

TORNATA DEL 15 APRILE 1869

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE AVVOCATO RESTELLI

SOMMARIO. *Atti diversi.* = Domanda del deputato Angeloni, e spiegazione del ministro pei lavori pubblici. = Presentazione della relazione sull'esercizio della officina governativa di carte-valori. = Discussione del progetto di legge per la costruzione e sistemazione di strade nelle provincie meridionali continentali — Il relatore Cadolini dà comunicazione di due aggiunte — Approvazione degli articoli 1 e 2 — Osservazioni dei deputati Lovito e Monti Coriolano sul numero 11 dell'articolo 3 — Modificazione proposta dal deputato D'Ayala al numero 14, approvata dopo chiarimenti del deputato De Luca Francesco — Istanza del deputato Miceli sul numero 7, emendato dopo osservazioni del ministro e dei deputati Cadolini, relatore, e Morelli Donato — Sul 14° parlano i deputati Cadolini, Michelini e Lazzaro — Approvazione di vari articoli e di modificazione al 12° — Emendamento del deputato Michelini al 13°, appoggiato dai deputati Valerio e Monti Coriolano, e approvato — Opposizioni del ministro e dei deputati Casati e Fossa all'articolo aggiunto dalla Commissione — Istanza del deputato Sanguinetti — È ritirato — Proposizioni sul medesimo dei deputati Mazzarella e Di San Donato — Dichiarazioni del ministro, e osservazioni dei deputati Michelini ed Angeloni — Emendamento del deputato Breda all'articolo 15, non appoggiato — Approvazione dei rimanenti articoli. = Approvazione degli articoli dei due disegni di legge: per l'adattamento di un monastero di Noto a carcere, e per la convalidazione di un decreto sulle tassazioni diverse degli atti civili, giudiziari e commerciali.

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

TENGA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale è approvato.

BERTEA, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

12,574. Le Giunte municipali di Colli a Volturmo, di Montaquila, di Fornelli, di Castellone, di San Vincenzo, di Pizzone, provincia di Molise, e Alfedena, provincia d'Aquila, fanno voti perchè sia attivata e classificata fra le nazionali la strada dalla Ravindola ad Alfedena per favorire lo sviluppo commerciale di quei comuni privi di una centrale comunicazione.

12,575. Amato Giuseppe, usciere del mandamento di Noto, provincia di Siracusa, reclama per avere un aumento di soldo, a titolo di pensione, o quanto meno di poter essere riammesso in servizio attivo.

12,576. Le Giunte municipali e quarantatrè abitanti di Tramutola e ventotto di Saponara di Grumento, Basilicata, chiedono sia dichiarata nazionale, e costruita per tre quarti a spese dello Stato, la strada da Montemurro a Brienza per la valle di Marsico.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Per motivi di salute il deputato Colotta domanda un congedo di sei giorni; il deputato Fossombroni di tre. Per affari di famiglia il deputato Mancini Girolamo chiede il congedo di un mese.

(Cotesti congedi sono accordati.)

PIROLI. Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione segnata di numero 12,467, colla quale diversi impiegati delle dogane invocano un provvedimento perchè sia tenuto conto, nella liquidazione della loro pensione, dei servizi resi come guardie doganali nell'ex-ducato di Parma.

(È dichiarata urgente.)

LOVITO. Sotto il numero 12,576 è stato riferito il sunto di due petizioni di Saponara di Grumento e di Tramutola in Basilicata, con cui chiedono che la strada designata da Brienza a Montemurro sia dichiarata nazionale.

Ora, siccome l'argomento viene in discussione oggi, così pregherei la Presidenza a far trasmettere queste petizioni alla Commissione incaricata di riferire su questa medesima legge sulle strade.

PRESIDENTE. Le petizioni di cui ha parlato l'onorevole Lovito sono già state prima d'ora trasmesse alla Commissione a cui egli ha accennato.

ANGELONI. In sul finire della seduta di ieri l'altro, allorchè si discuteva il capitolo 7 del bilancio dei lavori pubblici, io mossi talune domande all'onorevole ministro intorno al servizio del mantenimento delle strade nazionali che percorrono gli altipiani appenninici.

Egli, dopo avere fatte talune dichiarazioni generali, diceva di non potere scendere a dettagli, se non dopo avere prese alcune informazioni, e prometteva rispondermi nella seduta di ieri. Forse la brevità del tempo e le sue occupazioni ne lo avranno impedito; perciò

domando all'onorevole ministro se sia ora in grado di darmi quella risposta.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Io aveva promesso di rispondere ieri all'onorevole deputato Angeloni; ma non avendomelo egli ieri rammentato, ed essendo stata la Camera occupatissima per altre questioni, io lasciai questo in dimenticanza. Dirò dunque, in quanto allo sgombramento delle nevi nelle alte strade appennine (chiamate anche negli atti del Ministero passaggi appennini, in correlazione ai passaggi alpini), che negli Abruzzi, nel Molise e nelle Calabrie gli appaltatori hanno l'obbligo di somministrare i giornalieri ed i mezzi di trasporto necessari per lo sgombero delle nevi dal piano carreggiabile delle strade. Le imprese per siffatte opere sono pagate ai prezzi stabiliti nei contratti.

Nelle altre provincie del Napoletano non occorrono in generale simili provvidenze per la neve; ma, dove occorressero, si faranno simili accordi al rinnovarsi degli attuali contratti di manutenzione.

ANGELONI. Ringrazio il signor ministro delle dichiarazioni che ha fatte e ne prendo atto. Se non che mi permetterei di fare alcune raccomandazioni intorno al servizio di cui si parla, affinché fosse effettuato con maggiore sollecitudine ed economia, cioè a dire, gli raccomanderei di studiare se non fosse il caso di coordinare al sistema che egli ha poc'anzi enunciato anche quello dei cantonieri, come è in uso in talune parti dell'Italia settentrionale ed in vari Stati di Europa, che si trovano nelle stesse condizioni topografiche e meteorologiche degli altipiani appenninici; ovvero se non si potesse aggiungere all'ordinario mantenimento stradale anche l'obbligo di tenere sgombri i principali punti nei tempi ordinari dalle nevi durante la stagione d'inverno.

Questo vorrei raccomandare allo studio del ministro.

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

CAMBRAY DIGNY, ministro per le finanze. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sull'esercizio dell'officina delle carte-valori ed il bilancio presuntivo e consuntivo che si riferisce alla medesima (V. *Stampato n° 64 quarto*.)

PRESIDENTE. Si dà atto al signor ministro della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE E SISTEMAZIONE DI STRADE NELLE PROVINCIE MERIDIONALI CONTINENTALI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per la costruzione e sistemazione

di strade nelle provincie meridionali continentali (V. *Stampato n° 245.*)

La discussione generale è aperta.

Debbo chiedere al signor ministro se acconsenta che si apra la discussione sul progetto della Giunta.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Questo è già detto nella relazione: io accetto che la discussione segua sopra il progetto della Commissione, ma chieggo che i numeri, in cui sono divisi i primi articoli, si votino uno alla volta.

PRESIDENTE. Nessuno domandando la parola sulla discussione generale, si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Saranno intraprese o compite nelle provincie meridionali continentali le strade nazionali e provinciali, enumerate nella presente legge. »

Se nessuno domanda la parola, lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 2. Le strade provinciali comprese nella presente legge, per quanto concerne la spesa di costruzione, sono divise in tre distinte serie, cioè:

« 1. Strade da costruirsi per cura dello Stato, il costo delle quali sarà a carico, per tre quarti dello Stato e per un quarto delle provincie;

« 2. Strade da costruirsi per cura dello Stato, il costo delle quali sarà a carico, per metà dello Stato e per metà delle provincie;

« 3. Strade da costruirsi per cura ed a spesa delle provincie, col sussidio dello Stato in ragione d'un terzo della spesa e colle contribuzioni dei comuni interessati. »

(È approvato.)

« Art. 3. Sono da iscriversi fra le nazionali, in aggiunta a quelle classificate coi reali decreti del 17 novembre 1865, n° 2633, e 22 aprile 1868, n° 4361, le seguenti:

« 1. La strada Marsicana, da Sora, per Raiano, all'incontro della strada degli Abruzzi, che avrà il n° 53;

« 2. La strada di Alfedena, da Castel di Sangro alla Ravindola, che avrà il n° 31 bis;

« 3. Le strade dei Pentri ed Appulo-Sannitica da Isernia a Lucera, che avrà il n° 54;

« 4. Il tronco di rettificazione della strada di Matera da sotto Campagna, per Contursi, Oliveto, Calabritto, passaggio di Conza con diramazione a Bisaccia, Ruvo, al Ponte Vogna presso Atella, al n° 35 bis; »

« 5. La strada da Spezzano Albanese a San Mauro di Rossano; e dalla milliarìa 176 della nazionale delle Calabrie a Paola per San Fili, che avrà il n° 55;

« 6. La strada da Soveria delle Mannelle, per Nicastro, al secondo ponte del Lamato, che avrà il numero 36 bis;

« 7. La strada da Tiriolo alla marina di Catanzaro, che avrà il n° 56;

« 8. La strada da Gioia alla marina di Gerace, che avrà il n° 57;

« 9. La strada da Contursi alla Gaveta di Gange presso Polla, al n° 36 *ter*;

« 10. La strada Dauno-Lucana da Candela al ponte Santa Venero, che avrà il n° 58;

« 11. La strada della Valle dell'Agri, da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie, per Montesano, Moliterno, Montemurro, Corleto, Guardia, Gorgoglione, Craco, alla marina di Montalbano, che avrà il n° 59;

« 12. La strada Appulo-Lucana da Bari ad Auletta per Altamura, Matera, Tricarico e Potenza, che avrà il numero 60;

« 13. La strada della Sila, da Cosenza, per San Giovanni in Fiore e Cutro, a Cotrone, che avrà il n° 61;

« 14. La strada da Montecucco, per Serra, Mongiana, Ferdinanda, Miniere di Pazzano e Stilo, alla marina, che avrà il n° 62. »

MIZZARELLA. Io aveva fatto una proposta a riguardo di questo progetto di legge; non insisto sulla medesima, ma mi è stato detto che è stata fatta, come rettificazione, un'aggiunta al progetto che venne presentato dalla Commissione. Io desidererei che quest'aggiunta fosse distribuita, affinchè possiamo averla presente nella disamina degli articoli.

CADOLINI, relatore. L'aggiunta a cui accennava testè il preopinante è stata fatta dalla Commissione, e fra pochi momenti sarà distribuita alla Camera. Però la proposta medesima non riguarda alcuna strada in particolare, bensì alcune disposizioni generali.

Io ne darò lettura fin d'ora, osservando come le aggiunte della Commissione sieno due. La prima sarebbe un articolo addizionale da introdursi dopo l'articolo 11, e consisterebbe in questo:

« Art. 11 *bis*. Gli obblighi delle provincie rispetto alle strade provinciali comprese nella presente legge, saranno determinati in ragione delle spese relative alle porzioni di dette strade che dovranno percorrere i rispettivi territori. »

Questa proposta è stata fatta per chiarire meglio il modo di determinare questi obblighi, ed allo scopo di togliere ogni dubbio nell'interpretare la legge.

Un'altra aggiunta sarebbe un articolo addizionale da porsi dopo l'articolo 13, così concepito:

« Art. 13 *bis*. Le strade provinciali non comprese nella presente legge, le quali siano state precedentemente decretate ma non compiute, o vengano decretate entro l'anno 1870 da una provincia qualunque del regno coll'impegno espresso di compierle in un periodo non maggiore di sette anni, verranno costruite dalle provincie col concorso dei comuni, nella proporzione non maggiore di un terzo della spesa, applicando, riguardo ai comuni stessi, le disposizioni contenute negli articoli 7 e successivi della presente legge.

« Quando si verifichino le condizioni suddette e quelle stabilite nell'articolo 1 della legge 30 agosto 1868, la costruzione di queste strade sarà resa obbligatoria, e lo Stato darà un sussidio non maggiore di

un quarto della spesa secondo le norme e valendosi dei fondi decretati coll'articolo 9 della stessa legge 30 agosto 1868. »

Con quest'articolo addizionale la Commissione ha creduto di appagare i desiderii di coloro che avrebbero creduto necessario di fare talune aggiunte nell'elenco delle strade proposte.

Con quest'aggiunta non si viene ad imporre allo Stato alcun onere superiore a quello già proposto nel progetto di legge; non si viene che a determinare un nuovo sistema di ripartizione dei fondi già decretati con altra legge. Quest'aggiunta tende soprattutto a promuovere la costruzione completa della rete delle strade provinciali, rete senza della quale difficilmente si potrà ottenere che i comuni costruiscano le strade comunali, sebbene siano rese obbligatorie dalla legge 30 agosto 1868. Quando i comuni si troveranno poco lontani dalle strade primarie a cui potranno allacciare le loro linee comunali, la costruzione di queste ultime non sarà più un'impresa superiore alle loro forze, e i comuni riceveranno anche un indirizzo efficace e ben determinato intorno al modo di tracciare le loro strade; mentre, finchè le strade primarie non sussistono, e finchè non sono almeno decretate, i comuni non possono sapere in qual modo congiungersi alle strade esistenti, che si trovano dai loro territori troppo lontane perchè possano i comuni stessi ideare le linee di congiunzione che sarebbero necessarie.

Io credo che con cotesta proposta la Commissione abbia trovato il modo di appagare il desiderio di tutti senza arrecare allo Stato una spesa maggiore di quella che essa aveva proposto.

PRESIDENTE. Dunque rileggerò l'articolo 3, e metterò a partito ciascun numero di esso separatamente:

« Art. 3. Sono da iscriversi fra le nazionali, in aggiunta a quelle classificate coi reali decreti del 17 novembre 1865, n° 2633, e 22 aprile 1868, n° 4361, le seguenti:

« 1° La strada Marsicana, da Sora, per Raiano, all'incontro della strada degli Abruzzi, che avrà il n° 53. »

Se nessuno domanda di parlare, metto ai voti il numero 1 di quest'articolo.

(È approvato.)

« 2° La strada di Alfedena, da Castel di Sangro alla Ravindola, che avrà il numero 31 *bis*. »

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Faccio avvertire che invece di *Alfedena* si deve dire *Alfidena*.

CADOLINI, relatore. Il progetto del Ministero portava la parola *Alfidena*, ma la Commissione ha creduto di correggerla, perchè in tutti gli atti che sono venuti nelle sue mani, come anche nella statistica generale dei comuni, ha trovato questo nome come la Commissione lo ha proposto.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Allora resti *Alfedena*, ma io ho dei libri stampati dove è scritto *Alfidena*.

PRESIDENTE. Bisogna dunque dire che sia adoperato indifferentemente tanto l'uno, quanto l'altro nome.

Se non vi sono opposizioni, questo numero 2 si riterrà approvato.

(È approvato.)

« 3° Le strade dei Pentri ed Appulo-Sannitica da Isernia a Lucera, che avrà il n° 54. »

(È approvato.)

