

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 1° APRILE 1881

CL.

1^a TORNATA DI VENERDÌ 1° APRILE 1881

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MAUROGONATO.

SOMMARIO. Seguendo la discussione del disegno di legge per le opere stradali straordinarie ed idrauliche discorrono i deputati Lugli, Righi, Colaianni, Di Lenna e Sciacca della Scala — Il deputato Plebano parla contro la chiusura della discussione e per fatto personale il deputato Lugli — Il deputato Sciacca della Scala spiega il significato di alcune sue parole.

La seduta comincia alle ore 10 05 antimeridiane.

Il segretario Solidati legge il processo verbale della tornata antimeridiana di mercoledì, che è approvato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SULLER OPERE STRAORDINARIE STRADALI ED IDRAULICHE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: spese per opere stradali e idrauliche.

Come la Camera ricorda, la discussione generale si cominciò nella precedente tornata.

L'onorevole Lugli, che interrompe il suo discorso, deve continuarlo questa mattina: ma io devo fargli una raccomandazione. Egli che è così distinto ingegnere e conosce tutta l'importanza di questo disegno di legge, che è aspettato ansiosamente da tutte le nostre provincie, comprenderà la convenienza di restringere più che può il suo discorso, affinché si riesca, se è possibile, a votare il disegno medesimo prima delle feste pasquali.

L'onorevole Lugli ha facoltà di continuare il suo discorso.

LUGLI. Comprendo l'ansietà della Camera e accetto il fervorino che mi rivolge...

PRESIDENTE. Non è un fervorino, è una raccomandazione, della quale tutti riconoscono l'opportunità.

LUGLI... il nostro onorevole presidente acciò io affretti il mio dire su questo disegno di legge; ma la mole del medesimo è così vasta, gli interessi che vi

sono connessi sono di così grande importanza, che per quanto sia grande in me il desiderio di corrispondere al desiderio della Camera, e alle parole che mi rivolgeva l'illustre presidente, io non potrò però fare a meno di dover occupare la Camera almeno per un'ora. Se questo limite di tempo non mi può essere...

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Proseguo.

LUGLI... concesso, io preferirei rinunciare alla facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Nessuno le vuol togliere il diritto di parlare; quella che le ho fatto, è una raccomandazione di cui la necessità è evidente.

LUGLI. Ringrazio la Camera della benevolenza che dimostra verso di me.

Nella precedente seduta io vi diceva come la Commissione tecnica ministeriale avesse ridotte le domande delle provincie a 157 strade, con una spesa complessiva di 106 milioni di lire. Vi diceva inoltre come fosse ritenuto che una metà di questa spesa dovesse venire assunta dallo Stato e l'altra metà dalle provincie, e come lo Stato in un decennio per ragioni di bilancio non potesse per questo titolo di nuove strade provinciali assumere un carico maggiore di 18 milioni, riservando gli altri 18 milioni alle provincie in queste strade interessate. Aggiungeva inoltre come fosse resa evidente la necessità di fare una separazione fra queste diverse opere, in modo che nel decennio a tutto il 1890 non venisse oltrepassata la somma complessiva di 36 milioni di lire, rimandando l'esecuzione delle altre opere per l'importare di 70 milioni agli anni successivi al 1890.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 1° APRILE 1881

Di qui, signori, la giustificazione pionissima dei due elenchi portati dal disegno di legge ministeriale alle tabelle *B* ed *F*.

Con quali criteri di preferenza l'onorevole ministro dei lavori pubblici procedeva alla divisione delle opere, e compilava così le dette due tabelle? Un primo criterio l'onorevole ministro lo vedeva chiarissimo nell'ordine del giorno del 10 marzo 1875 da me a voi ricordato, col quale si faceva invito al Ministero di procedere a studi per strade provinciali nelle altre provincie del regno che più ne difettavano, e siccome la legge del maggio 1875 e le precedenti contemplavano le provincie meridionali, così era evidentissimo che la preferenza da darsi alle strade provinciali da costruirsi, riguardava quelle che erano comprese nelle altre parti del regno.

La tabella *B* infatti riguarda più specialmente le provincie dell'Italia settentrionale e dell'Italia centrale. Le provincie meridionali, la Sicilia e la Sardegna non figurano in questo elenco che per otto strade, mentre le altre provincie dell'Italia settentrionale e centrale vi figurano per sessantadue.

Per converso nella tabella *F*, che, come dissi, comprende le opere da eseguirsi dal 1891 in avanti, le provincie dell'Italia centrale e settentrionale hanno soltanto 27 strade, mentre alle provincie meridionali e delle isole ne sono riservate sessantotto.

