le prestazioni in natura, le tasse speciali sopra i maggiori utenti, egli vorrebbe procedere un po' lentamente e con prudenza nel definire quali sono le strade che dovessero essere comprese fra le obbligatorie. Quindi, egli desiderava che dovessero dichiararsi tali con decreto del prefetto, sentito il Consiglio provinciale.

Ora io vorrei fare all'onorevole ministro alcune avvertenze.

Innanzi tutto non è cosa dappoco che il prefetto ed il Consiglio provinciale si assumano la responsabilità di riconoscere tutte le strade che debbano essere dichiarate obbligatorie.

Supponga l'onorevole ministro che si tratti di una provincia di 500,000 abitanti e di un'estensione presso

a poco correlativa, di 500,000 ettari; or bene, quando essa debba essere discretamente fornita di strade comunali, dovrebbe averne all'incirca 5000 chilometri.

L'onorevole ministro ha certamente un'idea della carta di una provincia sulla quale sieno segnati 5000 chilometri di strade. Metta tal carta sopra il banco di un Consiglio provinciale, e concorrerà con me nel dire che l'esame della medesima non è cosa tanto facile. In quest'Aula vi sono parecchi che appartengono a Consigli provinciali, e sanno benissimo come vanno queste faccende. Volete che un Consiglio provinciale decida dalla carta, delle strade di un comune che male conosce? Sapete che cosa succede? Regna senza contestazione ed assoluto il consigliere provinciale che conosce quel dato comune, giacchè il congresso si rimette al giudizio di lui. Quando questo consigliere dice: cavate questa strada e mettete quell'altra, il Consiglio risponde: sia pure. E che ne so io di quelle strade?

Essenzialmente io vorrei fare questa considerazione, che per certo non è idea dell'onorevole ministro di porre degli ostacoli a comuni che intendono di fare delle strade. Mi parrebbe strano che un ministro dei lavori pubblici volesse farlo. Che il ministro delle finanze o dell'interno volessero opporsi per considerazioni sulla loro situazione economica, potrei ammetterlo; ma un ministro dei lavori pubblici, ripeto, credo che non sarebbe per mettere degli ostacoli.

Ora, con la legge attuale, se un comune vuol fare una strada, se vuol usare tutti i mezzi, che ha a sua disposizione, non gli è impedito.

Io credo pertanto che quando un comune vede quali sono le strade, che soddisfano a questi caratteri generali indicati nell'emendamento Piroli e Accolla, e che il ministro stesso accetta, avendolo anzi, direi, per il primo accennato in questa discussione, io non so se vi sia opportunità nel provocare un decreto prefettizio, sentito il parere del Consiglio provinciale, allorchando non vi sia contestazione, allorchando il Consiglio comunale sia deciso di fare queste date strade.

Dove sorge la difficoltà, di cui veramente parmi si preoccupi, ed io trovo con ragione, l'onorevole ministro dei lavori pubblici? La difficoltà sorge quando il comune non voglia fare una strada, la quale, secondo i criteri accennati nell'emendamento Piroli-Accolla, dovrebbe essere costrutta, perchè si riconosce indispensabile.

Ora, di questo caso, di cui si preoccupa l'onorevole ministro dei lavori pubblici, io ritengo che vi sia una parte della legge la quale provvede interamente.

Infatti, nella parte quarta della legge, negli articoli 12 e seguenti noi ci siamo fatta cotesta questione: ma se il comune non fa le strade dichiarate obbligatorie dall'articolo 10, il Governo permetterà questa insecuzione della legge? Ed ha ragione l'onorevole mi-

nistro di preoccuparsi di questo caso che è quello più da prevedersi, perchè non credo che sia molto da temere l'eccesso di zelo nel voler fare troppe strade.

Se dunque vi ha una strada che, secondo la legge, è obbligatoria, ed il comune non la eseguisce, che cosa succede? Nella parte quarta della legge noi ci siamo precisamente preoccupati di questo argomento ed avremmo proposta la soluzione della questione.

Se l'onorevole ministro pone mente agli articoli dal 12 al 16, egli vedrà che noi ci siamo detto: in questo caso non basta che una strada abbia i caratteri indicati nell'articolo 1 della legge: rimane ancora evidentemente ad esaminare delle questioni di opportunità, poichè, o signori, impiegate pure ogni maggiore sollecitudine, queste strade non s'improvvisano; non si fanno nè in un lustro, nè in due, nè in tre. Ci vuole del tempo per dotare un paese di una rete stradale completa.

Ora, noi abbiamo qui stabilito che dovesse la deputazione provinciale o il prefetto (se si vuole dare maggiore ingerenza al prefetto ne parleremo); noi dunque abbiamo stabilito che questa autorità, la deputazione provinciale, debba esaminare, non solo se una data strada rientra fra quelle che dall'articolo 1 sono dichiarate obbligatorie, ma se la sua costruzione sia necessaria in quel momento, e sia stata riconosciuta tale con tutte le procedure qui indicate, coll'intervento della deputazione provinciale, sentiti i reclami tutti di chi di ragione; e soltanto allora comincia l'azione, direi, coercitiva, della legge; imperocchè può la deputazione provinciale far eseguire d'ufficio la legge a carico del comune, sostituendosi, direi, nel comune, in ciò a cui egli assolutamente non vuol mettere mano.

Io sono quindi d'avviso che l'onorevole ministro dei lavori pubblici potrebbe far buon viso all'emendamento proposto dagli onorevoli Accolla e Piroli, e riservare interamente nella parte quarta della legge tutte quelle importanti questioni da lui sollevate; di vedere, cioè, quale sia l'ingerenza del Governo allorchando si voglia obbligare il comune a costruire una strada.

Certamente la Commissione converrà con noi che per accelerare la costruzione di una strada fa mestieri di procedere con molta prudenza e non si dovrebbe con precipitate deliberazioni porre in iscompiglio l'assetto del comune.

Ciò detto spero che la Camera vorrà fare buon viso all'emendamento degli onorevoli Piroli ed Accolla, che la Commissione fa suo.

PRESIDENTE. L'onorevole Piroli ha facoltà di parlare.

PIROLI. Dopo le osservazioni fatte dall'onorevole relatore della Commissione ho poco o nulla da aggiungere. L'onorevole ministro crede che l'emendamento da noi proposto abbia troppo dell'indeterminato, e si è fermato sulla parte di esso che dichiarerebbe obbli-

gatorie le strade che mettono in comunicazione i centri principali di popolazione di uno stesso comune. Egli ha soggiunto: come volete dichiarare obbligatorie queste strade quando per avventura l'interesse generale vero potrebbe non esserci? Non nego che questo potrebbe essere un inconveniente, ma a mio credere il sistema dell'onorevole ministro ne presenta molti di più, e più gravi: e innanzi tutto quello di lasciare il tutto nell'indeterminato accordando all'arbitrio, sia pure prudente e illuminato, di un'autorità di dichiarare, senza norme precostituite della legge, obbligatoria a carico dei comuni la costruzione di una strada che essa giudichi d'interesse generale. Inconveniente per inconveniente, parmi che quello che toglie ogni incertezza e limita l'arbitrio sia da preferirsi. Spero quindi che il nostro emendamento verrà accettato dalla Camera.

PRESIDENTE. Il deputato Accolla ha facoltà di parlare.