« 4° Il tronco di rettificazione della strada di Matera da Sotto-Campagna, per Contursi, Oliveto, Calabritto, passaggio di Conza con diramazione a Bisaccia, Ruvo, al Ponte Vogna presso Atella, al n° 35 bis. »

CADOLINI, relatore. Come la Camera avrà scorto dalla relazione, vi fu uno dei nostri colleghi il quale ha espresso il timore che, quando sia fatta la rettificazione di questa strada nazionale, venga abbandonato il tronco ora esistente fra i due punti estremi che sarebbero congiunti col tronco di rettificazione.

Ora, io credo opportuno che venga riconosciuto che lo Stato non vorrà mai abbandonare la manutenzione di un tronco di strada nazionale, finchè questo tronco non sia dichiarato strada provinciale; imperocchè non è possibile che un tronco di strada come questo, il quale attraversa molti importanti paesi, sia abbandonato prima che si determini quale è l'ente amministrativo che deve provvedere alla sua manutenzione.

Siccome credo che l'onorevole ministro non vorrà fare opposizione a queste mie osservazioni, così ritengo per fermo che l'onorevole nostro collega possa essere interamente pago.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, questo numero 4 si riterrà approvato.

(È approvato.)

(Sono indi approvati senza discussione i sei numeri seguenti:)

« 5° La strada da Spezzano Albanese a San Mauro di Rossano; e dalla milliaria 176 della nazionale delle Calabrie a Paola per San Fili, che avrà il n° 55;

« 6° La strada da Soveria delle Mannelle, per Nicastro, al secondo ponte del Lamato, che avrà il numero 36 bis;

« 7° La strada da Tiriolo alla marina di Catanzaro, che avrà il n° 56;

« 8° La strada da Gioia alla marina di Gerace, che avrà il n° 57;

« 9° La strada da Contursi alla Gaveta di Gange presso Polla, al n° 36 ter;

« 10. La strada Dauno-Lucana da Candela al ponte Santa Venere, che avrà il n° 58;

« 11. La strada della Valle dell'Agri, da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie, per Montesano, Moliterno, Montemurro, Corleto, Guardia, Gorgoglione, Craco, alla marina di Montalbano, che avrà n° 59. »

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Il Ministero at-

tende al tracciato generale di queste linee, ma crede che non sia prudente indicare nel testo dell'articolo tutti quei comuni per i quali la strada deve passare, perchè il tracciato non fu tanto bene studiato da potere assolutamente ritenere che la strada abbia a passare per tutti quei comuni.

Vorrei che si indicassero i due punti estremi ed uno intermedio soltanto; in questa maniera si può egualmente assicurarsi che la linea sarebbe compiuta secondo quel tracciato.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole relatore di dire se accetterebbe tali modificazioni.

Alcune voci. No! no!

LUVITO. Credo d'essere in grado di fornire io, prima del relatore, quei chiarimenti che valgano a torre qualunque dubbio dall'animo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. La strada della valle dell'Agri, la quale attraversa la nazionale delle Calabrie, porta l'indicazione di tutti i punti intermedi, Montemurro, Corleto, Craco, non che degli estremi che deve congiungere, è stata cominciata fino dal 1853 ed è già nella provincia di Salerno compiuta per un grandissimo tratto, fino al paese di Montesano nella provincia medesima. Di più, nella provincia di Basilicata, da Moliterno si è spinta fino alle vicinanze di Montesano.

Ecco le ragioni per le quali non è possibile che si faccia a meno dell'indicazione di tutti questi punti che la strada già traversa. L'onorevole ministro dei lavori pubblici certamente non vorrà mandar perduti i lavori che sono già stati fatti nelle due provincie di Salerno e Basilicata, unicamente per lasciare indeterminati i punti per i quali la strada deve passare.

Credo che queste spiegazioni e notizie, che forse non saranno giunte con esattezza all'onorevole ministro dei lavori pubblici, allontaneranno i dubbi che egli ha manifestati alla Camera sull'argomento.

MONTI CORIOLANO. Io ho domandato la parola per appoggiare la savissima proposta del signor ministro. Io non ho visitato la Basilicata, nè conosco la valle dell'Agri. Ma al promulgarsi di questa legge avendo studiata la loro posizione topografica in carte particolarizzate ed eccellenti per vedere appunto qual giudizio portare in questa materia, ho potuto riscontrare, in modo quasi direi incontestabile, che le terre, i castelli, o villaggi nominati nel numero 11 sono situati quasi sulla cima delle colline.

Non bisogna dimenticare che qui si tratta di strada nazionale, e quindi sarebbe sconveniente ed inconcepibile che strada siffatta dovesse far tante salite e tante discese quanti sono i castelli ed i paesi nominati nell'articolo.

Naturalmente questi castelli faranno i loro bracci e traverse per accedere alla nazionale comunque scorrente per la valle. È certo che tutti gli ingegneri che sono in questa Camera conosceranno la importanza e giustezza di simili osservazioni, dacchè se si preteris-

sero, ne verrebbe il rischio di fare una strada, quasi direi, mostruosa. Quindi mi sembra evidente che non convenga legarsi precisamente le mani coi tracciamenti indicati dall'articolo 11, e che sia meglio accettare la savia proposta del Ministero, la quale pure accenna a studi fatti, e non pregiudica per nulla l'andamento generale della strada.

LOVITO. Le ragioni per le quali l'onorevole Monti Coriolano voleva lasciato indeterminato questo tracciato erano perchè aveva visto che la massima parte dei paesi indicati nel numero 11 di questo progetto di legge sono posti in cima di montagne.

MONTI CORIOLANO. Delle colline.

LOVITO. Di colline, se vuole.

Ora queste nozioni, desunte dall'onorevole Monti dall'ispezione della carta topografica, credo che debbano cedere alla conoscenza, per ispezione di luoghi, d'un deputato del luogo. La strada della valle dell'Agri da Sapri al Jonio è già costruita in massima parte nella provincia di Salerno e sono già toccati in parte i comuni indicati nel numero 11 di questo articolo, e per la Basilicata è quasi compiuta fino a Moliterno. Ora, se da quest'ultimo punto la strada deve gittarsi nella valle dell'Agri per raggiungere la marina di Montalbano, è naturale che si debbano toccare quegli altri passi di cui in questo numero è parola.

Ma io farò un'altra osservazione, che spero arriverà a persuadere l'onorevole Monti Coriolano.

Egli diceva che qui si tratta di strade nazionali; ed è vero; se questo progetto passa in legge, queste strade saranno nazionali. Ma per ora, e sono già incominciati, ci sono studi e progetti fatti da chi è competente non meno dell'onorevole Coriolano Monti, dal Consiglio provinciale.

Credo che queste ragioni accontenteranno perfino l'onorevole mio amico Monti Coriolano.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Se si accettasse il mio emendamento al numero 11, non credo che ne potrebbe venire alcun inconveniente, nè che sarebbe prescelto un tracciato diverso da quello che fu proposto dalla Commissione.

L'onorevole Monti Coriolano faceva osservare che alcuni dei paesi indicati su quelle linee si trovano ad una qualche altezza dal piano, e che questa potrebbe essere una difficoltà per la costruzione d'una buona strada.

Non v'è alcun pericolo nell'ommettere d'indicare alcuni punti pei quali la strada dovrebbe passare, ed il modo col quale si deve procedere al tracciato garantisce che questo dovrà riuscire soddisfacente. Prego adunque l'onorevole deputato ad acconsentire che si notino soltanto i due estremi della strada e d'un paese intermedio, come sarà per proporre la Commissione.

CADOLINI, relatore. La Commissione è stata indotta

a fare questa proposta per le seguenti ragioni. La proposta ministeriale si limitava a parlare della strada della valle dell'Agri. Questa designazione sembrava troppo indeterminata, e perciò la Commissione ha creduto di designare i punti intermedi accennando a quei paesi che trovò registrati nella relazione ministeriale colla quale fu accompagnato il disegno del Ministero.

La Commissione riconosce che la Camera non è un corpo tecnico, il quale debba risolvere le questioni che riguardano i tracciati, e riconosce che spetta al Consiglio superiore dei lavori pubblici il decidere definitivamente questa quistione. Laonde essa crede che in questo n° 11 debbano essere designati gli estremi, più i punti intermedi di Moliterno e Corleto, i quali bastano a determinare in complesso l'andamento che dovrà tenere questa strada. Il n° 11 quindi sarebbe così concepito:

« La strada della valle dell'Agri, da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie, per Moliterno, Corleto, alla marina di Montalbano, che avrà il n° 59. »

PRESIDENTE. L'onorevole ministro pei lavori pubblici accetta?

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Sì, accetto.

PRESIDENTE. Metto ai voti come emendamento la proposta fatta dall'onorevole relatore per il n° 11, il quale suonerebbe così:

« La strada della valle dell'Agri, da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie, per Moliterno, Corleto, alla marina di Montalbano, che avrà il n° 59. »

(La Camera approva.)

« 12. La strada Appulo-Lucana da Bari ad Auletta per Altamura, Matera, Tricarico e Potenza, che avrà il n° 60. »

(La Camera approva.)

« 13. La strada della Sila, da Cosenza, per San Giovanni in Fiore e Cutro, a Cotrone, che avrà il n° 61. »

(La Camera approva.)

« 14. La strada da Montecucco, per Serra, Mongiana, Ferdinanda, Miniere di Pazzano e Stilo, alla marina, che avrà il n° 62. »

D'AYALA. Domando la parola.

La storia non può cancellare i nomi ed i fatti; poichè, se cattivi principi s'infamano colle loro opere, la storia li infama nelle sue pagine. Ma noi non possiamo che cancellare certi nomi dalla memoria dei presenti popoli ed anche della posterità. Quindi in questo paragrafo 14 dell'articolo 3 io prego la Commissione di mettere invece di *Ferdinanda* il nome delle officine che vi sono, cioè *Alti Forni*, tanto più che Ferdinando alla fin fine non fece nulla per erigere quelle fornaci fusorie che furono una succursale della Mongiana, non potendo più somministrare i ferri nell'abbondanza in cui le nuove industrie ne richiedevano. Oltracciò si dovette aprire la nuova fonderia tanto

più prestamente quantochè la Mongiana era distante dai boschi e si perdeva di molto per i trasporti.

Perciò, non essendovi in quei luoghi niente altro che gli alti forni, non altro che qualche alloggio e qualche abitazione poverissima per i fonditori e i fabbri, mi par giusto che, invece di chiamarsi quel luogo *Ferdinanda*, debba dirsi la strada da Montecuccio per Serra, Mongiana, Alti Forni, Miniere di Pazzano e Stilo alla marina.

DE LUCA FRANCESCO. Con quello che desidera l'onorevole D'Ayala, chiamando Alti Forni quello che prima si chiamava Ferdinanda, mi pare che non risulti indicato precisamente il luogo. Qui è una questione di nome. D'altronde questo nome era, e la Commissione non ne aveva altro per indicare il luogo di passaggio. Questo nome credo sia venuto dopo il 1815, perocchè i forni di alta fusione furono costruiti prima...

D'AYALA. No, no, domando la parola per uno schiarimento.

DE LUCA FRANCESCO. In conseguenza dico che, qualunque sia il nome che venga dato, purchè sia il tracciato già segnato, allora la questione è inutile.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole D'Ayala?

D'AYALA. Insisto che il nome si muti, e tanto più insisto che il nome debba essere *Alti Forni*, dappoichè non vi sono altre fornaci fusorie che alla Mongiana e alla Ferdinanda. Non dico questo per ragione di storia, io dico questo perchè ho percorso tutte quelle fonderie, tutte quelle ferriere, gallerie di mine, canali e armerie, sicchè non può esservi dubbio su quello che io dico. Gli alti forni in Mongiana sono opera dei Sassoni chiamati dai Vicerè; gli alti forni della Ferdinanda non sono opera della occupazione francese, ma opera nel 1834 di un uomo di cui non voglio neanche profferire o ripetere il nome.

CADOLINI, relatore. La Commissione è molto indifferente che si adoperi una parola piuttosto che un'altra: soltanto è da osservarsi che l'onorevole D'Ayala, il quale ha scritto dei buoni vocabolari delle voci errate che si sogliono usare volgarmente in Italia, forse questa volta egli stesso colla parola *Alti Forni* è incorso in uno di quei gallicismi che coi suoi dizionari ha voluto condannare e combattere.

Quel luogo è conosciuto sotto il nome di Ferdinanda, la Commissione lo ha designato col suo nome. La Camera faccia come crede.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta dell'onorevole D'Ayala, che tenderebbe a sostituire alla parola *Ferdinanda* l'altra di *Alti Forni*.

Chi approva questo emendamento, sorga.

(La Camera approva.)

Leggo il numero 14 così modificato:

« La strada da Montecuccio per Serra, Mongiana, Alti Forni, Miniere di Pazzano e Stilo alla marina, che avrà il numero 62. »

(È approvato.)

Metto ai voti l'intero articolo 3.

(È approvato.)

« Art. 4. a) La prima serie delle strade provinciali è costituita delle seguenti:

« 1. Da Aquila ad Ascoli;

« 2. Da Brienza a Montemurro.

« 3) Appartengono alla seconda serie le strade:

« 3. Da Penne ad Ascoli per Teramo;

« 4. Da Atena, per Brienza, all'incontro coll'Appulo-Lucana;

« 5. Da Potenza, per Palazzo San Gervasio, a Spinazzola;

« 6. Da Corleto a Tricarico;

« 7. Da Amantea ad un punto della nazionale fra Cosenza e Rogliano;

« 8. Da Belvedere, per Sant'Agata e Lungro, alle saline di Lungro;

« 9. Dalla nazionale, fra Cosenza e San Giovanni in Fiore, per Longobucco, a Rossano;

« 10. Dalla nazionale, fra San Giovanni in Fiore e Cutro, per Parenti, a Rogliano.

« c) Appartengono alla terza serie le strade:

« 11. Da Agnone a S. Barnaba presso Santobuono;

« 12. Da Montemurro verso Roccanuova alla strada nazionale da Sapri al Jonio;

« 13. Da Sant'Arcangelo, per Missanello, Corleto ed Anzi, a Potenza;

« 14. Da Catanzaro a Chiaravalle;

« 15. Da Monteleone al Metramo sotto Rosarno;

« 16. Da Laureana per Radicena sotto Bagnara;

« 17. Dalla nazionale, fra Gerace e Gioia, per Canolo, Agnana e Siderno, alla marina. »

Siccome c'è qualcuno che domanda la divisione, così lo porrò ai voti numero per numero.

MICELI. Riguardo a questo numero 7 io domanderei che alla dizione proposta dalla Commissione si sostituisse quella adottata nel progetto del Ministero, cioè che, in vece di dire « da Amantea ad un punto della nazionale fra Cosenza e Rogliano, » si dicesse « da Cosenza ad Amantea. »

PRESIDENTE. Aspetti, onorevole Miceli. Come ho detto, fu domandata la divisione; quando saremo al numero 7, le darò la parola.

L'onorevole Lazzaro intende anch'egli di parlare sopra un numero che non è il primo?

LAZZARO. Sul numero 6.

(I cinque primi numeri sono approvati.)