Un altro criterio doveva ispirare l'onorevole ministro dei lavori pubblici in questa scelta, ed era di avere in vista le condizioni economiche delle provincie medesime, e conseguentemente la necessaria limitazione dei carichi che loro si venivano addossando. Ora è dimostrato che le provincie, alle quali sono destinati i 34 milioni che col presente disegno di legge si chiedono per istrade di *serie* dipendenti da leggi anteriori, dovranno pagare la loro parte di somma in proporzione delle categorie cui queste strade appartengono. E sapete, o signori miei, quale è la somma per questo titolo a carico di quelle provincie? È nientemeno che di 14 milioni. E siccome le provincie stesse dovranno anche contribuire sui 38 milioni, che riguardano strade autorizzate bensì, ma per le quali ancora le somme non furono spese, così le provincie medesime dovranno contribuire altri 16 milioni per questo secondo titolo. Così è che in complesso le provincie saranno gravate della somma complessiva di 40 milioni. Tutto ciò per le provincie meridionali, per le provincie delle isole costituisce un grave carico, ed il ministro nel proporre queste nuove opere, e questi nuovi aggravii doveva per necessità tener conto, come tenne, di questa condizione di cose.

Io convengo coll'onorevole ministro, per conse-

guenza, quando a pagine 18 e 19 della sua dotta relazione dice: « Sarebbe una vera perturbazione ogni accrescimento presunto di tale carico, mentre sarà loro possibile (si riferisce alle provincie della parte meridionale d'Italia) senza difficoltà il pagare la spesa di altre strade quando siano in buona parte pagate le quote dovute per quelle già decretate. »

Pareva adunque che tutte queste belle e buone ragioni dall'onorevole ministro addotte sia per giustificare la riduzione da 168 milioni a 106 della spesa totale di queste strade provinciali, sia per convincere della necessità che vi era di dividere questo grosso lavoro in due parti, sia infine per addimostrare la preferenza accordata a talune strade in confronto di altre, e ciò per la più pronta loro esecuzione, pareva, dico che non solo queste belle e buone ragioni avrebbero dovuto convincere l'onorevole Giunta parlamentare, ma che l'onorevole ministro avrebbe perciò dovuto averne anche il suo plauso. Ma in quella vece il plauso mancò, almeno io non l'ho ancora udito, e la Commissione non solo non si è trovata paga del progetto in se stesso, e della relazione che l'accompagna, ma non si chiama peranco soddisfatta delle risposte date ad alcuni quesiti che essa rivolgeva al Ministero. A pagina 23 l'onorevole relatore così si esprime:

« La vostra Giunta non può ritenersi completamente paga delle spiegazioni del ministro, le quali appaiono vaghe, generiche ed indeterminate. Invece di esse, occorre un esame analitico e particolareggiato di ciascuna strada, per risaltarne la ragione o della eliminazione o della precedenza; poichè la economia del bilancio, come già è detto di sopra, non può essere ritenuta come motivo sufficiente a giustificare per ogni singola opera la diversità di trattamento.

« Il progetto ministeriale dettato sotto il peso di soverchiante lavoro (lo rilevava nella seduta precedente l'onorevole deputato Curioni) e nell'intento di sollecitare la costruzione di opere pubbliche riconosciute necessarie, non presentava quel complesso di accurati studi, che è indispensabile a rendere efficaci le leggi; nè portava con sé il corredo dei documenti necessari a fare apprezzare il valore delle proposte per opere stradali. Era quindi imposto alla Giunta il dovere di un particolareggiato esame, e di accurate ricerche per ottenere tutte le notizie e documenti valevoli a rischiarare le diverse proposte che essa vi presenta. »

Se adunque l'onorevole Commissione non si è trovata paga delle proposte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, nè delle ragioni da lui addotte a sostegno delle proposte medesime, essa ha fatto opera lodevolissima nel procedere a nuovi studi, nel

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 1º APRILE 1881

procedere a nuove indagini, e tanto più noi ne dobbiamo essere soddisfatti, inquantochè il suo lavoro non ha fatto che mettere ognora più in evidenza la bontà e l'attendibilità del disegno di legge ministeriale. Infatti, tutti gli studi dell'onorevole Commissione, tutte le sue accurate indagini intorno alla classificazione di queste strade, a qual risultato hanno condotto? I risultati sono questi: togliere 6 strade per ragioni militari ed aggiungere 32 opere tra ponti e strade, le cui domande dalle diverse provincie pervennero al Ministero, dopo che l'onorevole ministro aveva presentato alla Camera il disegno di legge, che oggi è in discussione. Le opere aggiunte riguardano una spesa di lire 10,853,615 54; quelle escluse rappresentano una spesa di lire 4,910,000, per cui l'aumento si riduce a lire 5,943,615 54 che aggiunte ai 106 milioni portati dalla proposta ministeriale, danno, secondo la proposta della Commissione, un complesso di lire 111,943,615 54; ed in cifra tonda 112 milioni, e quindi a carico dello Stato 56 milioni.