ACCOLLA. Dirò pochissime parole. Una volta accettato il principio obbligatorio della costruzione delle strade comunali, è mestieri che nella legge siano definite le strade comunali, alla costruzione delle quali i comuni possano essere obbligati. Un articolo qualsiasi che lasciasse in arbitrio del prefetto, sentito pur anche il parere del Consiglio provinciale, la obbligatorietà o no di una strada, scalzerebbe, a mio avviso, il fondamento della legge.

Fa mestieri che le strade comunali siano assolutamente classificate per legge. Quando verremo poi all'ingerenza da darsi in questo alle autorità, allora il signor ministro potrà proporre una eccedenza maggiore, volendo noi efficacemente che la legge sia eseguita, perchè questo è il nostro scopo, ed il nostro intento, ed a ciò miriamo tutti: ma a questo punto non credo conveniente il dichiarare che ciò sia nell'arbitrio del prefetto, sentito il Consiglio provinciale.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Non è arbitrio.

ACCOLLA. Scusi signor ministro, è una legge che muta il principio dell'obbligazione. Osservi la legge del 25 maggio 1835 in Francia, e le risulterà che essa non diede mai ai prefetti la facoltà di dichiarare quali strade doveano essere obbligatorie, anche quando fosse sentito il Consiglio provinciale. La legge suddetta in Francia diede l'ingerenza al prefetto, perchè fossero eseguite, ma non gli diede mai facoltà di dichiarare quali fossero le strade per i comuni obbligatorie.

In Francia vi era un altro sistema: si classificarono le strade, vi erano le strade che mettevano in comunicazione molti comuni fra di loro; vi erano le grandi comunicazioni non che le strade che mettevano in comunicazione pochi comuni, e quelle che si facevano per comodo degli abitanti medesimi. Or secondo questa classificazione intervenivano delle preferenze.

Era un altro sistema quello della Francia; qui noi abbiamo le strade *A, B, C*, accennate nell'articolo

primo della legge che sono obbligatorie, vale a dire i comuni contraggono l'obbligo di costruirle e sistemarle, e noi dobbiamo dichiarare queste strade, per cui si contrae quest'obbligo dei comuni, poi abbiamo l'ingerenza provinciale. La Commissione si è ispirata ai nuovi ordinamenti dell'amministrazione comunale e provinciale che non sono certo quelli della Francia anche nel 1836, in cui decorreva l'epoca parlamentare.

In Francia il sistema della centralizzazione raggiunge, unisce tutto nelle mani dei prefetti, mentre noi abbiamo le nostre rappresentanze provinciali che tutelano i diritti dei comuni fra di loro, e sapientemente la Commissione diede alle deputazioni, anzichè ai prefetti, l'incarico di sorvegliare all'esecuzione della legge. Per altro poi nelle deputazioni provinciali il prefetto essendone presidente potrà sempre esercitare la sua azione tutoria.

Io prego perciò l'onorevole ministro a desistere dal suo emendamento, e di richiamarlo poi quando si parlerà dell'ingerenza provinciale, per trovar modo di mettere ancora il prefetto in un'ingerenza maggiore.

Ora, in Francia vi era ancora un altro sistema; vi erano i sorvegliatori che si recavano dovunque a vedere le costruzioni; e forse a questa istituzione si deve la costruzione di cento mila chilometri di strade dal 1837 al 1863. Ma bisogna che noi ci contentiamo del bene se non dell'ottimo; fa d'uopo che diamo impulso ai comuni, altrimenti non conseguiremo mai questa proprietà.

Epperò prego la Camera di accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Piroli e da me, riservando poi alla parte quarta il vedere, se dobbiamo o no attribuire al prefetto una maggiore ingerenza.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Prima di tutto risponderò all'accusa che io volessi attribuire ai prefetti un potere arbitrario per la esecuzione di questa legge. Tutt'altro che arbitrio. Quando ho detto che i prefetti debbono sentire i Consigli comunali, che inoltre debbono richiedere l'avviso dei Consigli provinciali, parmi avere allontanato di molto ogni possibilità di arbitrio. A meno che si voglia disconoscere la bontà delle disposizioni che informano la nostra legge provinciale, non è facile lo scostarsi dal sistema che io ho proposto.

L'onorevole Accolla poi ha detto che nemmeno in Francia si è osato arrivare a questo. Ma l'onorevole Accolla deve avere dimenticato l'articolo 5 della legge francese che dice:

« Si le Conseil municipal, mis en demeure, n'a pas voté, dans la session désignée à cet effet, les prestations et centimes nécessaires, ou si la commune n'en a pas fait emploi dans les délais prescrits, le préfet pourra, d'office, soit imposer la commune dans les limites du maximum, soit faire exécuter les travaux. »

A me pare chiaramente che la legge francese dia veramente quell'arbitrio (seppure può appellarsi con tal nome) che io mi sarei ben guardato di domandare alla Camera.

ACCOLLA. Domando la parola.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Fatta questa osservazione alla censura, mossami dall'onorevole Accolla, passerò alla questione che ci occupa.

L'onorevole relatore della Commissione ha detto di riconoscere col ministro l'importanza della questione da lui sollevata. Egli, mi pare, ha riconosciuto che, senza l'intervento efficace dell'autorità provinciale sarebbe difficile l'ottenere l'esecuzione di questa legge. Io dico di più che essa non avrà alcun risultato qualora non si faccia intervenire efficacemente l'autorità provinciale; e quando dico autorità provinciale intendo il prefetto, confortato dai voti e dalle deliberazioni del Consiglio provinciale o della deputazione provinciale, avendo io intiera fede nell'efficacia dell'autorità prefettizia confortata dal voto dei Consigli delle provincie.

Potranno essere avvenuti alcuni degli abusi accennati dall'onorevole relatore; ma credo che in massima, se noi vogliamo realmente arrivare a far prosperare gli interessi delle provincie, dobbiamo affidarci al voto ed alle discussioni di questi Consigli. Se noi non abbiamo fede nell'azione delle persone che conoscono realmente e da vicino le necessità del luogo, credo che non arriveremo mai a far nulla di veramente utile.

Dunque, ripeto, siccome l'onorevole relatore conviene con me sulla necessità di un intervento più efficace dell'autorità provinciale, rinuncio per il momento alla proposta che faceva all'articolo primo, salvo a riprodurla in un altro articolo.

PRESIDENTE. Mi pare che l'onorevole ministro abbia accettata la proposta degli onorevoli Piroli ed Accolla, ma con una riserva.

SELLA, relatore. Scusi; il ministro ha fatto la riserva riguardo all'autorità prefettizia, riservandosi a riproporla in altra parte della legge. La Commissione accetta quasi interamente questa proposta, anzi in parte si unisce alla riserva fatta dal ministro, ma l'emendamento Piroli e Accolla rimane intero com'è.

PRESIDENTE. L'onorevole Brunetti crede dovere aggiungere qualche cosa?

BRUNETTI. Domanderei di dire due parole.

PRESIDENTE. L'onorevole Brunetti ha presentato questa proposta:

« È obbligatoria pei comuni la costruzione delle strade che dalla legge sono classificate come comunali, ad eccezione delle strade poste dentro l'abitato e di quelle che conducono alle parrocchie ed ai cimiteri. »

BRUNETTI. Io dirò qualche parola, e spero che i componenti dell'emendamento accetteranno questa mia proposta, che non è che un sottoemendamento pura-

mente di forma. Le ragioni che m'indussero a proporre tale emendamento sono queste. Che cosa vogliono gli onorevoli Piroli ed Accolla col proporre il loro emendamento? Non vogliono altro se non che eccettuare dalla categoria delle strade obbligatorie quelle che all'articolo 16 sono poste alla lettera B, cioè quelle che sono nell'interno dell'abitato, e quelle che sono sotto la prima parte della lettera C, cioè quelle che conducono ai cimiteri ed alle parrocchie; quindi l'emendamento Piroli si riduce a questo: a non fare obbligatorie le strade le quali sono dentro l'abitato, quelle che conducono alle chiese parrocchiali e quelle che conducono ai cimiteri; però si riferisce all'articolo 16 ed alla lettera dell'articolo in modo che la locuzione resta affermativa.