PRESIDENTE. Numero 6. « Da Corleto a Tricarico. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

LAZZARO. Desidererei sapere, per i punti intermedi per i quali questa strada deve passare, dei quali la Commissione ha creduto di non doversi occupare, chi saranno i giudici competenti. I Consigli provinciali, le deputazioni? Insomma desidererei uno schiarimento a questo riguardo, affinché le popolazioni interessate, che temono di essere lese, sappiano a chi rivolgersi.

CADOLINI, relatore. Debbo far osservare all'onorevole preopinante che la legge generale sulle opere pubbliche stabilisce che il tracciato delle strade provinciali è determinato dai Consigli provinciali, secondo certe norme e sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ma, per togliere ogni dubbio, la Commissione ha creduto opportuno di aggiungere una disposizione esplicita in questa legge, la quale è contenuta nell'articolo 12, il quale dice :

« I tracciati delle strade provinciali comprese nella presente legge, i quali non sieno già stati determinati secondo il disposto degli articoli 14, 25 e 26 della legge 20 marzo 1865, n° 2248, allegato *F*, sulle opere pubbliche, verranno, a termini degli articoli stessi, stabiliti, convocando a tal uopo i Consigli provinciali in sessione straordinaria. »

Vede l'onorevole preopinante che la nostra proposta stabilisce in forma chiara ed esplicita il modo col quale dovrà essere determinato il tracciato delle strade provinciali.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Aggiungerò alle parole dette dall'onorevole relatore, che molte altre di queste strade non sono indicate che per i due punti estremi. Così anche per questa da Corleto a Tricarico si sono indicati soltanto i due paesi dove comincia e dove termina.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti il numero 6. « Da Corleto a Tricarico. »

(La Camera approva.)

Numero 7. « Da Amantea ad un punto della nazionale fra Cosenza e Rogliano. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

MICELI. Io ripeto la proposta che testè ho fatta, ossia che alla redazione adottata dalla Commissione si sostituisca quella contenuta nel progetto del Ministero.

Se si accettasse la proposta della Commissione, specialmente considerandola come un emendamento a quella del Ministero, ne verrebbe questa conseguenza, che sarebbe escluso proprio quel tracciato unico sul quale vi sono già gli studi, ed è stato raccomandato dagli ingegneri del Governo, e se ne adotterebbe un altro sul quale non si fece finora nessuno studio; cosa che sarebbe proprio contraria al buon senso.

L'onorevole ministro ci è venuto a dire: io abbandono la prima dizione, perchè, malgrado che gli ingegneri del Governo raccomandino il tracciato più breve di questa strada da Amantea a Cosenza, io non credo che gli studi fatti siano sufficienti; accetto l'altra formola consistente nelle parole « da Amantea ad un punto della nazionale tra Cosenza e Rogliano. »

Secondo quest'ultima redazione, si escluderebbe l'unico tracciato che è raccomandato dagli ingegneri, nel mentre che, restando l'antica proposta dal ministro, non se ne escluderebbe nessuno, e il Consiglio provinciale ed il Consiglio superiore dei lavori pub-

blici potrebbero adottare questa linea che sembrasse loro preferibile.

Se nella legge rimane la dizione « da Amantea ad un punto della nazionale tra Cosenza e Rogliano, » allora noi andremo contro a tutto ciò che ha deliberato il Consiglio provinciale di Cosenza, sempre che si è incaricato di questa strada tra Cosenza ed Amantea. Si andrebbe anche contro al parere esplicito dato dagli ingegneri del Governo, come altresì agli interessi reali di tutta la provincia ed allo scopo principale che si ebbe di aprire questa strada, ossia di congiungere, il più immediatamente che fosse possibile, il capoluogo della provincia ad un punto del Tirreno.

Perciò, e senza pregiudicare in nessuna maniera la costruzione della strada da Amantea anche ad un punto della nazionale tra Cosenza e Rogliano, lasciando anche salvo questo tracciato, quando il Consiglio provinciale lo creda preferibile, io propongo si sostituisca all'attuale dizione quella del ministro, perchè è più generica, lasciando al Consiglio superiore dei lavori pubblici ed al Consiglio provinciale il decidere quale dei tracciati debba essere preferito.

Io spero che la Commissione non possa avere alcuna difficoltà ad accettare questa mia proposta, e confido che l'onorevole ministro, convenendo con me che la nuova redazione è direttamente contraria allo scopo che si prefigge, quello cioè di fare maggiori studi, perchè scarta assolutamente quella linea che sola è stata studiata, spero, dico, che l'onorevole ministro vorrà ritornare alla prima forma da lui adottata.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Anche la deputazione provinciale di Cosenza, nella sua tornata del 3 aprile corrente, della quale mi pervenne notizia soltanto ieri mattina, considerando che il tracciamento prescelto dal Ministero, per brevità e facilità d'interessi commerciali, è da preferirsi a quello proposto dalla Commissione, chiede che al numero 7 dell'articolo 4 del progetto siano mantenute le parole « da Cosenza ad Amantea. »

Lascio alla Commissione il dichiarare da quali motivi essa sia stata mossa a variare cotesto modo d'indicare il tracciato della linea.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore della Commissione ha facoltà di parlare.

CADOLINI, relatore. La Commissione ha già esposti nella relazione i motivi pei quali aveva creduto opportuno di fare questa modificazione; però non fu mai nell'animo suo di escludere la possibilità che la strada da Amantea a Cosenza congiungesse direttamente questi due punti.

La Commissione ha avuto l'intendimento colla sua proposta di rendere possibile che la congiunzione tra Cosenza ed Amantea si faccia mediante un tronco il quale da Amantea vada a raggiungere la strada nazionale delle Calabrie fra Cosenza e Rogliano.

Ora, se il Consiglio provinciale crederà opportuno che

questo punto di congiunzione sia alle porte di Cosenza, lo potrà. Egli sarà padrone di decretare che questa linea invece di raggiungere la nazionale delle Calabrie in un punto più meridionale, la raggiunga in un punto vicinissimo alla città di Cosenza.

Perciò la Commissione crederebbe di mantenere la sua proposta.

Però la Commissione stessa, ritenendo sempre che i tracciati delle strade provinciali debbano essere determinati dai Consigli provinciali, si rimette intieramente alla Camera intorno alla designazione di questa strada.

MICELI. Faccio osservare all'onorevole relatore che, accettandosi la redazione sostenuta dalla Commissione, si rende proprio ozioso il rimettersi al parere del Consiglio provinciale, perchè se voi parlate d'intervallo tra Cosenza e Rogliano, il Consiglio provinciale si troverà legate le braccia dalle parole della legge; e se il Consiglio provinciale decidesse di fare un altro tracciato diretto da Amantea a Cosenza, gli verrebbe inibito dalla legge; al contrario, se voi lasciate due punti estremi, Amantea e Cosenza, il Consiglio provinciale ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici avrebbero pienissima libertà, non troverebbero nessun ostacolo, dopo fatti gli studi a cui si appellava l'onorevole ministro, e si deciderebbe con piena cognizione di causa; e tenendo conto anche degli interessi economici che questa strada è destinata a promuovere, si stabilirebbe quale dovesse esserne il tracciato.

Se l'onorevole Cadolini conoscesse la topografia di Cosenza, e se conoscesse per quali punti passa l'attuale tronco della nazionale tra Cosenza e Rogliano, si persuaderebbe che si rende assolutamente impossibile, colla redazione proposta dalla Commissione, il cambiamento del tracciato.

Se il Consiglio provinciale si decidesse per la strada dalla parte occidentale, e che non passasse per la lunga linea proposta dalla Commissione, ossia verso Rogliano, incontrerebbe per ciò un ostacolo nella legge stessa, la quale impone l'obbligo di andare a raggiungere un punto della nazionale. Ora, quest'obbligo toglie qualunque possibilità di miglioramento al Consiglio provinciale, e sebbene la legge abbia cercato di provvedere a questo, rimettendone il giudizio al Consiglio provinciale ed a quello dei lavori pubblici, questo diritto rimarrebbe deluso, perchè sarebbe assolutamente impossibile di esercitarlo.

Io prego l'onorevole Commissione, e più coloro i quali conoscono quella località, di dichiarare se questo non è vero. Lasciando i due punti estremi non viene ad essere escluso verun tracciato.

MORELLI DONATO. Chiedo di parlare.

MICELI. Lasciando questi due punti, il Consiglio provinciale e quello dei lavori pubblici potrebbero benissimo decidere che sia un punto della nazionale tra Cosenza e Rogliano. Ma se stabilite la cosa fin

d'ora nella legge, voi fate esclusione dell'unico tracciato che è raccomandato dal Consiglio provinciale, di quel tracciato su cui si sono fatti studi, e che è caldamente raccomandato dagli ingegneri governativi.

Ecco la conseguenza a cui ci porta l'accettazione della redazione fatta dalla Commissione.

CADOLINI, *relatore*. La Commissione crederebbe che, per appagare l'idea del preopinante e per stare in armonia coi principii da essa svolti nella relazione e compendiatosi nell'articolo 7 che si è testè letto, possa convenire esprimere questo numero 7 in questi termini:

« La strada da Amantea a Cosenza, o ad un punto della nazionale fra Cosenza e Rogliano. »

Il Consiglio provinciale di Cosenza poi determinerà quale dei due tracciati vuole preferire.

Voci. Sì! sì!

MICELI. Io accetto questa redazione che propone l'onorevole relatore.

MORELLI DONATO. (*Della Commissione*) L'onorevole deputato Miceli ha affermato che per questa linea esistono degli studi fatti. A me rincresce veramente di dover assicurare alla Camera l'opposto, cioè che studi fatti non ce ne sono, e che la notizia che ne ha l'onorevole Miceli è per lo meno inesatta.

D'altra parte io debbo far osservare all'onorevole Miceli che la Commissione, appunto per non indurre la Camera a prendere delle risoluzioni che interessano il tecnicismo delle strade, ha trovata una formola della quale egli si sarebbe potuto contentare; ed io lo invito a leggere quella parte della relazione della Commissione che riguarda la via d'Amantea, perchè se ne possa e voglia persuadere.

Ad ogni modo io accetto la nuova redazione proposta dall'onorevole relatore della Commissione.

Facendo poi un'ultima dichiarazione, mi permetto di fare osservare all'onorevole Miceli come sia parimente inesatto che la redazione del numero 14, come era stata fatta dalla Commissione, avesse condotto a lunga linea e non ad interesse della provincia, mentre io veramente potrei sostenere l'opposto di quanto egli ha asserito, e non me ne mancherebbero gli argomenti.

Linea lunga veramente sarebbe quella che dovrebbe congiungere Cosenza ad Amantea, e, come molti sostengono, la si accorcerebbe di molto ove si facesse sboccare in un punto intermedio fra Cosenza e Rogliano. Ma facendo la linea da Cosenza ad Amantea direttamente, questa non sarebbe nell'interesse generale, ma invece sarebbe di interesse esclusivamente del capoluogo della provincia, perchè lascierebbe tutto un tratto della lunghezza di cinquanta chilometri della Calabria Citeriore, e propriamente quella estesa regione che forma l'altipiano del Piano del Lago e la gran valle del Savuto, senza diretta comunicazione col mare Tirreno, e la costringerebbe a rimontare sino a Cosenza per trovarne una.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici accetta?

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Accetto.

PRESIDENTE. L'onorevole Miceli ha facoltà di parlare.

MICELI. Quando ho parlato della possibilità di una linea molto lunga e di altri fatti, io non ho espresso un parere assoluto, ma assicuro l'onorevole Morelli che intendeva di parlare dei reclami che sono venuti da molti che protestano contro questa redazione, e fra gli altri dalla deputazione provinciale di Cosenza.

Riguardo poi alla mancanza di studi, io ho asserito che se ne sono fatti, come risulta nella relazione stessa della Commissione, dove a pagina 13 trovo queste parole: « E sebbene il tracciato proposto nella relazione del Ministero corrisponda al progetto degl'ingegneri del Governo, questo crede opportuno di procedere ad ulteriori studi tecnici. »

Io non so se questi studi siano stati profondi o superficiali, ma io ho preso alla lettera le parole che ho trovate scritte nella relazione della Commissione, e che sono state accettate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Del resto non occorre più di parlarne perchè abbiamo già accettato la nuova redazione.

PRESIDENTE. Il numero 7 resta così redatto:

« Da Amantea a Cosenza o ad un punto della nazionale fra Cosenza e Rogliano. »

(È approvato. — Sono indi approvati senza discussione i seguenti quattro numeri:)

« 8° Da Belvedere, per Sant'Agata e Lungro, alle saline di Lungro;

« 9° Dalla nazionale, fra Cosenza e San Giovanni in Fiore, per Longobucco, a Rossano;

« 10. Dalla nazionale, fra San Giovanni in Fiore e Cutro, per Parenti, a Rogliano.

« c) Appartengono alla terza serie le strade:

« 11. Da Agnone a San Barnaba presso Santobuono;

« 12. Da Montemurro verso Roccanuova alla strada nazionale da Sapri all'Ionio. »

PASINI, ministro pei lavori pubblici. A questo numero osservo che esiste già l'obbligo di costruire il tronco della strada nazionale della valle d'Agri da Montemurro verso Roccanuova. Dal modo in cui s'indica il tracciato di questa linea ne verrebbe la necessità di costruire parallela anche la strada provinciale; si potrebbe quindi dire: « Da un punto della nazionale, dall'Agri verso Roccanuova, e ad un punto della nazionale da Sapri all'Ionio. »

PRESIDENTE. Domando se la Commissione accetta.

CADOLINI, relatore. La Commissione, nella designazione di questa strada, come la Camera vede, si era attenuta alla proposta ministeriale. Essa però crede opportuno di fare una modificazione; ma, siccome la strada della valle dell'Agri è molto estesa, le parrebbe troppo indeterminata la designazione proposta dal

Ministero, e quindi conveniente che si stabilissero alcuni limiti. La Commissione perciò proporrebbe che si dicesse: « da un punto della valle dell'Agri fra Moliterno e Corleto verso Roccanuova alla strada nazionale da Sapri all'Ionio. »

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Accetto anche questa modificazione, la quale peraltro mi sembra inutile, perchè il Consiglio provinciale l'adotterà sicuramente.

PRESIDENTE. Dunque il numero 12 suonerà così: « Da un punto della valle dell'Agri fra Moliterno e Corleto verso Roccanuova alla strada nazionale da Sapri all'Ionio ».

(È approvato.)

« Numero 13. Da Sant'Arcangelo, per Missanello, Corleto ed Anzi, a Potenza. »

(È approvato.)

« Numero 14. Da Catanzaro a Chiaravalle. »

LAZZARO. Domanderei se la Commissione ha difficoltà di aggiungere questo emendamento. Invece di dire « Da Catanzaro a Chiaravalle, » porrei: « Da Catanzaro, per Squillace Palermiti, a Chiaravalle. »

CAROLINI, relatore. La Camera sa quale è il principio adottato dalla Commissione, quello cioè di lasciare ai Consigli provinciali di determinare i tracciati delle strade provinciali. Quando le strade sono molto estese conviene stabilire alcuni punti intermedi, perchè la designazione dei soli estremi potrebbe essere insufficiente; così la Commissione ha creduto opportuno di fare riguardo alla strada della valle dell'Agri.