Io non intendo di entrare nel merito nè delle aggiunte, nè delle esclusioni; specialmente se queste ultime sono provocate da ragioni militari; le quali per altro dalla relazione della onorevole Commissione non risultano, a vero dire, troppo evidenti.

Ma un punto capitale, e che bisogna ben mettere in chiaro è la questione dei due periodi. La Commissione vi dice: dal momento che le stesse condizioni di concorso sono fatte, tanto alle opere contemplate nella tabella *B* quanto a quelle contemplate nella tabella *F*, non trovo corretto il metodo di rimandare per le opere della tabella *F* la iscrizione della spesa nei bilanci consuntivi al 1890, mediante una legge speciale da essere presentata al più tardi nel 1888. L'onorevole Commissione non trova nè corretto, nè lodevole questo metodo, e sarà. Quanto a me lo trovo però molto prudente. Perchè volere fin d'ora preoccupare i bilanci oltre un decennio con impegni positivi e per somme determinate? Per me è questione di gusto, e dico francamente che io mi trovo del gusto dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ma entriamo pure, se lo volete, anche nelle idee dell'onorevole Commissione; accettiamo pure, se così piace, un unico periodo. Ma che cosa dice la Commissione? La Commissione aggiunge quattro anni al decennio proposto dal ministro, e la maggiore spesa dei 38,106,400 lire la ripartisce nei quattro anni 1891-92-93-94 in parti uguali, in ragione cioè di 9,526,600 lire per anno.

Ma operando in questo modo essa ritiene che tutte le opere sieno ugualmente urgenti, sieno nelle stesse condizioni e cioè tutte da poter essere immediatamente intraprese. Almeno a me par questo.

E allora io domando all'onorevole relatore: i 38,106,400 lire che sono distribuiti nei quattro anni che ho indicati e che corrispondono ad un lavoro di oltre 76 milioni sopra 112, quali opere contempleranno? Contempleranno le opere di quelle provincie che non risentirono i benefici delle leggi anteriori? Ed allora non gli pare che il voto della Camera del 10 marzo 1875 sia così posto in dimenticanza? E se questo non è, perchè come titolo di priorità la Commissione non accetta la distinzione dei due elenchi, sia pure anche con quelle aggiunte che alla Camera piacesse d'introdurre? Ma la risposta dell'onorevole relatore la conosco di già, ed è appunto a questa che intendo rispondere; è appunto questa che intendo di confutare. Sapete signori miei, qual'è la risposta e qual è la ragione dell'elenco unico? La ragione si è che il concetto, che deve in fatto di strade, a parere della Commissione, informare il disegno di legge che stiamo discutendo, si è di *perequare* la condizione di tutte le provincie d'Italia in fatto di viabilità, locchè colla distinzione dei due periodi, a parere della Commissione, non si raggiunge.

Innanzitutto dirò che il voto solennemente espresso dalla Camera nel 10 marzo 1875 è per me troppo esplicito, ed il significato ne è talmente chiaro, che io non so proprio come si possa intorno al medesimo sofisticare. (*Commenti al banco della Commissione*) Se nell'anno successivo al 1875 (faccio un'ipotesi) il ministro dei lavori pubblici ci avesse presentato un disegno di legge, in ossequio a quell'ordine del giorno, per favorire la viabilità provinciale nell'Emilia e nell'Italia superiore, vi sarebbe forse stato alcuno che si sarebbe opposto?

L'onorevole relatore, se avesse seduto in quest'Aula, sarebbe venuto a fare opposizione a quella proposta? Io non lo credo. Era una soddisfazione legittima che l'onorevole ministro sarebbe venuto a dare ad un ordine del giorno deliberato dalla Camera dei deputati; ed anzi il ministro ne avrebbe avuta lode. E perchè, per ragioni indipendenti dalla volontà del ministro, il disegno di legge fu ritardato, ed il ministro ha creduto anzi di estenderlo ad altre provincie del regno all'infuori di quelle dell'Emilia e dell'Italia superiore, ne viene di conseguenza che quante ultime, povere di strade, debbano aspettare chi sa quanti anni per vedere realizzate le loro speranze, soddisfatti i loro bisogni, distruggendo in questa guisa la deliberazione della Camera rappresentata da quell'ordine del giorno da me più volte ricordato? (*Bene!*)

Dunque, onorevole Grimaldi, perequiamo pur tutto quello che vuole; io certamente non muoverò nessuna lagnanza, ma, per carità, diamo tempo al

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 1° APRILE 1881

tempo; creda pure che non si può far tutto in un giorno. Mi pare che nella via della perequazione, in questi ultimi anni specialmente, abbiamo fatto un bel cammino. Sa l'onorevole Grimaldi dove siamo andati a ritroso in fatto di perequazione? Glielo dirò: nella perequazione fondiaria! In questa, se non andiamo addietro, certo non si fa molto cammino.