Io, per regolarità di forma, vorrei che fosse negativa e ne dirò le ragioni.

Mi pare che la Commissione era anch'essa incorsa in questo pericolo: abbiamo l'articolo 16 che, si voglia o non si voglia, un giorno o l'altro dovrà essere riformato; e, quand'anche altro argomento non avessi, me ne porge uno lo stesso Accolla, il quale nel suo emendamento presentato ieri e stampato dava un'altra definizione delle strade comunali. Onde spero che anche l'onorevole Accolla, se ben la considera, tosto s'accorgerà che questa definizione delle strade comunali dovrà essere tardi o tosto riformata.

E se non fosse *de jure condito*, ma *de jure condendo*, io combatterei la prima parte dell'articolo 1 della legge che dichiara comunali le strade le quali si congiungono al capoluogo del circondario.

Se noi riproduciamo tutta la legge secondo l'emendamento Piroli affermativamente, cioè secondo il contenuto dell'articolo 16, nascerà certamente che, venendo alla riforma dell'articolo 16, noi dovremo anche ritornare sull'articolo 1 di questa legge.

Nel mio emendamento, o signori, io altro non ho avuto in mira che di ovviare a questo inconveniente: io volli esprimere la stessa idea contenuta nell'emendamento Piroli ed Accolla, ma in maniera che, quante volte venga una riforma all'articolo 16 della legge sui lavori pubblici, resti inalterato l'articolo 1 di questa legge.

L'onorevole Piroli vuole la obbligatorietà (mi si permetta questo vocabolo) delle strade fuori dell'abitato, e la voglio anch'io; vuole eccettuate quelle che conducono alle parrocchie ed ai cimiteri, e questa eccezione la voglio anch'io; ma quando si definisce quali sono le strade obbligatorie, io dichiaro che sono quelle stabilite in generale dalla legge eccettuati questi tre casi.

ACCOLLA. Non importa.

BRUNETTI. Dice l'onorevole Accolla che c'è altro.

Se voi lo riprodurrete per intero come sta, in tale caso la conseguenza evidente è che, riformando l'articolo 16, ci deve essere un articolo speciale che contenga l'articolo 1 di questa legge; mentre invece se

noi ci riferiamo alla legge in generale, quando verrà ad essere riformata questa legge, resta lo stato delle cose com'è.

PRESIDENTE. Vede l'onorevole Brunetti che non ci sarà un gran danno.

BRUNETTI. Ci sarà questo gran danno di dover riformare l'articolo 1, perchè, supponendo che noi mutiamo l'articolo 16, supponendo che in quell'articolo noi non dichiariamo comunali le strade che conducono alle ferrovie, e le strade che congiungono un comune col capoluogo e col circondario, noi dovremo riformare l'articolo 1 che oggi formuliamo in questa legge.

Io non so che bel metodo sarebbe, quando, riformando la legge sui lavori pubblici, dovessimo riformare una legge che abbiamo fra le mani, come non comprendo perchè in quest'articolo, che abbiamo fra le mani, dobbiamo copiare letteralmente l'articolo 16 della legge.

Io non combatto per nulla le idee dell'onorevole Piroli, ma solamente pregherei tanto la Commissione che gli onorevoli proponenti l'emendamento di guardare che si tratta di regolarità di forma.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento dell'onorevole Brunetti.

(È rigettato.)

La parola spetta all'onorevole Possenti.

POSSENTI. Io non avrei chiesto la parola, vedendo che la Commissione, il ministro e la Camera sono disposti ad accettare l'emendamento Accolla-Piroli, e perciò non farò perdere tempo alla Camera per metterle sott'occhio i riflessi pei quali quest'emendamento mi pare una superfetazione, che non raggiunge lo scopo per il quale si propone. Siccome però non credo che guasti la disposizione dell'articolo, così io non mi vi opporrò; solo mi riservo di proporre, quando si tratterà dei sussidi, che il Governo e le provincie abbiano facoltà di negare i sussidi a quelle strade che non risulteranno di vera necessità.

Questo, credo io, sarà il solo modo d'impedire che i comuni facciano di preferenza quelle strade che la Camera non vorrebbe che si facessero fuorchè per le ultime. Poichè egli è evidente che i comuni vorranno precisamente fare per prime quelle strade che menano alla chiesa, al santuario, al cimitero. (*No! no!*) Per conseguenza, siccome non è tolta colla legge la facoltà ai comuni di fare queste strade, e se la si volesse togliere, sarebbe, secondo me, una disposizione ingiusta, così riserbandomi di fare la proposta che ho accennato proporrò a suo tempo l'emendamento opportuno.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti l'articolo 1 quale è proposto dagli onorevoli Piroli, Accolla e Gravina, ed accettato dalla Commissione e dal Ministero. Lo rileggo:

« Art. 1 È obbligatoria per i comuni la costruzione e sistemazione delle strade comunali :

« a) Che sono necessarie per porre in comunicazione il maggior centro di popolazione di un comune col capoluogo del rispettivo circondario o nel maggior centro di popolazione dei comuni vicini.

« b) Quelle che sono necessarie per mettere in comunicazione i maggiori centri di popolazioni del comune con le ferrovie e i porti sia direttamente, sia collegandosi ad altre strade esistenti.

« c) Quelle che devono servire a mettere in comunicazioni le frazioni importanti di un comune. »

Quelli che approvano quest'articolo sorgano.

(La Camera approva.)

Passiamo all'articolo 2, di cui do lettura:

« Non bastando le rendite ordinarie, i prestiti ed i capitali disponibili, i comuni provvederanno alla costruzione e sistemazione delle strade con un fondo speciale risultante:

« a) Da una sovrimposta sulle tasse dirette non eccedente il 5 per cento delle tasse erariali;

« b) Da una tassa speciale sui principali utenti;

« c) Da prestazioni d'opera degli abitanti del comune;

« d) Da pedaggi;

« e) Da sussidi dello Stato e della provincia, dalle offerte volontarie e dalla vendita delle aree abbandonate.

« Questo fondo speciale debbe essere impiegato nella costruzione e sistemazione delle strade, o nel servizio di prestiti fatti per tale scopo, e non può essere speso per altri usi, e neppure per la manutenzione delle strade. »

L'onorevole Chidichimo propone la soppressione del paragrafo B di questo articolo 2.

Egli ha facoltà di parlare per svolgere la sua proposta.

CHIDICHIMO. La soppressione testè annunciata dall'onorevole presidente del paragrafo B dell'articolo 2, di che è oggetto il mio emendamento, si fonda sopra considerazioni generali e speciali, ed io credo che la Camera possa farvi benevola accoglienza.

Sarò, come al mio solito, brevissimo; accennerò solamente le ragioni che mi hanno indotto a proporre questo emendamento, e lascerò lo sviluppo alla saviezza degli onorevoli miei colleghi, per non abusare di un tempo oramai troppo prezioso.