Ma quando trattasi di una strada come quella da Catanzaro a Chiaravalle, la quale ha una estensione assai limitata, conviene attenersi alla designazione dei soli estremi quale fu proposta dalla Commissione, abbandonando interamente al voto del Consiglio provinciale la determinazione più particolareggiata del tracciato.

MICHELINI. Mi pare che ognuno di noi, prima di emettere un voto, deve conoscere l'importanza degli effetti che esso deve produrre. Questo è chiaro, e nessuno lo contesterà. Laonde io comprendo sino ad un certo segno che si stabiliscano i punti estremi di una strada che si voglia costruire o riparare. Quantunque pochi di noi abbiano esatta cognizione delle singole località, possiamo tuttavia farci un'idea della lunghezza di tali strade, avendo sott'occhio il progetto di legge ed una particolareggiata carta geografica.

Ma le nostre cognizioni topografiche ci fanno assolutamente difetto quando ci si richiede di determinare all'improvviso i punti intermedi per i quali una strada abbia a passare.

Come! Il nostro collega, il deputato Lazzaro ci propone una linea che non è quella della Commissione, senza dirci quale aggravio la sua proposta sia per recare all'erario dello Stato, di cui è stretto no-

stro dovere di essere vigili massai, principalmente con questi chiarori di luna, e noi dovremo approvarla alla cieca?

Io, che voterò contro tutta la legge, non voterò di certo la proposta Lazzaro; anzi lo prego di ritirarla.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Lazzaro?

LAZZARO. Io mi era limitato a far solo una semplice domanda, se la Commissione aveva o no difficoltà di accettare questo mio emendamento che mi pareva accettabile; ma, poichè la Commissione fa difficoltà ad accettarlo, io non insisto perchè non intendo provocare una discussione, e quindi pregiudicare l'andamento della legge.

Però non posso a meno di notare un fatto all'onorevole Cadolini.

Egli dice che la Commissione ha creduto di lasciare libero ai Consigli provinciali di definire i punti intermedi. Va benissimo, ma la Commissione ha avuto due pesi e due misure, poichè per alcune parti si è contentata dei punti estremi, e per altre ha proposto punti intermedi, non lasciando la facoltà di determinarli al Consiglio provinciale.

Quindi per alcune linee s'è creduto di fare intervenire l'autorità del Parlamento e di pregiudicare in certo modo la libertà locale: ecco perchè a me pareva che si fossero adoperati due pesi e due misure.

Non ho altro da aggiungere.

CADOLINI, relatore. Prima di fare alla Commissione la gravissima accusa di aver usato due pesi e due misure, l'onorevole Lazzaro doveva indicare quali sono le proposte della Commissione alle quali si può far questo rimprovero.

L'onorevole Lazzaro confonde probabilmente le strade enumerate nell'articolo 3 colle strade enumerate nell'articolo 4. Quelle enumerate all'articolo 3, essendo strade nazionali, debbono venir determinate non dalle provincie, ma dallo Stato, perchè le medesime, dovendo essere tracciate con criteri che non dipendono da interessi locali, ma da interessi generali od interprovinciali, debbono essere delineate, non secondo le vedute particolari delle provincie che non vanno oltre i limiti dei rispettivi territori, ma principalmente in armonia cogli interessi generali dello Stato. È per ciò che la Commissione, nel proporre le strade nazionali, ha creduto opportuno, per parecchie di esse, di determinare i punti intermedi, pei quali le strade stesse debbono passare.

Ma nell'articolo 4, nel quale sono registrate le strade provinciali, la Commissione si attenne al principio generale contenuto nell'articolo 12 del disegno di legge.

Aggiungerò che, se per talune strade la Commissione è stata costretta a designare alcuni punti intermedi, oltre gli estremi, la Commissione non l'ha fatto mai, se non quando essa aveva dinanzi a sè le deliberazioni prese prima d'ora dai Consigli provinciali, le delibera-

zioni cioè colle quali erano stati determinati i tracciati delle strade che ora vi propone.

Ora, vede la Camera, vede l'onorevole Lazzaro che la Commissione, dal principio alla fine, fu sempre animata dagli stessi sentimenti di giustizia, e non ha mai adoperato due pesi e due misure, come, disconoscendo l'amore col quale si è dedicata allo studio di questo progetto di legge, pretende ingiustamente l'onorevole Lazzaro. Si è perciò ch'io debbo energicamente rinviargli l'accusa che egli ci ha fatto.

PRESIDENTE. Metto ai voti il numero 14 com'è proposto dalla Commissione, in questi termini:

« Da Catanzaro a Chiaravalle. »

(È approvato, e lo sono parimente, senza discussione, i numeri seguenti:)

« 15. Da Monteleone al Metramo sotto Rosarno.

« 16. Da Laureana per Radicena sotto Bagnara.

« 17. Dalla nazionale fra Gerace e Gioia, per Canolo, Agnana e Siderno, alla marina. »

Metto ora ai voti l'intero articolo 4.

(La Camera approva.)

Do lettura dell'articolo 5:

« Le strade nazionali avranno da ciglio a ciglio la larghezza normale di sette metri, ad eccezione di quelle contrassegnate coi numeri 13 e 14, la cui larghezza sarà di metri sei.

« La larghezza delle strade provinciali sarà determinata dal Governo fra cinque e sei metri, sopra proposta dei Consigli provinciali, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

« Le larghezze normali potranno convenevolmente restringersi nei siti in cui conducessero a lavori di costo per qualità o per quantità troppo elevato. »

CASATI. Io proporrei che nell'ultimo capoverso di questo articolo si sopprimessero le parole *per qualità o per quantità*, giacchè in realtà non saprei comprendere queste parole *lavori di costo per qualità o per quantità troppo elevato*. Mi pare che il senso correbbe meglio se si dicesse *lavori di costo troppo elevato*.

CADOLINI, relatore. La Commissione aveva riprodotto intieramente in questa parte la proposta ministeriale, ma non ha alcuna difficoltà di accettare l'emendamento dell'onorevole Casati.

PRESIDENTE. Il signor ministro accetta?

(Il ministro dei lavori pubblici fa segni di assenso.)

Allora l'ultimo capoverso sarà così formulato:

« Le larghezze normali potranno convenevolmente restringersi nei siti in cui conducessero a lavori di costo troppo elevato. »

Pongo ai voti l'articolo quinto con questo emendamento.

(È approvato.)

(Sono indi approvati senza discussione i cinque articoli seguenti:)

« Art. 6. Le provincie nel cui territorio sono poste le strade provinciali della prima e seconda serie, dovranno stabilire nei loro bilanci le somme necessarie perchè rientri nelle casse dello Stato, nel periodo di dieci anni, incominciando dall'esercizio del 1870, la parte loro attribuita del costo per opere intorno alle strade comprese nelle serie medesime.

« L'iscrizione di tali spese nei bilanci provinciali sarà obbligatoria.

« Questa obbligazione si estenderà anche a quelle somme maggiori che potessero eventualmente occorrere per le costruzioni rispettive.

« Art. 7. La costruzione e la spesa delle strade provinciali comprese nella terza serie è per le provincie obbligatoria, ed è obbligatorio il relativo contributo pei comuni interessati.

« Le provincie ed i comuni dovranno provvedere alla spesa di costruzione di dette strade mediante stanziamenti obbligatorii ripartiti sopra sette bilanci annuali, incominciando da quello del 1870.

« Gli stanziamenti annuali potranno essere superiori ma non inferiori alla settima parte della spesa assegnata a ciascuna amministrazione.

« Il sussidio sarà assegnato al momento in cui, determinato mediante regolari progetti il costo delle opere, si darà mano ai lavori.

« L'opera sarà appaltata dalla deputazione provinciale, ed eseguita e collaudata coll'intervento di ingegneri del Governo.

« Art. 8. La quota complessiva di concorso da assegnarsi per ciascuna strada ai comuni interessati sarà determinata, in misura non maggiore di un terzo del costo dell'opera, dal Consiglio provinciale, entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge, e sarà ripartita fra i comuni medesimi mediante costituzione di consorzi obbligatorii, promossi dalla deputazione provinciale.

« La deputazione farà il quadro di ripartizione della quota di concorso per ciascuna strada fra i comuni interessati, tenendo come criteri principali la popolazione, il prodotto delle imposte dirette, le rendite patrimoniali e la maggiore vicinanza alla strada a costruirsi.

« La deputazione ne darà comunicazione a tutti i comuni, perchè deliberino entro il termine di due mesi. Trascorso questo termine, la deputazione statuirà sulla costituzione del consorzio, decidendo in pari tempo sulle osservazioni e sui richiami dei comuni.

« In caso di contestazione, sia sulla determinazione della quota complessiva che sulla ripartizione di questa in contingenti comunali, saranno applicabili gli articoli 45 e 46 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche.

« Il ricorso però non sospenderà l'obbligo nella provincia di costruire la strada e nei comuni di pagare la quota loro assegnata.

« Art. 9. I comuni potranno contribuire alla costru-

zione di queste strade mediante un fondo speciale costituito secondo il disposto degli articoli 2, 3, 4, 5, 6 e 7 della legge 30 agosto 1868, n° 4613, sulla costruzione obbligatoria delle strade comunali, esclusi i pedaggi ed i sussidi dello Stato e delle provincie.

« Art. 10. Ai comuni posti in prossimità o interessati nelle strade contenute nei precedenti articoli 3 e 4 è accordato il termine di tre mesi dalla promulgazione della presente legge per introdurre nell'elenco delle strade prescritto dall'articolo 12 della legge 30 agosto 1868, n° 4613, le modificazioni che fossero necessarie in relazione colle nuove strade dalla presente legge decretate.

« Il Governo provvederà per decreto reale all'attuazione di questo provvedimento, attenendosi alle norme stabilite nella citata legge.

« Art. 11. I tronchi di strade costruiti o in costruzione per cura delle provincie o dei comuni, i quali dovranno essere compresi in alcuna delle strade provinciali annoverate nel 4° articolo, da costruirsi a cura dello Stato o delle provincie, saranno a quello o a queste consegnati il 1° gennaio 1870.

« I fondi stanziati dai comuni o dalle provincie sul bilancio 1869 per costruzione o sistemazione dei tronchi di strade medesimi dovranno essere spesi entro l'anno 1869, oppure versati al Governo od alle provincie il 1° gennaio 1870.

« Saranno applicabili ai tronchi di strade medesimi le disposizioni degli articoli 88 e 89 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche. »

MAZZARELLA. Riguardo a questo articolo 11, come riguardo all'articolo 13, abbiamo vedute delle aggiunte. Io vorrei che se ne desse lettura.

PRESIDENTE. C'è un'aggiunta, cioè un articolo 11 *bis*, che verrà letto dopo la deliberazione sull'articolo 11. Così pure dopo l'articolo 13 ci è un articolo aggiuntivo col numero 13 *bis*, che si leggerà in seguito all'articolo 13.

Se l'onorevole deputato avrà qualche osservazione, la presenterà all'articolo 11 *bis*.

MAZZARELLA. Va benissimo.

PRESIDENTE. Intanto metto ai voti l'articolo 11.

(È approvato.)

Ora do lettura dell'articolo 11 *bis*, che diventerà il 12 se sarà approvato :

« Gli obblighi delle provincie, rispetto alle strade provinciali comprese nella presente legge, saranno determinati in ragione delle spese relative alle porzioni di dette strade che dovranno percorrere i rispettivi territori. »

Crede l'onorevole Mazzarella di fare qualche osservazione?

MAZZARELLA. Quanto a me sono contento.

PRESIDENTE. Se non c'è opposizione, questo articolo 11 *bis*, che diventa l'articolo 12, si riterrà approvato.

(È approvato.)

« Art. 13. I tracciati delle strade provinciali comprese nella presente legge, i quali non sieno già stati determinati secondo il disposto degli articoli 14, 25 e 26 della legge 20 marzo 1865, numero 2248, allegato *F*, sulle opere pubbliche, verranno, a termini degli articoli stessi, stabiliti, convocando a tal uopo i Consigli provinciali in Sessione straordinaria. »

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Questo articolo, che venne introdotto dalla Commissione, ha evidentemente due scopi. Il primo sarebbe di obbligare il Governo ad eseguire i tracciati già stabiliti dai Consigli provinciali ed approvati dal Ministero. Ma il Ministero, per meglio dire, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nell'esaminare i tracciati proposti dalle provincie, non aveva in mira che gli interessi locali, e non faceva sua preoccupazione principale la questione della spesa e del coordinamento di tutta la rete stradale; invece ora che lo Stato ha assunto la spesa, e che ha comprese le strade provinciali indicate in questa legge fra quelle le quali hanno un carattere d'interesse generale, il Governo non deve tenersi vincolato da atti antecedenti, compiuti sotto un diverso punto di vista.

Il secondo scopo dell'articolo sarebbe quello di obbligare il Governo ad osservare le disposizioni degli articoli 14, 25 e 26 della legge. Ma, quale pur sia il concetto della Commissione, le parole del proposto articolo non bastano per dare al Ministero la facoltà esplicita di approvare o modificare i progetti delle strade provinciali della terza serie, che spetta alla deputazione provinciale di appaltare e far eseguire. A togliere perciò qualunque dubbio si dovrebbe dare a questo articolo 13 una forma differente, e si proporrebbe la seguente:

« I tracciati e tutti i progetti delle strade provinciali, compresi nella presente legge, saranno stabiliti e modificati colle forme determinate dagli articoli 14, 25 e 26 della legge 30 marzo 1865 sulle opere pubbliche. »

CADOLINI, *relatore*. La Commissione, siccome è sempre stata animata dall'intendimento di rimettersi, riguardo ai tracciati, al giudizio combinato dei Consigli provinciali e del Consiglio superiore dei lavori pubblici; non ha difficoltà di accettare la proposta dell'onorevole ministro, salvo a mettersi d'accordo sulla forma che alla medesima converrà dare.

Desidererei d'avere sotto gli occhi l'articolo.

PRESIDENTE. Darò nuovamente lettura dell'articolo. (*Vedi sopra*)

CADOLINI, *relatore*. Io toglierei la parola *progetti* e direi: « I tracciati delle strade provinciali, » ecc.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Bisogna anche mettere la parola *progetti*, perchè *tracciati* è parola che si riferisce solo all'andamento della strada, non alle particolarità del lavoro ed all'importo della spesa.

CADOLINI, *relatore*. Non bisogna confondere progetti con tracciati. I tracciati sono determinati col voto dei Consigli provinciali, ed i progetti, prima di essere ese-

guiti, debbono sempre essere approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Non bisogna quindi confondere le due parole. Se si crede meglio, si dica: « I progetti ed i tracciati, » ed allora l'articolo può essere accettato.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Accetto.

PRESIDENTE. Metto ai voti, così modificato, l'articolo che diventa 13:

« I progetti ed i tracciati delle strade provinciali comprese nella presente legge saranno stabiliti o modificati colle forme determinate dagli articoli 14, 25 e 26 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche. »
(È approvato.)

Manterremo i numeri dello stesso progetto di legge, per non portare confusione, dopo poi si faranno le numerazioni dalla segreteria.