CAVALLETTO. Ci siamo!

LUGLI. Ci siamo, nell'andare a ritroso, va bene. E poi quale differenza sostanziale vi ha fra il programma del Ministero in confronto di quello della onorevole Commissione? Quasi nessuna, in quanto che, riguardo a tutte le opere aggiunte o dedotte dalla Commissione, mi pare che l'onorevole relatore dica che tali modificazioni furono accettate dall'onorevole ministro. Dunque tutto sta nel sapere quali saranno i criteri che il Governo dovrà seguire nell'ordine della precedenza da darsi a queste diverse opere nell'unico periodo, se così piace, di 14 anni, portato dalla tabella e dal progetto dell'onorevole Giunta.

Formato un unico elenco, e stabilito un unico periodo, la Commissione, per la precedenza nell'esecuzione delle diverse opere, stabilisce le seguenti massime, alle quali dovrebbe l'onorevole ministro conformarsi. Questi criteri direttivi, voi, o signori, li riscontrate a pagina 73 della relazione. Ivi è detto: voi, signor ministro, anzitutto dovete guardare all'importanza relativa delle strade in rapporto agli interessi economici, commerciali e militari. In secondo luogo, in rapporto ai principii di giustizia distributiva, i quali trovano la loro base nei prospetti che vi sottoponiamo, ove sono specificate le condizioni della viabilità per le diverse regioni e provincie. In terzo luogo, alla solerzia dimostrata dagli enti interessati nel chiedere il beneficio della costruzione, e nel destinare i fondi indispensabili per il loro concorso. Finalmente allo stato degli studi definitivi fatti per ciascuna strada. Ora io sottoscrivo pienamente alla massima che il Ministero debba guardare agli interessi che una data strada rappresenta in confronto di un'altra. Anche la sollecitudine nel domandare può essere un titolo di precedenza; però se questa domanda è accompagnata dagli stanziamenti dei relativi fondi, perchè quella strada si possa eseguire.

Ma la massima che deve soprattutto prevalere è quella accennata dall'onorevole relatore della Commissione, cioè quella della giustizia distributiva; ma appunto questa giustizia distributiva, onorevole Grimaldi, è quella che non so se sia stata ben tutelata con le massime di precedenza fissate dalla Commissione, e quindi mi permetterò qui di ag-

giungere che in questa giustizia distributiva si debba avere riguardo al voto della Camera espresso nella seduta del 10 marzo 1875.

Inoltre la Commissione per meglio giustificare che i suoi criteri sono esatti, ci presenta due prospetti (Vedi pag. 62 e seguenti della relazione della Commissione) e pare ad essa che con quei due prospetti tutto sia dimostrato e che il suo edificio così sia bene assodato. I due prospetti si riferiscono, il primo alla estensione della viabilità in generale per le diverse regioni e provincie del regno, il secondo alla viabilità provinciale. Ma nè l'uno nè l'altro fanno al caso nostro.

Dai dati statistici esposti negli accennati prospetti risulterebbe che le provincie le quali in fatto di viabilità si trovano al disotto della media generale del regno, sono nella maggior parte le provincie meridionali e le isole; dimodochè, secondo il concetto della Commissione, la legittima conseguenza sarebbe che il Ministero nell'esecuzione delle opere dovrebbe dare la precedenza a tutte le strade del mezzogiorno e delle isole; e siccome queste strade nel loro complesso oltrepassano la somma dei 36 milioni di lire, ne verrebbe di conseguenza che le strade che non appartengono a queste provincie non dovrebbero e non potrebbero essere intraprese che dopo il 1890! (*È vero!*)

Ma io dissi che questi prospetti, proprio, non fanno al caso nostro. Il mettere, come fa l'onorevole relatore, in confronto la estensione di strade di una data provincia con quelle di un'altra, senza fare una distinzione tra la parte montuosa ove strade non esistono, e la parte di pianura, ove le strade sovrabbondano, sarebbe come il voler dedurre la eloquenza mia da quella dell'onorevole Minghetti o da quella dell'onorevole mio amico Grimaldi solo perchè tutti e tre apparteniamo alla Camera dei deputati. Voi altri, onorevoli colleghi, vedete bene quanta distanza vi corra fra me e gli onorevoli Minghetti e Grimaldi, in fatto di eloquenza parlamentare! Bologna, ad esempio, è segnata nel prospetto con 364 chilometri di strade provinciali. Ora di questi 364 chilometri sapete, o signori miei, quanta parte ne ha la montagna e quanta la pianura? La montagna non ne ha che circa una quarta parte; gli altri tre quarti solcano la pianura.