Vengo spinto a proporre questo emendamento dalla definizione che si dà dei principali utenti dall'articolo 3 della legge in discussione:

« Sono considerati come utenti principali i proprietari di terre in una zona adiacente alla strada che si costruisce, di larghezza di un chilometro per parte, come pure i proprietari di foreste, miniere, cave e stabilimenti industriali in ogni parte del comune, a meno che dimostrino che il reddito od il valore di questi stabili non verrà per la costruzione della strada ad accrescersi almeno del ventesimo. »

Io accetterei questa speciale tassa chiamata dei prin-

cipali utenti, com'è definita dall'articolo 3 testè citato, quando si trattasse della costruzione di una strada vicinale, ma non posso ammetterla assolutamente in principio, quando si tratta della costruzione della strada di un comune.

Infatti tutte le strade, non dico ferrate, nazionali e provinciali, ma anche le comunali, sono state a peso della generalità dei cittadini.

Ora possono avvenire due casi: o un comune è fornito di strade, o non lo è affatto; non ci può essere via di mezzo.

Esaminiamo ponderatamente questi due casi.

Se il comune ha delle strade costruite, ne verrà una ingiustizia manifesta, perchè quelli che sono proprietari di terreni adiacenti alle strade già costrutte non avranno alcun carico maggiore dalla presente legge...

Una voce a destra. Neanche un vantaggio!

CHIDICHIMO... coloro che si trovano avere una strada nuova a costa del loro fondo saranno obbligati a pagare un maggior peso, cui tutti gli altri contribuenti non furono mai sottoposti. Ecco una sproporzione di trattamento fra i cittadini dello stesso comune.

Se al contrario vi sarà un comune che non ha strade e che ne farà delle nuove, allora tutti i cittadini del comune, certo anche quelli dei fondi non limitrofi, ne profitteranno, ed il carico maggiore sarà solamente di quei proprietari che sono nella zona adiacente di un chilometro.

Ma passiamo a considerare un altro ordine d'idee più generali. A tutti è noto che sgraziatamente in Italia l'imposta fondiaria è diventata assai grave. L'ultimo terzo decimo votato vi ha spinti in una via che tutti vediamo essere pericolosa di percorrere intera. Però accetto la sovrimposta del 5 per cento sulle tasse erariali voluta dal paragrafo *a* dell'articolo 2, e ciò in omaggio a quel sentimento che c'impone de'sacrifici, e che spero saranno compensati col tempo da vantaggi maggiori; ed anche questa imposta gravitar deve sopra tutti i contribuenti del comune; ma non posso accettare una tassa speciale sopra i principali utenti doppia della prima.

Sapete che cosa produrrà un tale aggravio? Un'avversione, una gelosia, una odiosità tra i cittadini dello stesso comune, in guisa che le benevole intenzioni della legge non potranno fruttare, e l'opera del Governo, della deputazione e del Consiglio provinciale, avversata dagli abitanti del comune, si renderà sempre più ardua e malagevole.

Inoltre nelle provincie siciliane e fin'anche nelle napoletane esisteva una certa tassa che si chiamava *erariale*. Per questa i terreni adiacenti alla strada erano divisi in più zone e sottoposti ad una misura di tassa proporzionata alla maggior o minor distanza dalla strada. Ora il Governo che aveva stabilito quella tassa non potè trarne quel frutto che ne sperava e fu obbligato a rinunciarvi.

Ogni giorno nelle cose nostre prendiamo esempio dalla Francia. Intanto nella costruzione delle strade comunali ciò non si vuol fare. In Francia non si tassano per le strade comunali i proprietari adiacenti. Furono tassati per la costruzione delle sole strade vicinali, ed ora anche questa tassa speciale fu abolita.

Noi che seguiamo in tutto, comunque imperfettamente, la Francia, in questa questione cerchiamo discostarci da questo principio, e di ritornare trent'anni addietro.

Vi è inoltre un'altra considerazione che credo più grave.

Il paragrafo *d* dell'articolo 2 stabilisce la tassa dei pedaggi. Ora, i così detti *principali utenti* dovranno pagare la tassa speciale che li colpisce, che di già è assai grave, più la tassa di pedaggio. Ciò senza dubbio importa una duplicazione di tassa sul medesimo individuo. Spero che nessuno potrà mettere in dubbio la validità di questa ragione.

Guardiamo poi un'altra condizione di cose, per quanto concerne specialmente le zone di un chilometro adiacente alla strada. Se la zona tassabile si mantiene come è definita dalla legge, cioè di un chilometro a diritta e di un chilometro a sinistra della strada, può avvenire un grave sconcio.

Vi saranno dei comuni che a questa distanza avranno tre o quattro strade; e qui mi appello a tutti coloro che appartengono alle provincie che ne son provviste, per appoggiare questo fatto. Ebbene, costoro non troveranno di troppo facile applicazione la legge: o almeno essa non darà un frutto proporzionato all'odiosità che produce. Al contrario vi saranno dei comuni, come avviene in molte provincie siciliane e calabresi, sprovvisti di strade rotabili o ferrate a una distanza non di un chilometro, ma di 10 e di 20, e non credo di esagerare se dico di 50. Di più, ci potranno essere dei comuni che abbiano il territorio prossimo a queste strade che appartengono ad altro comune. Ciò porterà delle gravi perturbazioni nell'applicazione della tassa speciale sui principali utenti di che discutiamo.

Conchiudo senza dilungarmi di più, omettendo lo sviluppo di queste mie idee e tralasciando molte altre cose che potrei dire sul proposito. Lo fo, ripeto, per non abusare della cortesia della Camera, sperando che faranno buon viso al mio emendamento la Commissione e l'onorevole ministro dei lavori pubblici, a quest'ultimo interessando, come interesserebbe molto più al ministro delle finanze, di appoggiare queste mie idee perchè si pagassero più volentieri le altre tasse. Qui passo avanti e chiudo il mio discorso.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la proposta dell'onorevole Chidichimo.

CHIDICHIMO. Domanderei solamente se sia accettato il mio emendamento o no dal Ministero e dalla Commissione, e quindi non vorrei che sia messo ai voti prima che questi avessero espresso il loro sentimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sella.
SELLA, relatore. La Commissione è dolente di non potere accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Chidichimo, perchè, quando si considerino bene le disposizioni della legge, io spero che anche l'onorevole proponente si tranquillerà intorno alla tassa sui maggiori utenti.

Infatti, noi abbiamo detto che si considerano come maggiori utenti coloro che sono proprietari di terre poste in una certa zona laterale della strada. Abbiamo qualificato ancora come maggiori utenti coloro che hanno foreste, cave, miniere ed altre simili industrie nel comune. Però abbiamo stabilito un principio importante, ed è che, quando taluno possa dimostrare che la strada o non gli serve, o non gli cresce il suo reddito di un ventesimo, egli non deve essere considerato come maggiore utente. Invece, se egli non può dimostrare che il suo reddito non riceve quest'aumento, non deve e non può lagnarsi che vi sia ingiustizia.

Supponga l'onorevole Chidichimo che vi sia un proprietario di una cava, un proprietario di una foresta, il quale dalla costruzione di una strada abbia il beneficio di un grande aumento nel prodotto netto della sua proprietà; metta anche un proprietario di terre, il quale si possa valere di questa strada pel trasporto delle sue produzioni, non che delle diverse materie che gli occorrono, evidentemente se egli accresce il suo reddito di più che un ventesimo, non dovrà lagnarsi se si aumenta la sua sovrimposta di un'aliquota che non potrà mai eccedere il ventesimo ed il ventennio.