« Art. 13. I tronchi di strade provinciali della prima e seconda serie, appena ultimati, verranno consegnati alle rispettive provincie perchè provvedano al loro mantenimento. La consegna non potrà protrarsi oltre l'anno dalla data della liquidazione finale del tratto ultimato. »

MICHELINI. Chiedo di parlare.

Non posso approvare l'ultima frase di quest'articolo 13 o 14 che sia.

« La consegna, esso dice, non potrà protrarsi oltre l'anno dalla data della liquidazione finale del tratto ultimato. »

La liquidazione è cosa che dipende dagli agenti del Governo, e forse anche da quelli della provincia, vale a dire è cosa arbitraria. Ora gli arbitrii devono essere assolutamente esclusi quando si tratta dell'esecuzione delle leggi.

Ragionando del caso nostro, dico che non deve dipendere da coloro che devono eseguire la liquidazione il protrarre in modo indefinito la consegna dei tronchi di strade ultimati alle provincie le quali devono provvedere al loro mantenimento.

Laonde, per concretare le mie idee, si potrebbe o sopprimere l'ultimo periodo di quest'articolo, cioè dalle parole: « La consegna non potrà... » sino al fine; ovvero, stando sempre tale soppressione, si potrebbe dire: « I tronchi di strade provinciali della prima e seconda serie, appena ultimati, verranno, entro un anno, consegnati alle rispettive provincie. »

In sostanza la Camera vede che io voglio che l'anno decorra dalla data dell'ultimazione, che è cosa di fatto, e non dalla liquidazione, che è arbitraria.

PRESIDENTE. La Commissione accetta?

CADOLINI, *relatore*. Io debbo osservare che l'articolo proposto dalla Commissione, il quale non è che la riproduzione della proposta ministeriale, era dettato nell'intento di lasciare un periodo di un anno fra l'ultimazione e la consegna.

MICHELINI. Domando la parola.

CADOLINI, *relatore*. Invece colla proposta dell'onore-

vole Michelini si stabilirebbe che, entro l'anno nel quale è compiuta la strada, dovesse essere fatta la consegna. Ora, la Commissione crede opportuno di mantenere la sua proposta.

MICHELINI. In sostanza io voglio che l'anno decorra dalla data dell'ultimazione e non da quella della liquidazione, imperocchè l'ultimazione dipende da un fatto, e la liquidazione invece dipende da coloro che debbono eseguirla.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Bisogna che l'onorevole Michelini si rammenti che nell'atto in cui si procede alla liquidazione può risultare che il lavoro non sia stato a dovere completato, e allora bisogna obbligare l'appaltatore a completarlo. Dunque bisogna lasciare fermo il testo come è nel progetto di legge del Ministero e della Commissione, per non correre il pericolo di consegnare quello che non è ancora finito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valerio.

VALERIO. Io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di persuadersi che la liquidazione non ha da far niente coll'ultimazione dei lavori. Forse egli confonde la liquidazione colla collaudazione. Egli è nell'atto della collaudazione che si può vedere se i lavori siano o non siano ultimati; ma la liquidazione non è che quell'atto col quale si stabilisce il definitivo dare ed avere tra l'amministrazione che ha fatto eseguire e l'impresa che ha eseguito.

Io credo che l'osservazione fatta dall'onorevole Michelini sia molto a posto, e che metta le cose nel vero senso in cui parmi sia pure intenzione della Commissione di metterle.

Per conseguenza io prego la Camera di voler accogliere la proposta dell'onorevole Michelini.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. In qualche parte d'Italia sarà vero quanto accenna l'onorevole Valerio, ma io posso assicurare la Camera che vi sono dei paesi in Italia dove la liquidazione e la collaudazione dei lavori sono cose contemporanee.

MONTI CORIOLANO. Ho domandato la parola per appoggiare la proposta dell'onorevole Michelini, la quale non è così semplice all'atto pratico come potrebbe a prima giunta apparire. Se assolutamente non si pone un limite positivo nella legge, limite che è il fatto dell'ultimazione, come vogliono gli onorevoli Michelini e Valerio, possono nella liquidazione occorrere tante contestazioni tra l'appaltatore e la frazione appaltante, si può andare incontro a tanti appigli da prolungarla per lunghissimo tempo. Di più, nell'intervallo lo Stato che sottostà al carico della strada che ha in mano per l'opera compiuta e che non può consegnarla, soffre il peso della manutenzione, e si accrescono continuamente le spese. Mentre per altra parte sarà pur ben conveniente che la provincia, la quale già approfitta e si avvantaggia della costruzione, cominci a sostenere un poco gli oneri che per legge le sono dovuti.

Io prego adunque il signor ministro a voler ammettere l'emendamento che mi pare veramente opportuno.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Mettano almeno la parola *collaudazione*.

CADOLINI, relatore. Mi pare che nell'ultima parte, in luogo di dire *la consegna non potrà protrarsi oltre l'anno dalla data della liquidazione*, si debba dire *della collaudazione*. (Sì! sì!) A me pare che questa parola esprima anche molto meglio il concetto della Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Michelini acconsente a questa proposta?

MICHELINI. L'accetto.

PRESIDENTE. Dunque rileggo l'articolo 13:

« I tronchi di strade provinciali della prima e seconda serie, appena ultimati, verranno consegnati alle rispettive provincie perchè provvedano al loro mantenimento. La consegna non potrà protrarsi oltre l'anno dalla data della collaudazione finale del tratto ultimato. »

CADOLINI, relatore. Senza la parola *finale*.

PRESIDENTE. L'ultimo periodo resta dunque in questi termini: « La consegna non potrà protrarsi oltre l'anno dalla data della collaudazione del tratto ultimato. »

Chi approva quest' articolo 13, sorga.

(La Camera approva.)

Leggo ora l'articolo 13 *bis*. « Le strade provinciali non comprese nella presente legge, le quali siano state precedentemente decretate ma non compiute, o vengano decretate entro l'anno 1870 da una provincia qualunque del regno coll'impegno espresso di compierle in un periodo non maggiore di sette anni, verranno costruite dalle provincie col concorso dei comuni, nella proporzione non maggiore di un terzo della spesa, applicando riguardo ai comuni stessi le disposizioni contenute negli articoli 7 e successivi della presente legge. »

« Quando si verifichino le condizioni suddette e quelle stabilite nell'articolo 1 della legge 30 agosto 1868, la costruzione di queste strade sarà resa obbligatoria, e lo Stato darà un sussidio non maggiore di un quarto della spesa secondo le norme e valendosi dei fondi decretati coll'articolo 9 della stessa legge 30 agosto 1868. »

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Il Ministero è molto esitante nell'accettare quest'articolo, imperocchè esso involve la necessità di mettere a carico del Governo molte opere che attualmente non lo sono, e questo non solo per le provincie napoletane, a pro delle quali si è proposta questa legge, ma per tutte le provincie del regno. È una nuova misura generosa che la Commissione propone per favorire la costruzione delle strade provinciali anche nelle altre provincie, diminuendo la quota di spesa che dovrebbe, secondo la legge 20 marzo 1865, rimanere a loro carico. Ora io non ho potuto, nel breve tempo che è trascorso dacchè mi fu consegnato

quest'articolo di aggiunta, cioè dal principio della seduta, non ho, dico, ancora potuto fare un calcolo per riconoscere a qual somma potrebbero ascendere i nuovi disbori che questo articolo imporrebbe allo Stato; e perciò finchè non abbia fatto questo rilievo, e mi sia consultato col mio collega il ministro delle finanze, non vorrei, accettando l'articolo, impegnare il Governo in una spesa, che potrebbe essere rilevantissima.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valerio.

VALERIO. Io pregherei la Commissione di voler dare qualche spiegazione sulla vera portata di quest'articolo, la cui lettura non ho potuto sentire, e che ora appena ho potuto leggere, essendo stato distribuito soltanto poco fa.

Ciò dimostri, se non altro, che con ragione ci lamentavamo di non sentire la lettura di una aggiunta venuta d'improvviso, e della quale non si fece prima la distribuzione a stampa.

CADOLINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casati.

CASATI. Con quest'articolo si viene a dare facoltà ai Consigli provinciali di mettere liberamente la mano fino alla fine del 1870 nelle casse dello Stato e dei comuni.

Essi saranno quelli che decreteranno le strade provinciali, e lo Stato ed i comuni avranno obbligo di concorrere nella spesa per una quota abbastanza forte. Ora la Commissione ci ha con molte tabelle dimostrato la spesa che lo Stato incontrerebbe per le strade provinciali, che sono particolarmente indicate nella presente legge, ma poi con quest'articolo ci viene a proporre una spesa affatto indeterminata. Io sfido la Commissione a fare un calcolo anche approssimativo della spesa che questo articolo potrebbe occasionare; nè credo che il signor ministro dei lavori pubblici, anche intendendosi col suo collega delle finanze, potrebbe vedere quale sia l'aggravio che allo Stato deriverebbe da quest'articolo. Secondo che ad un Consiglio provinciale piaccia o no di decretare una strada, questa cadrà in parte a carico dello Stato; ma quale sia il volere del Consiglio provinciale, a quest'ora nessuno lo può sapere.

Io per conseguenza credo che sia affatto contrario a qualunque regola di buona amministrazione pubblica il votare una spesa indeterminata, ignota. Per conseguenza io voterò contro l'articolo.

Vi è poi un'altra ragione; la Commissione non ha circondato di nessuna garanzia queste deliberazioni, le quali pure impegnano le finanze dello Stato e dei comuni, e che sono fatte esclusivamente dai Consigli provinciali. Non si può ritenere che sia una garanzia ciò che sta scritto nel secondo capoverso di questo articolo. Esso dice: « quando si verifichino le condizioni suddette, o quelle stabilite dall'articolo 1 della

legge 30 agosto 1868. » Qui si parla di strade provinciali, e la legge 30 agosto 1868 parla esclusivamente di strade comunali.

Ora, come farà la Commissione a dire che una data strada corrisponde a ciò che contempla l'articolo 1 della legge 30 agosto 1868, quando si tratta di una strada provinciale, mentre quella legge si riferisce esclusivamente a strade comunali, e determina, per esempio, che s'intendono per strade comunali quelle che mettono in comunicazione il centro di un comune con una delle sue frazioni più importanti? Questa e le altre condizioni portate da quell'articolo 1, sono forse applicabili alle strade provinciali?

Ma v'ha di più; i fondi che dalla legge 30 agosto 1868 sono stabiliti, è determinato che debbano devolversi alla costruzione di strade comunali, e con questo articolo aggiunto la Commissione vorrebbe stralciarne una parte per applicarla alle strade provinciali, portando all'improvviso una tanta modificazione alla legge citata. Per conseguenza, per tutte queste ragioni, prego la Camera di respingere senz'altro quest'articolo.

CADOLINI, relatore. Io spero che, dando alcuni schiarimenti alla Camera ed all'onorevole preopinante, potrò ottenere che il preopinante stesso voti questo articolo.

L'onorevole Casati e l'onorevole ministro hanno affermato che con quest'articolo si andrebbe ad attribuire allo Stato una spesa indeterminata.

Ora, in questa parte gli onorevoli preopinanti non hanno ben compreso qual fosse il concetto della Commissione. La Commissione non ha avuto altro in animo, nel proporre quest'articolo addizionale, che di far andare a beneficio di alcune strade, che sarebbero decretate come provinciali, i fondi che erano decretati per la costruzione di strade comunali.

Ora, voi ben comprendete che colà dove si costruiscono le strade provinciali si soddisfa anche ai bisogni delle strade comunali, per modo che tutti quei comuni i quali saranno congiunti per mezzo di una strada provinciale non avranno più bisogno di congiungersi per mezzo di strade comunali.

Ora, nelle provincie le quali sono interamente prive di strade, i comuni non sanno in qual modo rannodarsi alla rete generale delle strade, e quando debbono provvedere alla reciproca loro congiunzione, si trovano nella necessità di costruire strade assai lunghe e costose di cui non possono da soli sostenere la spesa.

Ora, siccome nella legge relativa alle strade comunali obbligatorie fu stabilito che queste strade debbano essere costruite per opera dei comuni ma col concorso delle provincie e dello Stato, e siccome abbiamo appreso dall'esperienza esservi molta difficoltà ad ottenere che i comuni prendano l'iniziativa per la costruzione di queste strade, e l'abbiamo già appreso

perchè, mentre la legge del 30 agosto obbliga i comuni a compilare entro il mese di febbraio gli elenchi delle rispettive strade da dichiararsi obbligatorie, la maggior parte dei comuni non han fatto nulla, così ci persuademmo che, allorquando ai comuni s'impone la costruzione delle strade comunali senzachè siano precedentemente costruite le strade primarie alle quali essi debbono allacciarsi, non si ottiene l'intento che le strade vengano costruite.

La Commissione perciò ha creduto di fare cosa molto utile alle provincie che principalmente sono prive di strade, col proporre che quelle strade, il costo delle quali secondo la legge 30 agosto sarebbe ripartito a carico dei comuni, delle provincie e dello Stato in luogo di essere costruite per cura dei comuni i quali, specialmente nelle provincie meridionali, non sono dotati di quell'iniziativa, di quell'energia che è indispensabile per adottare deliberazioni ferme e risolte, sieno costruite per cura delle provincie. Così le provincie avrebbero la missione di costruire le strade che debbono essere il risultato dei sacrifici comuni dei tre enti testè accennati, i comuni, le provincie, lo Stato.

Il sacrificio adunque che sarebbe chiamato a fare lo Stato è tutt'altro che indeterminato. L'articolo proposto dalla Commissione si riferisce all'articolo 9 della legge 30 agosto 1868.

Quest'articolo finisce con queste parole: « il riparto dei sussidi è fatto annualmente per decreto reale, sentiti i voti dei Consigli provinciali ed il parere del Consiglio di Stato. Il sussidio, di cui nel primo capoverso del presente articolo, non sarà inferiore ad annui tre milioni di lire, e non potrà eccedere il quarto della somma effettivamente spesa dal comune nell'opera suddetta. » Dunque la proposta della Commissione, riferendosi a questa disposizione dell'articolo 9 della legge 30 agosto, vale a determinare in modo assoluto e preciso i limiti dei sussidi dello Stato; imperocchè tali sussidi non potranno mai, secondo quell'articolo della legge, essere superiori ad un quarto della spesa, e non potranno mai, nel complesso, superare la somma di tre milioni all'anno.

Ora, a me sembra che, dati questi schiarimenti, i quali la Commissione è dolente di non aver potuto svolgere ampiamente in un'appendice alla relazione, a me sembra che l'onorevole ministro e, credo, anche l'onorevole Casati, vorranno riconoscere che la proposta della Commissione non lascia alcun che d'indeterminato. La proposta della Commissione è indispensabile a risolvere la quistione delle strade comunali, poichè senza la costruzione delle strade primarie, come già ho accennato, è vano sperare che i comuni facciano i tronchi di allacciamento che dovrebbero essere da essi direttamente costruiti.