E noti bene l'onorevole Grimaldi che, quanto a superficie, la provincia si può dire divisa in parti eguali fra montagna e pianura.

Quel che io dico, per la provincia di Bologna, si può applicare benissimo alla provincia di Modena, alla provincia di Reggio d'Emilia, a quella di Parma, di Forlì, di Ravenna, e via discorrendo. Vede dunque l'onorevole Grimaldi che le statistiche bisogna

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 1º APRILE 1881

saperle consultare sanamente, altrimenti vi conducono a conseguenze falsissime. Noi delle provincie dell'Emilia non domandiamo che una cosa, domandiamo che le strade si facciano dove non sono. Dunque lasciamo da parte queste statistiche, e, seppure si vuole conservare questo periodo, la preferenza alla costruzione deve desumersi in massima dalle opere contemplate nel disegno di legge ministeriale dalla tabella B.

Avrei finito intorno a questo titolo delle strade provinciali, ma mi occorre dire brevissime parole intorno al concorso dello Stato, intorno all'esecuzione, intorno all'obbligatorietà ed anche intorno ai preventivi, giacchè nella seduta precedente l'onorevole Curioni si è occupato anche di questa parte importantissima del disegno di legge. Intorno al concorso mi pare che siamo tutti d'accordo. Le strade provinciali sono state fatte, ed in queste lo Stato concorrevà coi tre quarti della spesa, ed alle provincie era riservato un altro quarto.

Essendo state eseguite queste strade di maggiore importanza, è naturale che il concorso dello Stato debba commisurarsi, per quelle che restano a farsi, in una proporzione minore. Quindi senz'altro io credo che non occorran dimostrazioni per convincersi che la metà del concorso sia un termine molto giusto e molto equo.

Quanto all'esecuzione, io lo dico con tutta franchezza, avrei desiderato che si fosse seguito il concetto della legge del 1875, vale a dire, che fosse lo Stato che le costruisse; non mi piace il vedere che lo Stato dia i propri danari perchè sieno amministrati dalle provincie.

Inoltre queste opere in mano alle provincie procederanno con un diverso indirizzo, con una diversa progressione di esecuzione, ed anche questo non mi quadra di troppo. Io quindi non so se l'onorevole ministro tenga molto a questa parte del suo progetto, vale a dire se tenga molto che siano le provincie che eseguiscano; quanto a me avrei preferito che fosse lo Stato, tanto più dopo le modificazioni della Commissione, la quale introdusse un correttivo al progetto del Ministero. Ammise che quando da parte delle provincie venisse ritardata l'esecuzione delle loro strade provinciali, loro vi subentra lo Stato, cosicchè ne verrebbe che col tempo noi avremo strade provinciali la cui esecuzione si verrebbe facendo dalle provincie ed altre che verrebbe eseguendo lo Stato, e quindi con questo metodo anche l'amministrazione, per la esecuzione di simili opere, si verrebbe complicando; ed anche ciò credo non sarebbe una bella cosa.

Rispetto all'obbligatorietà voglio dire una parola all'onorevole Curioni, il quale desiderava che nella

esecuzione di queste opere si tenesse conto anche del concorso dei comuni.

Ma, onorevole Curioni, se questo disegno di legge ha un pregio è appunto questo che tende a sollevare i comuni da questa spesa, perchè i comuni sono già troppo aggravati per l'esecuzione delle loro strade obbligatorie, la quale esecuzione avrà anche un maggior sviluppo per effetto della costruzione di queste strade. (*Interruzione a bassa voce dell'onorevole Plebano*)

Che cosa vuol dire? Parlo dei comuni, onorevole Plebano, non m'interrompa. (*Risa*)

PRESIDENTE. Prego di non interrompere, e lei non badi alle interruzioni, onorevole Lugli, continui.

LUGLI. Dunque, quanto alla obbligatorietà capisco che venga contestata da quei deputati che non vogliono la legge; probabilmente l'onorevole Sanguinetti e l'onorevole Plebano verranno a fare opposizione al concetto dell'obbligatorietà, ed io trovo che sono logici; ma per quelli che vogliono la legge, l'obbligatorietà è una condizione *sine qua non*, perchè altrimenti le strade non si farebbero, come non si sarebbero fatte quelle stabilite dalle leggi del 1869 e del 1875, se quelle leggi non avessero sancita l'obbligatorietà. Non ci facciamo illusioni; la educazione delle nostre popolazioni, l'educazione del paese non è ancora tale da far sentire l'impulso a tutto ciò che è necessario, che è produttivo.