Ma vi ha di più: se il comune non impone i cinque centesimi addizionali sopra tutta la massa dei contribuenti, anche il maggior utente non cresce la sua speciale sovrimposta al di là della ragione in cui cresce quella degli altri utenti; la sua sovrimposta speciale non viene aumentata che del 3 o del 4 per cento, se i centesimi addizionali messi sugli altri contribuenti non sono che del 3 o del 4 per cento.

Del resto, l'onorevole Chidichimo consideri la medaglia dai due lati. L'esercente di talune professioni entro un comune può avvenire che si giovi della strada conducente al capoluogo di provincia, od al capoluogo di circondario, e poco si giovi invece di altre strade le quali servono essenzialmente ai proprietari delle terre attraversate da queste strade.

Ora, come vuole l'onorevole Chidichimo che, mentre questo esercente è sovrimposto sui redditi della sua professione e concorre coi suoi centesimi addizionali alla costruzione di cosiffatte strade di cui non si serve, per altra parte debba scorgere come chi ne ha un grande vantaggio diretto non concorra almeno in maggior misura alla loro costruzione?

La Commissione deve poi preoccuparsi della necessità di formare un fondo, il maggiore possibile, per la costruzione delle strade, perchè senza mezzi adeguati non si consegue lo scopo. Noi troviamo nella sovra-

tassa speciale sui maggiori utenti un mezzo d'importanza, se non grandissima, almeno non ispregevole.

Io non credo che la tassa sugli utenti, quando calcolata anche per tutto il tempo per cui dura, possa dare un fondo totale, il quale possa giungere al 10 per cento del capitale che sarà necessario per la costruzione di queste strade.

Occorrerebbe spendere troppe parole e quindi troppo tempo per esporre le ragioni di questo mio apprezzamento. Ma vi è nello stabilire questa tassa sui maggiori utenti una ragione di giustizia evidente, una ragione per cui viene ad essere tolto in certo modo un ostacolo che qualche volta si trova nella costruzione delle strade.

Ha un bel dire l'onorevole Chidichimo: ma è nella coscienza di tutti gli abitanti di un comune che quando si fa una strada, la quale attraversa una determinata zona, questa strada serve più ai proprietari di quella zona che non a quelli della zona diametralmente opposta. Pensi l'onorevole Chidichimo che quando in un comune si comincia a fare una strada in una data direzione e che quel comune non ne abbia altra, coloro i quali sono lungi dalla medesima non possono non provare il sentimento che la strada giova più ad altri che a loro. È un sentimento di giustizia che io credo essere in tutti, e per conseguenza si giova anche sotto questo aspetto alla costruzione delle strade, ammettendo la tassa sui maggiori utenti.

Io credo poi che la forma adottata si abbia il vantaggio di rendere molto semplice la cosa e di togliere le contestazioni.

PRESIDENTE. Dopo di ciò l'onorevole Chidichimo crede d'insistere?

CHIDICHIMO. Io non sono niente affatto persuaso delle ragioni svolte dall'onorevole relatore; e tanto più non posso esserlo perchè veggo, nella legge che abbiamo presente, dichiarata dall'articolo primo obbligatoria la costruzione delle strade, e limitato quest'obbligo alle strade puramente necessarie. È questo un altro argomento per tenermi sempre più fermo nelle mie convinzioni.

PRESIDENTE. Dunque mantiene la sua proposta. Domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cortese.

CORTESE. Io ho domandato la parola per pregare la Commissione a voler depennare dal primo alinea del secondo articolo la parola *prestiti*.

La Commissione pone come condizione, perchè i comuni possano avvalersi delle facoltà concesse con le lettere *A, B, C, D, E*, che essi abbiano esauriti i mezzi i quali provengono dalle rendite ordinarie, da prestiti e da capitali disponibili. Infatti l'articolo dice: « non bastando le rendite ordinarie, i prestiti ed i capitali disponibili, » ecc.

Se noi lasciamo la parola *prestiti*, questi basteranno

sempre, essendo fatti in proporzione dei bisogni. Dunque, se si pone come condizione di ricorrere alle altre facoltà concesse, soltanto quando i prestiti non bastano...

SELLA, relatore. Ha ragione.

CORTESE. Siccome la Commissione dice che ho ragione, io non voglio averne più del bisogno, e mi fermo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Prima che la Commissione risponda alle obiezioni state mosse, io vorrei che ponesse mente se in quest'articolo 2, nell'enumerare i mezzi di cui il comune deve valersi prima di ricorrere alle imposte ordinarie, non convenisse comprendere anche il prodotto delle alienazioni dei beni.

Se un comune possiede dei beni, mi sembra giusto che per procurarsi i mezzi di fare le strade debba alienarli prima di ricorrere agli aggravii straordinari, tanto più che generalmente questi beni fruttano poco all'erario comunale.

Io prego la Commissione di considerare se questa osservazione sia giusta.

SELLA, relatore. La Commissione non disconviene nel concetto dell'onorevole ministro, anzi essa crede di averlo compreso coll'enunciare i capitali disponibili.

Infatti l'articolo 2 dice: « Non bastando le vendite ordinarie, i prestiti ed i *capitali disponibili*, i comuni provvederanno, » ecc.

Se si volesse introdurre una frase generale, la quale dicesse che i comuni, prima di servirsi dei mezzi indicati all'articolo 2, debbono vendere i beni che posseggono, questa disposizione potrebbe dare luogo ad inconvenienti, essendovi dei beni comunali i quali non conviene, per ragioni igieniche e di conservazione del suolo, che siano venduti. Invece, dicendo in genere *le risorse disponibili*, si capisce che i comuni, prima di ricorrere ai prestiti ed agli altri mezzi indicati in questo articolo, devono vendere i beni di cui possono disporre senza inconvenienti.

La Commissione adunque crede che il desiderio dell'onorevole ministro sia soddisfatto lasciando quelle parole *capitali disponibili*.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Se la Camera crede che dalle parole *capitali disponibili* si debba realmente arguire che il comune, se ha beni, abbia ad alienarli prima di ricorrere ai prestiti, io non ho da opporre altra difficoltà.

PISANELLI. Intendimento della Commissione è che, se un comune ha alienato dei beni ed ha perciò un capitale del quale disporre, non possa ricorrere a prestiti prima di aver fatto fronte alle spese col capitale disponibile medesimo; ma la Commissione non intende che i comuni abbiano ad essere astretti a vendere i beni dei quali sono proprietari, prima di ricorrere ai prestiti, perchè questi beni potrebbero loro essere indispensabili, come egregiamente osservò l'onorevole

Sella, per pascolo, per far legna, e via dicendo, e perchè potrebbero essere di tal natura da non potersi o solo difficilmente alienare. Ad ogni modo non si può imporre ad un comune l'obbligo assoluto di alienare beni immobili che servono di tanta garanzia al comune medesimo e impedirgli di ricorrere alle prestazioni se non se quando si trovi sfornito di ogni qualunque possedimento; vale a dire non si può obbligare il comune ad impoverirsi prima per poi ricorrere alle prestazioni. Noi, ripeto, riteniamo soltanto che i capitali provenienti da beni alienati, capitali che il comune tiene disponibili, debbano, prima di ricorrere alle prestazioni, investirsi nella costruzione delle strade.