L'onorevole preopinante ha anche accennato all'arbitrio che si darebbe alle provincie nel determinare queste strade, e all'arbitrio che loro si lascierebbe

nell'imporre spese ai comuni. Ma l'onorevole preopinante deve riflettere che arbitrii alle provincie ne sarebbero già lasciati in ugual misura dalla legge stessa del 30 agosto 1868; mentre per altro le facoltà date alle provincie sarebbero molto ben limitate e molto ben frenate dagli articoli 8 e 9 della presente legge. Imperocchè all'articolo 8 sono stabilite le norme che si devono seguire nel ripartire le spese fra i comuni, e queste norme sono tali da lasciare ai comuni il mezzo di far valere i loro diritti, onde non essere soverchiamente gravati.

Com'è accennato nella nostra relazione, gli articoli 45 e 46 della legge 20 marzo 1865, a cui si riferisce l'articolo 8, stabiliscono il modo col quale i comuni potrebbero ricorrere qualora non fossero paghi dei contributi loro imposti dai Consigli provinciali e dei riparti fatti dalle deputazioni, e stabiliscono che sopra i loro ricorsi pronuncierebbe il Consiglio di Stato.

Dunque, se gli onorevoli preopinanti vorranno tener conto di tutte queste considerazioni, dovranno riconoscere che colle proposte che vi ha fatto la Commissione coll'articolo 13 bis non si viene punto a pregiudicare l'interesse dello Stato perchè non si viene a stanziare una lira di più di quanto è già stanziato; non si viene a decretare alcuna somma di più di quelle che sono comprese nella presente legge e nella legge 30 agosto 1868.

FOSSA. Io non solo divido le esitanze ed i timori dell'onorevole signor ministro e dell'onorevole Casati, ma mi dichiaro assolutamente contrario alla proposta della Commissione. Questa proposta è indeterminata, sconfinata; comprende le strade provinciali di tutto il regno; non soltanto quelle già decretate, ma anche quelle che lo saranno entro l'anno 1870 dai Consigli delle varie provincie.

Il progetto di legge in discussione, come venne presentato dal Ministero, come venne studiato e riprodotto dalla Commissione, ha per oggetto la costruzione e la sistemazione delle strade nelle provincie meridionali continentali; ed ora la stessa Commissione ci presenta, quasi direi, all'improvviso ed in aggiunta una disposizione che si estende a tutte le provincie, che abbraccia anche l'incognito, che deroga ad una delle parti più sostanziali, ad una parte precipua di una importantissima ed utilissima legge stata di recente dal Parlamento votata, che altera il sistema di classificazione delle strade presso di noi in vigore ed il nostro diritto amministrativo quanto all'obbligo delle spese per la costruzione e la sistemazione delle medesime, e reca ad un tempo una gravissima offesa all'autonomia ed alla libertà dei comuni. A quali conseguenze ci esporrebbe la proposta disposizione qualora fosse dalla Camera accettata? Chi sa, chi può prevederle? Chi può stabilirne l'importanza?

O il sussidio che dovrebbe essere accordato alle

provincie dovrà essere stanziato con un apposito, nuovo e distinto capitolo nel bilancio dello Stato, ed allora a quale nuovo aggravio non si troveranno esposte le nostre finanze? Chi può predirne il limite? O il sussidio dovrà essere prelevato su quello stabilito a favore dei comuni dall'ultimo capoverso dell'articolo 9 della legge 30 agosto 1868, numero 4613, concernente la costruzione e la sistemazione delle strade comunali, ed in questo caso noi distruggiamo di un colpo, indirettamente e di traforo, tutti i grandi vantaggiosi effetti che ci siamo ripromessi e che il paese aspetta da quella legge. Il fondo di sussidio sarà assorbito dalle provincie; verrà interamente meno l'aiuto e l'incoraggiamento che abbiamo voluto dare ai comuni. La maggior parte di questi continuerà a rimanere senza strade, e con quanto danno della proprietà fondiaria non è d'uopo dirlo. La legge del 30 agosto votata dal Parlamento con tanta solennità di discussione fu accolta dal paese come un vero progresso verso l'obbiettivo della prosperità agricola, come un potentissimo mezzo dello svolgimento della ricchezza fondiaria nazionale. Noi, accettando la proposta della Commissione, deroghiamo alla medesima, anzi l'aboliamo. È saggio consiglio abolire oggi ciò che abbiamo votato ieri? La Commissione ha forse per un momento dimenticato che troppo a giusta ragione si deplora il cattivo vezzo di fare e disfare.

Ma l'onorevole relatore, il mio amico Cadolini, diceva che inutilmente si spera nell'iniziativa dei comuni; che la legge 30 agosto stabiliva che essi dovessero compiere le operazioni preparatorie per l'esecuzione della legge medesima e che nulla dai comuni si è a questo effetto ancora fatto. La legge in discorso non solo confida nell'iniziativa, ma impone degli obblighi; essa all'autorità del prefetto affida il compito di supplire d'ufficio all'opera dei comuni in caso di negligenza. D'altronde le grandi trasformazioni non si compiono di un subito. Il termine di sei mesi era forse troppo breve. Le leggi simili a quella del 30 agosto non producono i loro effetti immediatamente. Aspettiamo che i comuni abbiano ben compresi i benefici della detta legge; diamo un po' di tempo ai medesimi; aspettiamo che i meno pronti, i meno attivi veggano gli esempi dei più solerti, dei più energici, e noi apprenderemo allora meglio dal fatto quale servizio abbiamo reso alla viabilità comunale, alla ricchezza territoriale, alla prosperità della nazione colla legge anzidetta. La legge del 1836 sulle strade vicinali ha trasformata la Francia. Consultando la storia dell'Inghilterra, chiaro si vede di quanta utilità anche in quel paese siano stati i provvedimenti per le strade rurali.

Nè l'accettazione della proposta della Commissione è soltanto una deroga alla legge del 30 agosto. Essa contiene una deroga anche alla legge amministrativa sui comuni e sulle provincie.

Il numero 9 dell'articolo 174 di questa legge stabi-

lisce, come è noto, che le spese per la sistemazione e manutenzione delle strade provinciali sono a carico delle provincie; stabilisce il numero 8 dell'articolo 115 della legge stessa, che sono a carico dei comuni le spese per la sistemazione e manutenzione delle strade comunali. La Commissione colla sua proposta vorrebbe invece che le strade provinciali fossero costruite e sistemate dalle provincie col concorso dei comuni. Ma non è questo uno sconvolgimento di una parte importantissima del nostro diritto amministrativo? Non è questo un confondere due enti distintissimi, il comune e la provincia; un confonderne gli interessi non sempre omogenei e molte volte opposti? Non è questo un sottomettere i comuni alle provincie; non è ciò in opposizione colla costituzione storica, colle tradizioni degli uni e delle altre?

Per altra parte qual è la ragione logica, quale la necessità, quale la convenienza di questo concorso proposto dalla Commissione? I comuni e le provincie sono enti distinti con diverse attribuzioni, con diversi scopi; ma i contribuenti, almeno nella più grande loro quantità, sono gli stessi e pel comune e per la provincia, perocchè le provincie ritraggono le loro entrate maggiori dai centesimi addizionali sull'imposta fondiaria.

La proposta della Commissione sarebbe adunque di grandissimo, d'immenso danno alle sorti dei comuni, i quali, oltre di essere privati dei benefici della legge 30 agosto, si troverebbero anche gravati dalle quote di concorso.

Ed è appunto a far salvi gl'interessi dei comuni che io prego la Commissione a ritirare la proposta, e, qualora essa insista, prego la Camera a non approvarla.

SANGUINETTI. Parmi che la prima parte dell'articolo possa contenere qualche cosa di buono; ma, a mio modo di vedere, quest'articolo non è abbastanza chiaro, ed io, votandolo, non saprei quel che mi voterei. Là dove si dice che provincie e comuni concorrono per un terzo, s'intende che concorrono cumulativamente, per modo che lo Stato poi debba concorrere esso per altri due terzi? È necessario avere su questa parte un chiarimento categorico. Venendo poi ai principii su cui si basa questo articolo, io, associandomi ad alcune delle considerazioni esposte dall'onorevole Fossa, credo che per spingere con attività la costruzione di nuove strade, non occorra rivolgersi ai comuni, ma piuttosto obbligare le provincie, imperciocchè i comuni non reggono a queste spese, le quali possono essere benissimo tollerate da un corpo di maggiore consistenza e di maggior ricchezza quale è la provincia. Io credo che noi, nella legge del 30 agosto 1868, abbiamo sbagliata la via, rendendo obbligatoria la costruzione di strade a carico dei comuni.

I comuni non costruiscono e non costruiranno, per la ragione che chi non ha può far debiti ma non spese; se invece noi avessimo addossato quest'obbligo alle

province, specialmente per quella rete di strade che debbono unire tutti i capoluoghi di mandamento, ed a questo riuniscono più d'un comune, la legge sarebbe eseguibile. Nè con ciò si sarebbe potuto dire che i comuni avrebbero le strade senza concorrere nella spesa, imperocchè la sovrimposta provinciale grava tutti quanti i comunisti di ciascuno dei singoli comuni. In tal modo le strade si sarebbero cominciate e potrebbero compiersi. Affidare la costruzione delle strade alle provincie e sgravarne i comuni è il principio che noi troviamo nella legge francese, ed è questa la ragione per cui in Francia le strade si sono fatte e si fanno; è questa la ragione per cui la Savoia che passò da pochi anni alla Francia, e passò senza strade, ne ha ora dovizia, mentre si può dire che il contiguo Piemonte ha tutto l'Appennino ancora cominciando dalla Roia e dal Tanaro e andando fino a Piacenza è senza strade.

La maggior parte delle strade provinciali non sono compiute. Non è compiuta la strada provinciale che da Finale va a Calezzano, non è compiuta quella che deve andare da Genova a Piacenza, non è compiuta quella che va da Albissola a Sassello. Sono tutte strade senza sbocco, e questo risultato per alcuno di questi tronchi si ebbe perchè erano strade consortili e non provinciali, e questo risultato si continuerà ad avere per altre strade comunali o consortili che si cominceranno.

Nei luoghi montuosi volere che i comuni facciano le strade è lo stesso che non volerle. La spesa è enorme ed i comuni miserabili.

Se volete che le strade si facciano, occorre di spingere le provincie a fare le strade, non di aggravare i comuni. Ora, il difetto dell'articolo è questo, che obbliga bensì le provincie a costruire queste strade, e questo è bene, ed in ciò mi associo alla Commissione ed all'onorevole Cadolini; ma il male è di esigere che i comuni concorrano in una quota insopportabile.

Io voterei la prima parte, e qui mi associo all'onorevole Fossa, quando fosse emendata in questo modo, che, cioè, anzitutto le provincie fossero obbligate a compiere le strade che sono in parte costrutte, e che per questo lo Stato concorresse in una somma determinata, e che in secondo luogo le provincie fossero obbligate a costruire a preferenza quelle strade per le quali comuni e consorzi di comuni offrano volontariamente un quarto della spesa. In questo modo la spesa non sarebbe imposta obbligatoriamente dalla legge, diventerebbe volontà dei comuni, ed i comuni avrebbero un mezzo di far sì che la provincia costruisca le strade di cui abbisognano.

Io perciò proporrei di rimandare l'articolo alla Commissione, onde volesse emendarlo in questo senso, mettere, cioè, la spesa e l'obbligo alle provincie, lasciarla volontaria per parte dei comuni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per una dichiarazione.

CADOLINI, relatore. La Commissione fece questa proposta, animata dal desiderio di risolvere radicalmente la questione delle strade provinciali che debbono essere la base della costruzione delle strade comunali. Ma vedendo che questa proposta, non essendo stata abbastanza largamente svolta, non è stata abbastanza intesa dai nostri onorevoli colleghi, e desiderando di eliminare una discussione la quale potrebbe protrarsi troppo a lungo ed incagliare la votazione di questa legge, la Commissione si è persuasa essere opportuno ritirare in questo momento la sua proposta (*Bravo!*), ma d'invitare il ministro a studiare questo concetto, a studiare, cioè, se convenga applicare i fondi che si decretarono colla legge del 30 agosto 1868, a sussidiare la costruzione di strade provinciali, costrutte per opera delle provincie, le quali andrebbero a beneficio dei comuni, agevolando la costruzione dei tronchi di congiunzione.

Anche l'idea dell'onorevole Sanguinetti di connettere simili disposizioni alla costituzione dei consorzi può essere presa dall'onorevole ministro in maturo esame, e, combinandola col pensiero della Commissione, vedere di compilare un progetto di legge il quale valga, senza portare nuove spese a carico dello Stato, ad agevolare la costruzione delle strade provinciali, specialmente nelle provincie meridionali. (*Bravo!*)

CASATI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

CASATI. L'onorevole relatore ha detto che l'articolo della Commissione non era stato abbastanza inteso...

PRESIDENTE. Lo ha ritirato.

CASATI. A me pare che era difficile intendere il ragionamento fatto per dimostrare che questa legge non era che un complemento della legge del 30 agosto 1868.

Tra le altre cose, l'articolo proposto tramutava la costruzione di strade comunali in quella di strade provinciali, di differente larghezza e quindi di differente costo.

Ecco una fra le molte ragioni per cui era difficile intendere il ragionamento del relatore.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Dacchè la Commissione si è risolta a ritirare quest'articolo, io dichiaro che farò studiare la materia, e vedrò se vi sia luogo di proporre questa riforma.

Non bisogna dissimularsi che questo nuovo articolo che propone la Commissione varia sostanzialmente le disposizioni della legge provinciale 20 marzo 1865.

Ora siccome poi tutti sanno che si stanno preparando delle modificazioni a questa legge provinciale e comunale, io credo che il momento opportuno per proporre una variazione anche a questo proposito sarà quando verranno in discussione queste modificazioni.

MAZARELLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La Commissione ha ritirato l'articolo, quindi non c'è più luogo a discutere.

MAZZARELLA. Se è stato ritirato dalla Commissione, io riproporrei il medesimo articolo, applicandolo alle provincie meridionali, alcune delle quali sono state assolutamente trascurate. E mi permetta la Commissione di dirle che, se vi è stato torto da parte sua, quello si fu di avere voluto presentare un articolo in modo generico per tutte le provincie del regno.

Ma la questione si riferisce precisamente ad alcune provincie meridionali. Io appartengo a Terra d'Otranto, e vi so dire che in quella provincia alcune strade sono state abbandonate. Vi sono altri deputati di quelle parti i quali possono citare altre strade lasciate in simile stato.

Da noi si credeva che per mezzo di quest'articolo 13 *bis* sarebbero stati soddisfatti alcuni bisogni di quelle provincie; ma ora io veggo che i dubbi presentati contro quest'articolo, le osservazioni fatte contro il medesimo, riguardano le provincie in generale piuttosto che alcune delle meridionali.

Quindi io domando che sia dato il tempo perchè, sia la Commissione, sia noi, possiamo ripresentare il medesimo articolo, ma modificato per riguardo alle provincie meridionali del regno che sono state trascurate. E quindi io propongo che si parli specialmente della provincia di Terra d'Otranto, di cui non si fa punto menzione in tutti gli articoli della legge.