Onorevole Plebano, creda pure che i danari che si spendono per fare cose utili e produttive sono sempre bene spesi. L'onorevole Plebano parla di decentramento, ma quando si tratta di spendere dei danari bene, poco importa di sapere che sia lo Stato o le provincie che spendono.

Quanto ai preventivi, dirò all'onorevole Curioni che dessi sono sempre conti d'approssimazione. L'esempio che egli addusse della poca spesa iscritta per le strade da Montefiorino a Fanano e Porretta e da Zocca a Porretta per Castel d'Aiano e Gaggio-Montano, non suffraga il suo asserto, perchè io, che conosco al pari di lui, e forse più di lui, quelle due strade, posso assicurarlo che le somme iscritte sono piuttosto eccessive, anzichè esigue.

Mi occorre ora di fare una osservazione di qualche importanza all'onorevole ministro e alla Commissione perchè mi pare che nel progetto vi sia una lacuna che deve essere riempita, giacchè noi ci occupiamo molto di colmare queste lacune.

Alcune di queste strade che sono comprese tanto nel progetto della Commissione come nel progetto ministeriale, in oggi sono classificate come strade comunali obbligatorie, per alcune di queste, alcuni lavori e qualche chilometro di strada è fatto, qualche altro è in via di costruzione. Ora, col presente

disegno di legge i lavori nuovi di strade provinciali non si comincierebbero, in ogni caso, che dal 1885 in avanti, perchè nelle tabelle non trovo segnata somma alcuna dal 1881 a tutto il 1884.

Or bene, quale sarebbe la conseguenza di questo fatto? Che le costruzioni di quelle strade oggi obbligatorie comunali, delle quali qualche lavoro è stato fatto, qualche lavoro si viene facendo, qualche impegno è stato preso, resterebbero sospese per 4 anni, e non si farebbe più niente, neppure la manutenzione dei tratti eseguiti.

Ora questa condizione di cose è gravissima. Io penso che sarebbe necessario il prendere ad prestito una data somma, e destinarla a queste strade dall'anno 1885 in avanti. Si potrebbe, per esempio, prendere un milione del 1885, uno del 1886, uno del 1887, uno del 1888, e portare questi milioni negli anni 1881, 1882, 1883, 1884: in questo modo il ministro avrebbe i fondi per far continuare almeno in minima proporzione, ma pure far continuare quelle opere stradali che sono in corso e conservare le eseguite.

Sono oramai giunto a quel punto del mio discorso in cui dovrei muovere preghiera, che non riguarda veramente la legge in se stessa, ma si riferisce a poche aggiunte che io chiederei alla benevolenza della Camera, e le indico senz'altro. Domanderei l'iscrizione di due ponti sul Reno... (Non si spaventi, onorevole Grimaldi.)

GRIMALDI, relatore. Niente.

LUGLI... di due ponti sul Reno precisamente là dove divide le due provincie di Ferrara e di Bologna. Uno dovrebbe eseguirsi a *San Prospero* sulla strada provinciale che da Bologna va a Ferrara per San Pietro in Casale e Poggio Renatico. L'altro cadrebbe lungo un'altra strada provinciale che da Bologna va a Ferrara per Malalbergo al passo storico detto del *Gallo*.

Quindi io domanderei 400,000 lire (perchè questi ponti non costano più di 200,000 lire ciascuno) per queste due importanti opere. Ho visto che anche alla provincia di Modena sono stati assegnati diversi ponti, due sulla Secchia ed uno sul Panaro; e trovo ciò lodevolissimo; ma non vedo ragione perchè anche le provincie di Ferrara e Bologna non debbano essere favorite. Domanderei inoltre un'altra aggiunta, e cioè una diramazione della strada che da Modena va a Vignola, Zocca, Castel d'Aiano, Gaggio e Porretta per la parte compresa fra Zocca e Porretta segnata al n° 37 della tabella *B* del progetto della Commissione, e questa diramazione sarebbe dalla Zocca a Vergato, perchè Vergato, che è capoluogo di circondario, ed anche capoluogo del mio collegio (*Harità*), potesse venire così congiunto

alla valle del Panaro, e ravvivare così i commerci di quella forte e brava popolazione in oggi stremati per mancanza di una buona viabilità.