PRESIDENTE. Il deputato Nervo ha facoltà di parlare.

NERVO. Con mio rincrescimento non posso convenire nella proposta fatta dall'onorevole Cortese di non annoverare i prestiti fra i mezzi a cui i comuni possono rivolgersi prima di applicare le sovrimposte ed i pedaggi.

Voci. No, non è questo!

CORTESE. Perdoni, non ho fatto questa proposta.

NERVO. L'onorevole Cortese, se ho bene inteso, vorrebbe che i comuni ricorressero anzitutto ai mezzi indicati sotto le lettere *a, b, c, d*, prima di ricorrere ai prestiti.

CORTESE. È tutto al contrario.

SELLA, relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole relatore.

SELLA, relatore. Se mi permettono, posso forse dare uno schiarimento che persuaderà l'onorevole Nervo.

L'onorevole Cortese vuole (od almeno è così che la Commissione l'intende) che, se un comune vuol fare dei prestiti per costrurre più celeremente le sue strade, tanto meglio, ma se un comune non ha potuto fare tutte le sue strade con prestiti non debba essergli vietato di ricorrere alla prestazione d'opere od ai pedaggi per compiere ciò che coi prestiti non ha potuto.

Spero che da queste spiegazioni l'onorevole Nervo rimarrà soddisfatto.

NERVO. In seguito alle spiegazioni che l'onorevole Sella ha avuto la compiacenza di darmi, credo sia il caso di lasciare la parola *prestiti*.

Bisogna aver presente questa circostanza: con questa legge non si debbono mettere i comuni nella necessità di trovare, colle risorse accennate sotto le lettere *a, b, c, d, e*, tutto il capitale necessario per la costruzione delle loro vie di comunicazione.

Io vorrei che la legge tendesse ad ammettere queste risorse, ma solo come mezzo di procurarsi il capitale necessario, perchè, come è già stato notato dall'onorevole Chidichimo, e come credo che la Commissione e tutti riconoscano, l'imposta fondiaria è appunto in proporzione molto elevata dai centesimi addizionali locali; ora qui colla sovrimposta sulle tasse dirette, e colla tassa speciale sugli utenti, noi veniamo ad autorizzare un'altra sovrimposta del 15 per cento sopra

l'imposta provinciale, senza contare i centesimi addizionali locali e provinciali. Io mi preoccupo di questa circostanza, e vorrei che colla proposta dell'onorevole Cortese non fosse tolta la libertà ai comuni, od almeno non fosse loro fatto obbligo di valersi di queste speciali risorse, anzichè di prestiti, come capitale per la costruzione delle vie.

Si noti ancora che fra queste risorse sono compresi i pedaggi, banditi da tutte le legislazioni moderne.

TENANI. Li abbiamo nella legge dei lavori pubblici.

NERVO. È un difetto da emendare quanto prima.

CIVININI. Domando la parola per una mozione d'ordine.

NERVO. Ammetto che, per le condizioni speciali del paese a cui deve principalmente essere applicata questa legge, si possa per vero adottare anche questo cespite di rendita, ma non è men vero che esso non corrisponde più ai tempi; quindi i mezzi che i comuni debbono procurarsi per costruire queste vie debbono risultare particolarmente da eccedenze di rendite ordinarie, le quali si capitalizzano col mezzo di prestiti.

Ecco, secondo me, il principio essenziale su cui si deve basare questa legge per la parte finanziaria.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Civinini per una mozione d'ordine.

CIVININI. La mia mozione d'ordine è semplicissima. In questo secondo articolo sono comprese diverse questioni, ciascuna delle quali deve trattarsi ed essere decisa dalla Camera, per la sua speciale importanza.

Ora, io pregherei l'onorevole presidente e la Camera di voler semplicizzare il nostro lavoro, trattando queste varie questioni una alla volta, altrimenti chi parla non saprebbe a chi debba rispondere, nè di quale proposta si discuta.

PRESIDENTE. Non sono che due.

CIVININI. Mi permetta, onorevole presidente: noi abbiamo la proposta dell'onorevole Cortese al principio dell'articolo, circa il lasciare o no la parola *prestiti*; quindi l'onorevole Chidichimo è passato al paragrafo *b* ed ha parlato della tassa speciale sui principali utenti.

PRESIDENTE. E non ve ne sono altre.

CIVININI. Ma potrebbero sorgerne altre. Ecco qui il mio amico Sanguinetti che vuol parlare sui pedaggi.

PRESIDENTE. Ma bisogna bene che acconsenta che le decisioni si prendano dopo avere sentita la discussione sui vari punti controversi; questo è conforme a tutti i precedenti parlamentari.

CIVININI. A me pareva che si sarebbe di molto abbreviato se si fosse deciso su ciascuna questione separatamente.

PRESIDENTE. L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di parlare.

SANGUINETTI. Giacchè ho la parola, comincerò dal far osservare all'onorevole Nervo che forse egli, per la lontananza, non ha bene compresa la portata della proposta dell'onorevole Cortese.

Stando l'articolo come fu redatto dalla Commissione, il prestito sarebbe sempre obbligatorio per il comune prima che possa addivenire ai vari mezzi che sono indicati per avere i capitali onde fare le strade. Ora, l'onorevole Cortese diceva: se lasciate la parola *prestiti*, è evidente che ci siano questi mezzi indicati nei paragrafi *a, b, c*, poichè qualunque sia il saggio dell'interesse, l'autorità saprà certo e sempre obbligare il comune a fare un prestito, ed in modo che abbia i capitali necessari per le strade; quindi, egli diceva, si sopprima la parola *prestiti*. Sopprimendo la parola *prestiti* non si toglie al comune la facoltà di fare il prestito, ma si vuol togliere l'obbligatorietà a farlo prima che si addivenga a procurarsi i mezzi coi paragrafi *a, b, c* e via discorrendo. Così stando la proposta Cortese, è razionale che la Commissione l'abbia accettata.

Io poi ho chiesto la parola per proporre, come propongo fin d'ora che sia cancellato il paragrafo *D*, ossia le parole «Da pedaggi.» Mi pare che il voler permettere che si istituiscano dei pedaggi sia un far ritorno al medio evo. Vediamo che nel Belgio, dove si sviluppa una legislazione economica liberalissima, si è venuto al punto in cui si sono aboliti persino i dazi nelle città chiuse, e si sono compensati i municipi mediante un assegno che loro si è fatto sulle dogane generali dello Stato.

Quella è una buona legislazione, e favorisce lo sviluppo del commercio e dell'agricoltura. Or bene, qui nel primo articolo si obbligano i comuni a costruire le strade; s'impongono loro spese obbligatorie, e sta bene. Ma quando si sono dette *obbligatorie* queste strade, non vi è forse contraddizione nel dare poi facoltà di mettere pedaggi? Ma che cos'è il pedaggio? Il pedaggio è una limitazione dell'uso della strada. Evidentemente chi non ha il soldo non passa.

Per esempio, il ponte di ferro che c'è sull'Arno a Firenze, quel contadino per cui è di peso lo sborsare un soldo, non lo passa; e così è il pedaggio a Torino. Vi dirò ancora che io ho veduto nella Valsesia dei ponti di ferro sulla Sesia, che è un fiume piuttosto grosso, dove esistono i pedaggi. Ebbene gli inconvenienti che ne vengono sono gravissimi. Vi sono dei contadini che alle volte mettono a repentaglio la propria vita, traversando a nuoto il fiume anzichè pagare un soldo, e molti e molti che avrebbero da trasportare roba non passano il ponte, e fanno un viaggio tre volte più lungo per non pagare quella tassa.