Nella relazione la Commissione dice che in effetto sono stati presentati da noi alcuni reclami, dichiarando di non volerne tener conto; quando oggi, solamente oggi ha presentata un'aggiunta al progetto di legge per mezzo di quest'articolo 13 *bis*. Ma si dia, ripeto, almeno il tempo che quest'articolo 13 *bis* possa essere esaminato, modificato, secondo le nuove osservazioni che sono state fatte, e non vi si rinunci a questo modo. Si parla di strade provinciali, di strade comunali, e prego di osservare che non si tratta di strade ferrate: perchè dunque farci camminare così a vapore per l'esame e l'applicazione di quest'articolo?

PRESIDENTE. Dunque ella propone il rinvio di quest'articolo alla Commissione.

Voci. Ma è stato ritirato.

MAZZARELLA. Sì, propongo che l'articolo passi alla Commissione, e che quindi un altro giorno si possa discutere, ma limitandolo solo alle provincie meridionali che sono state trascurate.

CADOLINI, relatore. L'onorevole preopinante deve riflettere che la proposta della Commissione, comprendendo tutte le provincie italiane, tendeva a destinare i fondi decretati coll'articolo 9 della legge dell'agosto 1868 a tutte le provincie d'Italia. Io ben so e ben sa la Camera che essendo i bisogni delle provincie meridionali assai maggiori di quelli risentiti nelle altre parti d'Italia, e specialmente nel nord, la maggior parte di quei fondi sarebbe destinata a quelle provincie, ma non si potrebbe mai adottare la proposta della

Commissione per applicarla solamente ad una parte del regno.

Voci dal banco della Commissione. Ma se l'abbiamo ritirato!

CADOLINI, relatore. Allo stato delle cose, la Commissione non può accettare la proposta dell'onorevole Mazzarella, sebbene abbia un significato favorevole alla proposta primitiva della Commissione medesima.

L'onorevole preopinante poi, il quale parla in nome della provincia di Terra d'Otranto, dovrebbe riflettere che quella provincia è abbastanza provveduta di strade, che gode già il vantaggio di essere attraversata da più di una ferrovia, e che è perciò una di quelle che possono in quest'occasione fare minori reclami. La Commissione, come dichiarò chiaramente nella propria relazione, si è prefissa di provvedere alla costruzione delle strade più urgenti e veramente indispensabili nell'interesse generale dello Stato, e nell'interesse che questo ha di promuovere la costruzione d'altre strade per opera spontanea delle provincie, e di agevolare quella delle strade rese obbligatorie pei comuni. La Commissione perciò non può accettare la proposta dell'onorevole Mazzarella, come non può accettare le ragioni da lui esposte.

PRESIDENTE. L'onorevole San Donato ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, prendendo atto della dichiarazione del ministro, che s'impegna di proporre un progetto di legge tendente ad attuare il concetto della Commissione, passa all'ordine del giorno. »

Il signor ministro accetta quest'ordine del giorno?

PASINI, ministro pei lavori pubblici. È un ordine del giorno affatto indeterminato, ed io non posso accettarlo.

DI SAN DONATO. Come?

PRESIDENTE. Dice che non può accettarlo perchè troppo indeterminato.

Voci. Ai voti!

DI SAN DONATO. Io lo mantengo.

PRESIDENTE. La Commissione ha ritirato il suo articolo 13 *bis*, e l'onorevole Mazzarella ha fatto la proposta che quest'articolo sia rinviato alla Commissione, esprimendo un dato concetto, concetto che dalla Commissione non venne accettato.

Dunque non è nemmeno il caso di mettere ai voti tale proposta. Se l'onorevole Mazzarella ne avesse una concreta, positiva da presentare, questa potrebbe votarsi.

MAZZARELLA. Giacchè il signor ministro accetta la proposta dell'onorevole Di San Donato...

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Ha dichiarato di non accettarla.

MAZZARELLA. Ha detto che presenterà un progetto.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Bene; ma altro è presentare un progetto per riformare un articolo della legge provinciale del 20 marzo 1865 nel senso

che sarà trovato opportuno, altro è accettare tutto quello che voleva la Commissione.

Quella proposta così com'era redatta non poteva accettarla.

Io posso proporre, quando sarà il caso, una nuova disposizione di legge per variare, in certe spese, le quote di concorso dello Stato e delle provincie, ma nulla di più.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Mazzarella cede, o si associa all'ordine del giorno?

MIZZARELLA. Vedo benissimo che la Commissione non lo accetta. Quindi io, poichè vedo pure che la Camera è contraria, credo inutile di fare una proposta, e mi riservo di parlarne quando il ministro presenterà il suo progetto.

PRESIDENTE. L'onorevole Di San Donato mantiene il suo ordine del giorno?

DI SAN DONATO. Io mantengo il mio ordine del giorno il quale non è che un corollario di quanto diceva l'onorevole Cadolini. Io non sono interessato in questa legge; ma debbo rendere giustizia alla Commissione. Essa si è avveduta del fatto, cioè che qualche provincia meridionale era rimasta interamente dimenticata non per colpa sua, ma per l'inerzia delle stesse provincie, e ha voluto riparare con un articolo addizionale. Questo è il vero senso dell'articolo proposto dalla Commissione. Tutti si sono alzati a combatterlo; la Commissione lo ha ritirato; ma io domando: perchè questa legge si fa? Perchè abbia un effetto riparatore; questo è il sentimento che anima la Camera nel votarla.

Ora l'onorevole ministro dichiara che, ove vi siano delle dimenticanze, presenterà un progetto di legge. Questo a buon conto era il concetto dell'onorevole Cadolini, questo era il senso della Commissione, questo è il senso di quanto ha sostenuto il mio amico il deputato Morelli. Ora, se il signor ministro dichiara di non voler presentare un siffatto progetto di legge, allora io insisterò nel mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno...

DI SAN DONATO. Ma il signor ministro risponda. Io gli ho fatta una domanda, egli mi potrebbe dire se nel caso sarebbe disposto a presentare un progetto di legge.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. La Commissione, nella sua estesa e diligentissima relazione, ha già detto i motivi pei quali trovò di non poter estendere i benefici di questa legge più in là di quello che ha fatto, ed ha anche esposto perchè non abbia potuto aderire alle richieste ed ai desiderii di molti comuni delle provincie meridionali.

A queste dichiarazioni della Commissione aggiungo che naturalmente non è preclusa la via di estendere in seguito ad altri punti delle provincie meridionali i benefici di questa legge, ma per questo vi vogliono proposte regolari. Io non voglio impegnarmi adesso di favorire alcune determinate località del regno prima

che si sia fatto un esame accuratissimo della condizione e dei bisogni in cui versano.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Michelini.

MICHELINI. Io in questo momento sono ministeriale. Non comprendo, anzi disapprovo l'insistenza dell'onorevole Di San Donato, perchè il ministro, il quale pare non abbia un esatto concetto degli effetti che sarà per produrre la legge invocata, s'impegni fin d'ora di presentarla.

Si lasci al signor ministro la sua libertà e, se il deputato Di San Donato crede che la legge da lui desiderata sia utile a tutta l'Italia, nonchè a parte di essa, si valga del diritto d'iniziativa che egli ha come tutti gli altri deputati.

Nell'interesse della nazione non devono i ministri prendere troppo leggermente impegni di presentare leggi, principalmente quando si tratta di spese.

Pensi la Camera che si è in seguito ad un ordine del giorno, cioè ad una inconsiderata promessa ministeriale, che noi siamo oggi chiamati a discutere una legge che, se sarà dalla Camera approvata, imporrà all'erario nazionale il peso di parecchi milioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Angeloni.

Voci. La chiusura! Ai voti!

ANGELONI. Io ho chiesto la parola quando l'onorevole ministro, opponendosi all'ordine del giorno proposto dal collega ed amico Di San Donato, ha detto che non avea fatto sufficienti studi per decidersi ad accettare qualche aggiunta alle strade già votate dal Parlamento. Ora io mi permetterei di osservare che la Commissione, nel fare l'enumerazione delle strade le quali avrebbero pur dovuto essere compite mercè questa legge, a pagina 7 dice, circa la linea stradale da Alfedena a Pescina, queste importanti parole, le quali io leggo, poichè spero di desumerne la conclusione che il ministro ha dei dati tecnici per decidersi a vedere quali potrebbero essere quegli altri progetti da presentarsi alla Camera per completare maggiormente questa legge:

« La Commissione però, non possedendo tutti gli elementi tecnici per pronunciarsi sopra questa questione, non potrebbe fare alcuna proposta; ma, vista l'importanza di questa strada, che deve procurare uno sbocco alla parte centrale e più lontana dal mare di queste provincie, sente il dovere di invitare il Ministero a fare sopra questa strada i più accurati studi ed a presentare, occorrendo, le sue proposte, onde promuovere la costruzione, ricordando pure che questa strada acquisterebbe un'importanza anche maggiore, ove potesse senza grave spesa essere congiunta, mediante un tronco trasversale, colla strada nazionale Marsicana fra Sora ed Avezzano. »

E quindi a pagina 24: « Noi vi abbiamo accennate tre sole questioni, quelle, cioè, del ponte sul Pescara,

della strada da Alfedena a Pescina e della deviazione della nazionale delle Calabrie a Scigliano, le quali resterebbero insolute. Ma, fuori di queste importantissime opere, per le quali, giusta gli elementi approssimativi forniti dal Ministero, lo Stato non si dovrebbe impegnare per più di 800,000 lire, la Commissione non vede quali legittime e fondate speranze possano sorgere come conseguenza del precedente che si stabilisce con questa legge, la quale è destinata non a suscitare i malcontenti, ma a farli cessare. »

Ora, io dico, dal momento che vi sono degli elementi da stabilire anche una spesa approssimativa nel Ministero, esso e la Camera non potrebbero trovare inopportuno che fra le altre strade, le quali pure sarebbero necessarie, io mi limitassi a chiedere a lui di studiare queste tre costruzioni a cui accenna la Commissione, per quindi presentare a tempo debito qualche proposta alla Camera. Io non presenterò nessun ordine del giorno e mi contenterò che il ministro prometta di esaminare questo argomento, ed accetterò le sue dichiarazioni.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Questo posso agevolmente prometterlo, e lo prometto; ma debbo però far notare all'onorevole preopinante che la Commissione nella sua relazione e precisamente poche linee prima di quelle che ha lette si è espresso in questo modo: « Non si deve temere poi che la presente legge debba dar luogo a molti reclami o debba suscitare troppi desideri e domande di altre strade.

« Basta esaminare la carta stradale per convincersi che al contrario non vi sarà più alcuna provincia la quale potrà lamentarsi della mancanza di quelle vie primarie che vanno ripartite fra le nazionali e provinciali. »

E poi fa cenno di quelle tre opere pubbliche prima ricordate, la cui esecuzione non contenterebbe tutte le provincie napoletane, quand'anche il Ministero assuma l'impegno di farle costruire.

Aggiungo che il Ministero aveva proposto due o tre strade nazionali di meno della Commissione, non perchè non le reputasse vantaggiose, ma per non sovraccaricare il bilancio di grandi somme, e per agevolare al Parlamento l'approvazione di questa legge a favore delle provincie meridionali; la Commissione invece ha trovato che si potevano aggiungere, ed ha aggiunto, altre linee a quelle proposte dal Ministero, accrescendo la somma totale, ma dividendo la spesa per un maggior numero d'anni e lasciando ferme le somme da porre annualmente nel bilancio.

Lasciamo adunque per ora di aggiungere nuove opere a quelle progettate, le faremo in avvenire; contentiamoci dei vantaggi e del beneficio che le strade ora proposte possono e dovranno fuor di dubbio arrecare alle provincie meridionali.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno proposto dall'onorevole San Donato.

DI SAN DONATO. Domando la parola.

Dopo le dichiarazioni del signor ministro, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Allora passeremo all'articolo 14:

« È approvata la spesa straordinaria di 10,800,000 lire per la costruzione ed il compimento delle strade nazionali di cui all'articolo 3.

« È del pari approvata la spesa di lire 8,500,000 per le strade provinciali comprese nella prima e seconda serie di cui all'articolo 4.

« È approvata quella di lire 1,900,000 da darsi in soccorso alla costruzione delle strade provinciali comprese nella terza serie, di cui all'articolo 4. »

MONTI CORIOLANO. Chiedo di parlare.

Ho letto la relazione e mi sembra che su questo punto della spesa, che è molto importante, la Commissione se la sbrighi un po' alla liscia. Io che sono favorevole alla legge non intendo di suscitare imbarazzi, ma almeno domanderei qualche schiarimento per sapere su che basi sia stabilita la ingente spesa. Ho fatto i conti così alla buona, ed ho visto che le strade nazionali portano circa ventimila lire il chilometro. A proposito di tale sterminato dispendio che di recente si è introdotto in Italia per la costruzione delle strade comuni, non ripeterò, per non tediare la Camera, le osservazioni che ebbi a fare due o tre anni sono. Sembra che siamo in certo progresso, perchè oggi non si valutano più le strade al saggio di lire trentamila al chilometro, come avvenne per la Sicilia. Se noi in addietro avessimo proposto di costruire centinaia di chilometri di strada al prezzo di ventimila lire, avrebbe potuto nascere dubbio o che non si sapessero disegnare, oppure che si fosse adoperato un lusso estremo per gettare il denaro. Nelle strade di montagna dove si può seguire qualunque fasso di colli, qualunque pendio, non vi è ragione di spendere somme esorbitanti.

Desidererei quindi di sapere dal relatore qualche cosa di più concreto intorno a costo e prezzo.

Vorrei poi anche pregare il signor ministro ad infondere, negl'ingegneri che debbono mandare ad effetto le strade approvate, una tendenza alla parsimonia; poichè, ripeto, l'eccesso di spesa può far sospettare o che non si sappia tracciare le strade in collina, lo che in verità potrebbe reputarsi assurdo; o che si prodighi in rettifili e correzioni di suolo soverchie, lo che pare il vezzo dei giovani ingegneri; o che, a furia di appalti, contrappalti e sottappalti si sperda in smodati guadagni gran parte dei fondi stanziati.

Noi tutti sappiamo cosa costano le strade ordinarie, e le statistiche ce lo insegnano. In Lombardia le strade non nazionali costano sei o sette mila lire al chilometro.

Pregherei quindi il signor ministro a fare abbandonare il lusso che si è introdotto nella costruzione delle nostre strade ad inghiajata, a lasciare i rettifili, le bellezze in opere in cui non occorrono punto. Per le

strade ferrate, fino ad un certo segno, certe esigenze e ricercatezze, le grandi opere d'arte si comprendono; ma per strade comuni sono assolutamente inutili. La bravura dell'ingegnere sta nello spendere il meno possibile.

Io non faccio proposta alcuna, non determino alcuna somma, nè propongo diminuzione, poichè non voglio incagliare la legge; faccio solo la preghiera e domanda indicate.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Stia sicuro l'onorevole preopinante che il Ministero metterà ogni cura affinchè la spesa della costruzione di queste strade sia tenuta nei limiti i più moderati possibili.