Tengo molto a constatare che questa strada era stata fino dal 1860 decretata dal dittatore Farini, e messa in elenco come strada nazionale, e che fu, per sollecitudine della provincia di Modena, eseguita fino al confine Bolognese, alla Zocca, ma poi non fu proseguita. Quindi la continuazione di questa strada fino a Porretta, la diramazione fino a Vergato, se non possono venire decretate nazionali, domando almeno che sieno considerate provinciali, epperò all'iscrizione di questa strada, segnata, come dissi, al n° 37 della tabella *B* del progetto della Commissione, dimando l'aggiunta: *con diramazione dalla Zocca a Vergato*; e per conseguenza chieggo che la relativa spesa segnata in lire 850,000 sia portata a lire 1,100,000.

Un'altra cosa mi ha colpito in questo disegno di legge; ed è la spesa relativa agli allargamenti dei ponti dell'Emilia. Si domandano 700 mila lire per allargare questi ponti, ciò essendo necessario tanto sotto l'aspetto commerciale che industriale e militare. Ora io mi domando: se vi era un ponte che meritasse di essere allargato, era quello sul Reno in vicinanza di Bologna, il quale non aveva che circa 4 metri di sezione. Or bene, a tutte spese della provincia di Bologna è stata nella decorsa annata allargata la sezione portandola a sette metri, con una spesa di trecento e più mila lire. Se la provincia di Bologna avesse per avventura ritardata l'esecuzione di questo allargamento, avrebbe così avuto il concorso dello Stato per oltre 150 mila lire. Giova di tenere ciò in conto. Tutti gli altri ponti fino a Piacenza io proprio non credo che ragioni commerciali ne consiglino l'allargamento, ritengo che forse ragioni militari possano ciò richiedere, ma allora, onorevole ministro, che cosa c'entrano le provincie? Mi pare proprio che allora alle provincie debba essere sostituito il Ministero della guerra. Ad ogni modo non intendo di fare opposizione, intendo solo di sottoporre queste considerazioni alla Camera. Per non dilungarmi oltre il bisogno, entro senz'altro a dire qualche parola intorno alle opere idrauliche. Come già dissi nella seduta precedente, la Commissione, dei 44 milioni segnati per questo secondo grande titolo ha dedotto tre milioni negli imprevisti. Ora io domando anzitutto all'onorevole ministro dei lavori pubblici se può accettare questa riduzione di quasi la metà della somma da lui richiesta per imprevisti. Crede l'onorevole ministro dei lavori pubblici che lire 350,000 all'anno gli bastino per far fronte a tutti i bisogni, a tutte le eventualità, ai passaggi di categorie nelle opere idrauliche.

che? Io francamente non lo credo, io credo che bisognava lasciarli questi tre milioni, onorevole Grimaldi, non bisognava sottrarli, e se occorre altri fondi per le opere di bonifica, bisognava avere il coraggio di domandarli, perchè già se al ministro dei lavori pubblici nelle opere fluviali mancheranno nel decennio i mezzi per fronte ai bisogni, sapete che cosa farà? Verrà alla Camera a dire: la Commissione mi ha tolto tre milioni, datemeli ancora, e noi dovremo fornire altri fondi.

Io non so se l'onorevole ministro accetti così forte riduzione, nel qual caso io mi arrenderò; ma confesso sinceramente che la somma rimane già troppo esigua in confronto dei bisogni che possono sopraggiungere. Applaudo ai dodici milioni accordati al Po, perchè, non è bisogno che lo dica, le ultime rotte hanno dimostrato fin troppo il bisogno di completare quei lavori di difesa, ed accetto con riconoscenza i 6 milioni e mezzo destinati al canale maestro della valle di Chiana. Voi tutti avete udito più volte a lamentare dall'onorevole Fossombroni e dall'onorevole Diligenti e da altri la necessità di riparare ai guasti che si sono prodotti nei lavori di questa valle, ed ai bisogni di completarli; ed il ministro presentando un progetto di complemento di queste opere idrauliche non poteva fare a meno di comprendervi anche quest'importantissimo lavoro, ed io gliene do la più ampia lode; come ampia lode do a lui per l'altra somma di lire 4,270,000 richiesta per la sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione con l'espulsione del primo dalla laguna di Chioggia, lavoro urgentissimo, lavoro che tranquillizzerà Venezia. Poi mi piace anche di lodarlo per l'altra opera che riguarda l'immissione di Panaro in Cavamento, un'opera che era desiderata da un secolo e non poteva essere trascurata in questo disegno di legge. La città di Finale si sentirà un po' più tranquilla una volta che questi lavori saranno stati eseguiti. Non dirò nulla, per non annoiare la Camera, dei lavori relativi al Ticino, al Mincio, all'Adige, al Bacchiglione, al Sile, al Piave, ecc., ma non posso a meno di dire qualche parola sui lavori che riguardano il fiume Reno. Per questi lavori sono richieste lire 2,400,000; i lavori sono divisi in due parti, lavori di rinforzo agli argini, lavori di raddrizzamento.