Ma vi è poi un'altra considerazione, ed è che si deve spendere il doppio di quanto rende il pedaggio per mantenere le persone che lo riscuotono; e questo l'ho verificato per esperienza, specialmente nei piccoli comuni. Questo non dico per i grossi comuni, come Torino, dove il commercio è molto attivo, ma sibbene per i piccoli dove è ristretto e per cui i viandanti sono pur anche pochissimi.

In questi comuni la spesa esaurirebbe i due terzi

della entrata: ora, è egli bene lasciare questi pedaggi?

Quando la legge ha escogitato tanti mezzi con cui si possono procurare i fondi necessari alla costruzione di strade, io dico: si lasci questa anticaglia del pedaggio, poichè mi pare evidente che costruzione obbligatoria e pedaggio è, ripeto, una vera contraddizione.

Prego quindi la Camera a voler respingere questo paragrafo *D*, relativo ai pedaggi, e spero che l'onorevole ministro vorrà pure accettare la mia proposta.

PRESIDENTE. Questa discussione pertanto sarebbe esaurita e si riterrà quindi che l'articolo secondo comincerà dalle parole: « Non bastando le rendite ordinarie, ecc. »

VILLANO. Io credo che tutte le difficoltà potrebbero dileguarsi agevolmente con uno spostamento di parole; se, cioè, la parola *prestiti* togliendosi dal primo paragrafo, si aggiungesse ai seguenti come uno di quei mezzi designati colle lettere A B C D, sia che tolto il pedaggio ne prendesse il luogo, sia che vi si aggiunga un altro paragrafo in modo da rendere la locuzione completa.

Così s'intenderebbe che, qualora fossero esauriti gli altri mezzi, i comuni potrebbero poi provvedere colle tasse speciali e coi *prestiti*, poichè, se è giusto che non s'incominci subito dai prestiti ai quali ricorrendo da principio è chiaro che non si arriverebbe mai alle altre sovrimposte, sarebbe però cosa strana che fosse tolto ai comuni un mezzo così efficace di provvedere ai loro bisogni, come è il prestito che non dovrebbe essere se non un mezzo sussidiario come tutti gli altri.

PRESIDENTE. Legga l'ultimo comma: mi pare che soddisfi allo scopo cui tende la sua proposta.

VILLANO. Sta bene ciò che il signor presidente osserva, ma io trovo che non sarebbe forse inutile che si aggiungesse in un paragrafo speciale questa facoltà di fare prestiti. È meglio assai chiarire da principio il mezzo che più facilmente può essere posto nelle mani del comune.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, si compiaccia d'inviare per iscritto il suo emendamento al banco della Presidenza.

Voci. Ai voti!

SORMANNI-MORETTI. Io aveva domandato la parola quando l'onorevole relatore Sella interpretava le parole *capitali disponibili* nel senso che era stato proposto dall'onorevole ministro, ossia nel senso che un comune, prima di poter valersi dei mezzi a lui concessi dalla presente legge per costruire strade comunali, debba avere esauriti e pertanto venduti tutti eziandio i suoi beni e possidenze stabili, ritenendo queste come fossero implicitamente comprese nell'indicazione di *capitali disponibili*; ma, siccome questa interpretazione è stata rettificata da un altro membro della Commissione, dall'onorevole Pisanelli, io non avrei più nulla ad aggiungere in proposito.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Posenti.

POSSENTI. Io ho precisamente domandata la parola in senso contrario.

Nella redazione di questo progetto di legge, non in questo precisamente, ma nella sua prima base, ebbi anch'io qualche parte, ed io veramente sostenni che prima di molestare tutto il mondo, i comuni che hanno roba, fondi e danari debbano cominciare ad adoperare roba, fondi e danari, e che prima di tutto si debbano impiegare nella costruzione delle strade le rendite ed il patrimonio comunale.

La Lombardia si è dotata di strade, ma qual è il comune di Lombardia che siasi avanzato un ettaro di terreno, salvo, io credo, i boschi di cui però non è rimasto che la nuda roccia, dopo aver raso sino al suolo gli alberi?

È evidente che, finchè si hanno mezzi propri comunali, non si hanno da imporre nè comandate, nè pedaggi, nè centesimi addizionali.

Quindi, invece di *capitali disponibili* propongo si sostituisca i *beni comunali*.

PRESIDENTE. L'onorevole Garau ha facoltà di parlare.

GARAU. Io parlo nel senso stesso dell'onorevole Posenti.

I beni stabili in mano dei comuni sono *mali* non *beni*. Sono mali perchè danno occasione di malversare agli amministratori; danno occasione di frodi tanto quando si affittano, quanto quando si riparano; sono mali perchè diminuiscono le forze produttive della nazione; tutti i paesi civili hanno obbligato i comuni a vendere i beni stabili, o sono nella via d'obbligarli. La nostra legge comunale stessa autorizzò i Consigli provinciali ad obbligare i comuni a vendere.

Se non si fosse sollevata questa questione, io mi sarei astenuto dal parlare; ma, dal momento che si è messa avanti, io credo che non si debba smettere neanche nell'attuale discussione un principio così generalmente riconosciuto.

Epperò prego la Commissione a concretare maggiormente il suo concetto scrivendo, invece di *capitali disponibili*, *beni disponibili*.

Se la Commissione la intende così, bene; altrimenti farò mio quell'emendamento.

CORTESE. Io ho domandato la parola per far osservare all'onorevole Villano che, se egli intende, quanto all'articolo 1, della facoltà dei comuni di fare prestiti per compiere le loro opere stradali, cotesta non è una facoltà che accordi questa legge; di modo che non c'è bisogno d'inserirla nella medesima. Se poi si dicesse qui: i comuni provvederanno a fare le loro strade con prestiti e poi cogli altri mezzi che sono ivi indicati, o questi prestiti corrisponderebbero alla necessità dell'opera, e allora sarebbe vano ricorrere agli altri mezzi; o dovrebbero solo servire per una parte della loro opera, ed allora sarebbe un imbarazzo il

definire questa parte. Se l'onorevole Villano vuol salvare la facoltà dei comuni a fare dei prestiti per le strade, questa facoltà non è per niente pregiudicata dalla soppressione della parola *prestiti*.

Io ho domandato anche la parola per oppormi a coloro che propongono la soppressione dei pedaggi. Sarà questo un ritornare al medio evo, ma io ritornerai anche alla Grecia antica per poter far denaro e costruire le strade.

Di più, non mi pare che questa sia poi cosa tanto da medio evo, dappoichè, per esempio, nel 1861, epoca assai lontana dal medesimo, io ho percorso da Palermo a Monreale una magnifica strada su cui si pagava il pedaggio, e mi si disse che con esso si era riscosso tanto da poter rimborsare la spesa. Noi dunque seguiremo l'esempio di Palermo del 1861, invece di pigliarlo dal medio evo, e faremo sì che i comuni possano fare le loro strade e rifarsi delle spese in parte coi pedaggi.

CADOLINI. L'onorevole Sanguinetti dice che bisognerebbe abolire i pedaggi esistenti, anzichè crearne dei nuovi.