Ma prego l'onorevole Monti ad osservare che il territorio nel quale dev'essere costruita la massima parte di coteste strade è un territorio montuoso, molto accidentato, dove per conseguenza ogni chilometro di strada potrà in media costare 20,000 lire. Sarà difficile che, in generale, possa costare meno. Certamente se tutte le strade fossero da costruirsi in un territorio come quello delle Puglie, la spesa potrebbe anche limitarsi alle 6000 o 7000 lire al chilometro.

Per le strade siciliane, che furono poco fa citate dall'onorevole Monti, le perizie diedero in media lire 27,000 al chilometro, e benchè gli appaltatori possano avere guadagnato molto nella costruzione di queste strade coi subappalti, è certo però che nelle parti anche meno difficili non possono avere costato meno di 15,000 o 16,000 lire al chilometro.

POSSENTI. Domando la parola.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Dunque io conchiudo per parte mia che si avrà ogni cura perchè nella costruzione di queste strade si spenda il meno possibile, e siano fatte conforme agli scopi cui devono servire senza alcun lusso. La Commissione ha già a questo fine determinato che per queste nuove strade si adotti una larghezza minore dell'ordinario, e ciò per ottenere una maggiore economia.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor relatore.

CADOLINI, *relatore*. Io debbo dichiarare che la Commissione si è intieramente riferita alla somma calcolata dal Ministero negli allegati che accompagnano la relazione, e che perciò l'onorevole Monti deve riconoscere che poco restava a dire alla Commissione riguardo alla spesa, non essendo certamente suo compito di fare lo studio del costo delle strade che si dovevano decretare.

La Commissione si è occupata della larghezza, e, come il preopinante avrà osservato, essa ha fatto le convenienti proposte perchè riducendo al minimo possibile tali larghezze, si ottenga un risparmio che agevoli e renda possibile la costruzione di una rete più ampia.

Certamente la Commissione non vuole il dispendio che corrisponderebbe a quello denominato dal preopinante lusso estremo.

La Commissione desidera la massima economia e si associa con tutto il cuore all'onorevole Monti per raccomandare al ministro che nella costruzione delle strade cerchi di risparmiare il più possibile.

POSSENTI. Una parola sola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 14 di cui do nuovamente lettura:

« È approvata la spesa straordinaria di 10,800,000 lire per la costruzione ed il compimento delle strade nazionali, di cui all'articolo 3.

« È del pari approvata la spesa di lire 8,500,000 per le strade provinciali comprese nella prima e seconda serie, di cui all'articolo 4.

« È approvata quella di lire 1,900,000 da darsi in soccorso alla costruzione delle strade provinciali comprese nella terza serie, di cui all'articolo 4. »

(È approvato.)

« Art. 15. La spesa complessiva di lire 21,200,000, autorizzata col precedente articolo 14, coll'aggiunta delle lire 772,495, che, giusta le leggi 24 maggio 1863, n° 1292, e 17 maggio 1865, n° 2304, sarebbero da stanziarsi nei bilanci 1870 e seguenti per lavori di sistemazione di strade nazionali nelle provincie napoletane, comporrà un fondo complessivo di lire 21,972,495, da ripartirsi sui bilanci 1869-70-71-72-73-74 75-76, alla ragione di lire 700,000 pel primo anno, di lire 3,000,000 pei successivi cinque anni, di lire 4,000,000 pel sesto anno e di lire 2,272,495 pel settimo anno, in appositi capitoli colla seguente denominazione: *Opere di costruzione e sistemazione della rete stradale delle provincie napoletane.* »

La parola spetta al deputato Breda.

BREDA. Per dare una prova di quella fraterna benevolenza di cui ieri io parlava, sebbene nelle provincie alle quali io ho l'onore di appartenere, tutte le strade che non erano nazionali o regie (come colà si chiamavano), sieno state sempre eseguite coi danari dei soli comuni o dei comuni riuniti in consorzio, io non faccio opposizione a questo progetto di legge.

Ora però che siamo allo stanziamento dei fondi necessari, parmi sia naturale che ci preoccupiamo un poco della posizione delle nostre finanze.

Io ho veduto parecchi dei sostenitori dell'attuale progetto di legge votare ieri contro una spesa di 50 mila lire che io proponeva in aumento della somma stanziata in bilancio per il concorso dello Stato nelle più indispensabili riparazioni dei fiumi, dove si tratta della vita e delle sostanze dei cittadini dello Stato.

Essi hanno forse avuto riguardo appunto a questa condizione delle nostre finanze, e io spero che oggi essi, per la stessa ragione, vorranno far buon viso ad

una proposta che sono per fare, non per negare la somma richiestaci, ma per ratearla in un modo più confacente alle strettezze nostre finanziarie.

Io proporrei pertanto che all'articolo 15 dopo le parole: « Fondo complessivo di lire 21,972,495 da ripartirsi sui bilanci, » si dicesse: « dal 1869 al 1879 alla ragione di lire 700,000 per il primo anno; di 1 milione e mezzo per i successivi 4 anni; di 2 milioni e mezzo per altri 5 anni, e di 2,772,495 per l'ultimo anno in un apposito capitolo, » ed il resto come sta nell'articolo.

Io prego gli onorevoli rappresentanti di quelle provincie che sono specialmente interessate in questo progetto di legge a riflettere che l'anno scorso noi votammo un altro progetto di legge per la costruzione obbligatoria delle strade comunali in cui c'è questo paragrafo: « Il sussidio, di cui nel primo capoverso del 2° articolo non potrà essere inferiore a 3 milioni di lire all'anno, e non potrà mai eccedere il quarto della somma effettivamente spesa dal comune nell'opera sussidiata. » È vero che questa legge riflette tutte le strade comunali d'Italia, ma essi sanno benissimo che la più gran parte di questi sussidi verrà spesa nelle loro provincie, cosa di cui sono ben contento. E riflettendo che gli attuali 21 milioni sono in aggiunta di quelle spese, li prego a mettersi, come si suol dire, la mano al petto ed accettare la mia proposta.

PRESIDENTE. Favorisca l'onorevole Breda d'inviare la sua proposta alla Presidenza.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Il Ministero non può accettare in nessuna forma la proposta dell'onorevole Breda, poichè essa turberebbe l'economia dell'intera legge ora discussa, e quasi per intero ammessa. Io desidero ardentemente la maggiore prosperità e il migliore benessere delle provincie napoletane, e confido che abbiano a conseguire, e rapidamente, per effetto di questa legge, tutti quei benefizi che noi abbiamo avuto in vista nel proporla, e che esse hanno diritto di sperare.

Io prego dunque l'onorevole Breda a ritirare, per ogni buon fine, il suo emendamento.

BREDA. Io non la ritiro.

PRESIDENTE. Domanderò prima se la proposta dell'onorevole Breda è appoggiata.

(Non è appoggiata.)

MONTI CORIOLANO. Domando la parola per uno schiarimento.

Il signor ministro consente che nel 1869 si spendano le 700 mila lire che debbono figurare nel bilancio del 1869?

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Io consento, ma l'onorevole Monti sa bene che vi sono molte altre spese accessorie, le quali entreranno nel progetto così detto di variazione di bilancio. Se si dovesse fin da principio

stabilire tutte le spese che possono esser fatte dentro l'anno, e fosse assolutamente inibito di farvi alcuna aggiunta, non si porterebbe certo imbarazzi nell'amministrazione.

Non metto dunque in questione se vi saranno o no queste 700 mila lire. Spero che si potrà fare in modo che le 700 mila lire ci sieno, come vi sono per tanti altri lavori analoghi.

CADOLINI, relatore. Debbo far osservare che questa somma è assolutamente indispensabile per l'anno 1869, e se tale non fosse, la Commissione sarebbe stata ben lontana dal fare una proposta di stanziamento per quest'anno, tanto più che nel progetto ministeriale tale stanziamento non c'era. Ma essa lo ha trovato assolutamente necessario, e necessario era anche stando nei limiti del progetto ministeriale, perchè anche nel progetto ministeriale c'era un articolo il quale prescriveva che le strade le quali dalle provinciali passeranno fra le nazionali, devono essere, secondo il progetto ministeriale, al primo aprile, secondo quello della Commissione, al primo luglio del corrente anno, consegnate allo Stato.

Ora, siccome queste strade provinciali che diventeranno nazionali in parte si stanno costruendo, così se noi non stanziassimo una somma pel 1869, accadrebbe che il primo effetto di questa legge sarebbe quello di sospendere i lavori che si stanno facendo su tali strade. Ora, se voi non volete che il primo effetto di questa legge sia il contrario di quello che desiderate, dovete stanziare la somma che noi vi abbiamo proposta.

E l'onorevole ministro credo non possa a meno di avvalorare questa mia dichiarazione, dacchè le notizie a cui mi riferisco colle mie parole, io le ho avute dagli stessi uffici del Ministero. E voi stessi ne potete avere una conferma dall'allegato 1 unito al progetto della Commissione, dal quale appunto risulta come talune strade sono costrutte in parte e in parte sono in costruzione.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti l'articolo 15 di cui fu data lettura.

(È approvato.)

« Art. 16. I residui di tutti i fondi stanziati nei bilanci 1868 ed anni precedenti, per ispese straordinarie relative ad opere stradali nelle provincie napoletane, alla chiusura dell'esercizio 1868 saranno riuniti al fondo di lire 700,000 stanziato coll'articolo precedente nel bilancio 1869.

« Tutti i residui dei fondi stanziati per le dette opere nel bilancio dell'anno 1869 saranno al 1° gennaio dell'anno 1870 riuniti al fondo di lire 3,000,000 stanziato coll'articolo precedente nel bilancio stesso del 1870. »

(È approvato.)

« Art. 17. Saranno applicabili per la costruzione delle strade comprese nella presente legge le disposizioni

contenute negli articoli 17, 18, 19 e 20 della legge 30 agosto 1868, n° 4613. »

(È approvato.)

« Art. 18. Le strade indicate all'articolo 3 che si trovassero già costruite, o in costruzione, passeranno a carico dello Stato col 1° luglio 1869, e saranno applicate alle medesime le disposizioni degli articoli 88 e 89 della legge 20 marzo 1865, n° 2248, allegato F, sulle opere pubbliche, restando a carico delle provincie i lavori eseguiti prima della consegna, comprese le indennità per occupazioni ed espropriazioni. »

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. A questo articolo, ove dice « restando a carico delle provincie i lavori eseguiti prima della consegna, » desidererei si dicesse: « i lavori da esse eseguiti prima della consegna, » e questo per togliere alcuni equivoci ed alcune questioni che potrebbero insorgere per certi lavori fatti in talune provincie, e che furono determinati da leggi o da decreti diversi da quelli con cui furono decretati altri lavori.

CADOLINI, *relatore*. La Commissione accetta quest'aggiunta.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti l'articolo 18 testè letto, coll'aggiunta proposta dal Ministero ed accettata dalla Commissione.

(È approvato.)

(Sono quindi approvati senza discussione i seguenti articoli:)

« Art. 19. Il fondo stanziato al capitolo 7 del bilancio ordinario 1869 pei lavori pubblici sarà aumentato di lire 204,000 pel mantenimento delle strade di cui all'articolo precedente.

« Art. 20. Le opere occorrenti alla costruzione e sistemazione della rete di strade nelle provincie napoletane sono dichiarate di pubblica utilità.

« Art. 21. È fatta facoltà al Governo di provvedere per decreti reali a quanto occorre per l'esecuzione della presente legge. »

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Domando la parola onde proporre un articolo addizionale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Per assecondare i consigli dati dalla Commissione a pagina 6 della sua relazione, e perchè si abbia un'esatta e non dubbia cognizione delle strade nazionali, io proporrei come articolo addizionale questo, che sarebbe il 22 od il 23:

« È data facoltà al Governo del Re di riordinare e di ripubblicare, mediante decreto reale, l'elenco delle strade che sono riconosciute nazionali per effetto di questa e delle precedenti disposizioni legislative. »

CADOLINI, *relatore*. La Commissione accetta di buon grado questa proposta.

PRESIDENTE. Metto ai voti quest'ultimo articolo del progetto.

(È approvato.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER AUTORIZZAZIONE DELLA SPESA SUL BILANCIO DEL MINISTERO DELL'INTERNO PER OPERE DI ADATTAMENTO A CARCERE DEL MONASTERO DI SAN TOMMASO A NOTO.

PRESIDENTE. Ora passiamo al progetto di legge onde autorizzare la spesa sul bilancio del Ministero dell'interno per opere di adattamento a carcere di pena del già monastero di San Tommaso nella città di Noto (V. *Stampato n° 272.*)

Domando al signor ministro per l'interno se accetta il progetto della Giunta.

CANTELLI, *ministro per l'interno*. Lo accetto.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. Se non vi è opposizione si passa agli articoli.

« Art. 1. È autorizzata la spesa di lire 132,000 per opere di adattamento a carcere di pena del già monastero di San Tommaso nella città di Noto. »

(È approvato.)

« Art. 2. Pel pagamento della preindicata somma verrà istituito un apposito capitolo nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero dell'interno per l'anno 1869, colla denominazione seguente: *Spesa straordinaria per adattamento ad uso di carcere di pena del già monastero di San Tommaso nella città di Noto.* »

(È approvato.)

« Art. 3. Nel bilancio dell'entrata dell'anno 1869 sarà iscritta in apposito capitolo, fra le entrate straordinarie, la somma di lire ventimila (20,000), che il comune di Noto offrirà di corrispondere a titolo di concorso nella spesa contemplata dalla presente legge. »

CASATI. Vorrei che in quest'ultimo articolo, dove è detto che il comune di Noto *offrirà di corrispondere*, si dicesse invece: *dovrà corrispondere*.

PRESIDENTE. Se non vi è opposizione sarà emendato quest'articolo nel senso proposto dall'onorevole Casati.

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONVALIDAZIONE DEL REGIO DECRETO 29 NOVEMBRE 1866, NUMERO 3463.

PRESIDENTE. Si dà lettura dell'ultimo progetto che è all'ordine del giorno, il quale convalida il regio decreto 29 novembre 1866, numero 3463, relativo alle formalità e tassazioni degli atti civili, giudiziari e di commercio nelle provincie rette da diversa legislazione (V. *Stampato n° 176.*)

« *Articolo unico.* È convalidato il decreto reale del 29 novembre 1866, n° 3463, contenente disposizioni transitorie circa le formalità e tassazioni per gli atti

civili, giudiziali e di commercio che abbiano effetto, o di cui occorra fare uso in una provincia regolata da legislazione in materia di tasse diversa da quella della provincia da cui proviene l'atto, con un'aggiunta in fine dell'articolo 1 dello stesso reale decreto così concepita: « negli altri casi non sarà dovuta alcuna tassa per la seconda formalità sopra prescritta. »

Nessuno chiedendo la parola, lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5 30.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Votazione dei progetti di legge:

Costruzione e sistemazione di strade nelle provincie meridionali continentali;

Spesa per opere di adattamento ad uso di carcere di pena del già monastero di San Tommaso in Noto;

Convalidazione del decreto relativo alle formalità di tassazione degli atti civili e giudiziari nelle provincie rette da diversa legislazione.

Discussione dei progetti di legge:

2° Amministrazione del patrimonio dello Stato e contabilità generale;

3° Abrogazione degli articoli 98 e 99 della legge sul reclutamento.