Io osserverò che, quando non si hanno le strade, piuttosto di continuare a non averle, è meglio stabilire i pedaggi. I paesi che li abolirono sono pur essi passati per queste fasi: prima hanno creato i pedaggi per costruire le strade; poi, quando le strade produssero i loro frutti, li hanno aboliti. Noi dunque, giacchè purtroppo siamo in questa dolorosa condizione, cominciamo a fare le strade mettendo i pedaggi, per abolirli poscia a suo tempo.

Voci. La chiusura!

CADOLINI. L'onorevole Sanguinetti deplorava come i privati che si serviranno delle strade, non ne avranno un libero uso, e dovranno pagare il pedaggio. Ma parmi chiaro che tutti preferiranno avere la strada pagando, che essere privi di comunicazioni.

Perciò io prego la Camera a non volere tener conto delle considerazioni dell'onorevole Sanguinetti, e prego gli onorevoli miei colleghi a voler passare sopra a tutte queste questioni, che sono proprio questioni teoriche, oggidì che noi ci troviamo in questa condizione; infine pregherei la Camera a voler passare alla votazione di questo articolo, e quindi alla discussione degli articoli successivi.

PRESIDENTE. L'onorevole Pisanelli ha facoltà di parlare.

Voci. Ai voti! ai voti!

PISANELLI. Esporrò brevemente l'opinione della Commissione intorno ai punti controversi. La prima questione cade sulla parola *prestiti*. Le ultime parole dell'onorevole Cortese hanno abbastanza illuminato la coscienza della Camera sull'utilità di sopprimere questa parola. Ciascun comune ha la facoltà di fare il prestito. Qui si tratta di fornire ai comuni i mezzi

necessari a contribuire in un modo speciale per le strade.

Vi è la seconda questione dei beni. L'onorevole Garau e l'onorevole Possenti richiederebbero che il comune non avesse diritto alle prestazioni indicate nell'articolo secondo, se prima non si fosse spossessato di tutti i beni: un comune che possiede un palmo di terra non può, secondo loro, ricorrere a questa prestazione. Signori, ciò è evidentemente impossibile, lo sento ripetere da parecchi deputati...

GARAU. Domando la parola.

PISANELLI... ma aggiungo una sola osservazione. Gli onorevoli Garau e Possenti cercano di far sorgere qui incidentalmente, in occasione della prestazione, una questione gravissima sulle proprietà dei comuni, perchè essi dicono: i comuni sono pessimi proprietari, pessimi amministratori, perciò vendano i loro beni. Bisogna disammortizzare queste proprietà, bisogna convertirle. È questa una questione grande, generale, che non può trovar luogo in questa sede; poichè nello stato attuale, se voi imponete questa condizione ai comuni, le strade non saranno fatte in alcun modo, perchè c'è una grande difficoltà. Noi dunque riteniamo la prima formula del progetto di legge, cioè, che si possa ricorrere alle prestazioni quante volte manchino capitali disponibili.

La terza questione è stata sollevata dall'onorevole Chidichimo, a cui ha risposto l'onorevole Sella relatore della Commissione, ed intorno alla quale io non aggiungo altro.

L'ultima è relativa ai pedaggi, e vi ha risposto l'onorevole Cadolini. Per fare le strade bisogna cominciare da qualche cosa, fosse anche dai pedaggi; dopo che le strade saranno fatte, i pedaggi cadranno. Si dice che coi pedaggi torniamo al medio evo; sapete qual è il vero medio evo?...

ACCOLLA. Ci siamo ancora oggi nel medio evo!

PISANELLI. Il vero medio evo si ritrova in tutte quelle provincie in cui non ci sono strade (*Benissimo!*); la mancanza di strade è la vera cagione dello stato infelice in cui tali provincie si trovano. Cerchiamo adunque di far tutto quello che è in nostro potere per togliere questa grande calamità in cui versa una gran parte delle nostre provincie, e noi avremo tolto le ultime reliquie del medio evo. Eppoi, signori, a che parlare di medio evo, quando nella Francia, nella Germania, ed in mezzo alla stessa Londra, le strade non si fanno altrimenti che con questo mezzo? La Corsica, la quale per molti secoli fu senza strade, le ha avute colla legge del 1836, legge pressochè identica a questa.

Speriamo che con questo mezzo avremo noi pure le strade che ci mancano, ed allora avremo reso un gran servizio al paese.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Domando se la chiusura è appoggiata. (È appoggiata, e quindi approvata.)

Ora metterò anzitutto a partito le proposte fatte intorno a vari articoli della legge, omettendo però quella relativa alla soppressione della parola *prestiti*, perchè mi pare che non ci sia più dissenso su questo punto. Il dissenso comincia riguardo al primo comma dell'articolo 2, là dove si parla dei capitali disponibili. Alla parola *capitali* l'onorevole Garau proporrebbe di sostituire la parola *beni*.

GARAU. Lo pregherei di lasciarmi chiarire...

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Garau, la discussione è chiusa.

GARAU. Desidero dare un semplice chiarimento; credo che la Camera non me lo negherà.

PRESIDENTE. Non posso darle questa facoltà, perchè ogni altro vi avrebbe diritto, e così si rientrerebbe nella discussione generale.

GARAU. Vorrei dire soltanto in che senso intendo il mio emendamento.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la proposta dell'onorevole Garau.

(Non è appoggiata.)

Ora veniamo alla proposta dell'onorevole Chidichimo, che consiste nella soppressione della lettera *B*, cioè una tassa speciale sui principali utenti.

La metto ai voti.

(Non è approvata.)

L'onorevole Sanguinetti propone la soppressione della lettera *D*, relativa ai pedaggi.

Domando se è appoggiata questa proposta.

(Non è appoggiata.)

Non essendo appoggiata metto ai voti l'intero articolo 2 di cui ho già dato lettura.

(È approvato.)

Avverto la Camera che l'onorevole Nervo propone di intercalare, tra l'articolo 2 e l'articolo 3, il seguente:

« Art. 3. La Cassa militare, istituita con la legge del 7 luglio 1866, è autorizzata a far prestiti a lunga scadenza ai comuni ed alle provincie per essere applicati alla esecuzione di opere pubbliche.

« Per tali prestiti, la Cassa militare potrà emettere titoli speciali di credito, in ragione del doppio del montare delle somme da essa possedute sì in moneta legale, che in Buoni del tesoro o in cartelle di rendita pubblica.

« Con apposito decreto reale saranno stabilite le norme per l'applicazione del disposto dal presente articolo. »

L'onorevole Nervo ha facoltà di svolgere questo suo emendamento. (*Movimenti d'impazienza*)

NERVO. Siccome la proposta che ho avuto l'onore di sottoporre alla Camera ha, secondo me, molta gravità per le questioni a cui può dar luogo, io pregherei l'onorevole presidente a voler consentire, se lo crede, che venga discussa quando sia presente l'onorevole ministro della guerra.

PRESIDENTE. Si tratterebbe adunque di vedere quando si debba riprendere la discussione di questo progetto di legge.

Voci. Domani! domani!

PRESIDENTE. Bisogna avvertire che, tanto il servizio della stenografia quanto quello della stamperia, non potrebbero reggere al soverchio peso giornaliero, e si correrebbe anche rischio di fare mescolanza nella stampa delle sedute, stante il cumularsi della materia.

Invece di domani si potrebbe fissare lunedì.

Molte voci. Sì! Lunedì!

PRESIDENTE. In tal caso, se non c'è opposizione, la continuazione di questa discussione è rinviata alla seduta straordinaria che avrà luogo lunedì alle ore 10.

La seduta è levata alle ore 12 ed un quarto.