Ora, la Commissione non fa eccezioni, anzi riconosce la necessità dei lavori di robustamento degli argini del Reno, ma fa gravi, gravissime osservazioni intorno ad un progetto di raddrizzamento di quel fiume, raddrizzamento che si farebbe nella località detta di Bagno di Piano. Ora, mi preme di far presente alla Camera, e specialmente all'onorevole Commissione, come le opere, delle quali la

Commissione istessa ha fatto così acerba critica, sono opere che furono già contemplate dalla legge 24 dicembre 1879, per cui ogni eccezione fatta oggi, me lo conceda l'onorevole Commissione, mi pare proprio un'eccezione fuori di posto.

I lavori pei quali l'onorevole ministro ha chiesto due milioni e quattrocento mila lire sono, come dissi, per i lavori di robustamento degli argini e per quelli di raddrizzamento. Ora, come essa ha fatto plauso alle opere di robustamento, doveva anche encomiare quelle di raddrizzamento. Se non voleva tributare lode al raddrizzamento del Reno a Bagno, doveva, a mio avviso, almeno passarlo sotto silenzio, giacchè quando in un lavoro per l'importo di 600,000 lire se ne sono già spese 300,000, a meno di proporre il disfaccimento dell'eseguito lavoro, tornavano, a mio parere, superflue le acerbe critiche che si riscontrano a pagina 88 della relazione, critiche che sono costretto di rilevare e di combattere. Il relatore così si esprime:

« Ma in quanto alle lire 632,000 del raddrizzamento di Bagno di Piano, si permette di sottoporre alla Camera le seguenti osservazioni:

« 1^o Che quel raddrizzamento si farebbe nel tronco del Reno che è fra l'Appennino e la svolta della Panfiglia, anzi fra l'Appennino ed il ponte di Cento, cioè in quel tratto del fiume-torrente, che ha molta pendenza, e quindi un corso rapido e vorticoso, che sarebbe utile frenare e non accrescere, se pur non si vogliono esposti a sempre maggiori pericoli i sottostanti.

« 2^o Che con quel raddrizzamento togliendosi al fiume ben sette svolte larghe e rientranti, ed accorciandosene il corso di metri 2400, se ne aumenta di molto la velocità e la portata; il che risolvesi in una minaccia più forte, anzi in un pericolo immediato ai territori sottostanti, che sono quelli della città di Cento in sinistra, di Castel d'Argile e di Pieve di Cento in destra, ed in generale a tutto il tratto che è dal ponte di Cento alla svolta della Panfiglia e da questa al mare.

« Riconosce la Commissione, che dal punto di vista amministrativo e tecnico la diminuzione di quelle svolte sarebbe cosa buona semplificandosi la spesa di manutenzione e di difesa; ma crede eziandio, che ciò sia nulla di fronte ai nuovi e più forti pericoli ai quali s'andrebbe incontro, pericoli che svanirebbero ove la immissione del Reno nel Po o nelle lagune di Comacchio si avverasse; perchè in tal caso venendo notevolmente diminuite la percorrenza e l'andamento del fiume, le pendenze di esso nella parte pianeggiante potrebbero coordinarsi senza alcun rischio a quelle dei tratti superiori. »

Io confesso sinceramente che quando ho letto

queste parole, che intorno al raddrizzamento di Bagno di Piano scriveva l'onorevole relatore, mi pareva di sognare; ed il primo mio moto istintivo fu di ricercare nell'elenco delle opere, se dopo così severo giudizio, la Commissione manteneva il fondo pel loro completamento, o non ingiungeva piuttosto al ministro di distruggere le opere già fatte, stanziando un'altra somma perchè questa distruzione avvenisse.

Io fui però subito consolato quando vidi che esisteva ancora la somma per completare l'opera incriminata. Allora ho detto fra me e me: sarà stato in un momento di malumore quando il mio amico onorevole Grimaldi scriveva quelle parole.

In ogni modo io debbo tranquillizzare la onorevole Commissione e la Camera intorno agli effetti di questo lavoro di raddrizzamento che ci è stato proposto. Il Reno, come tutti sanno, nasce sugli Appennini centrali a 1152 metri sul livello del mare, discende precipitoso e a Pracchia trovasi a 610 metri, a Porretta a 347, a Vergato a 188, a Casalecchio a 65, a Bologna a 40 sul livello del mare. Lo che vuol dire che il Reno fra Pracchia e Porretta ha una pendenza per chilometro del 18, fra Porretta e Vergato del 7,85, fra Vergato e Casalecchio del 4,85; a Casalecchio lo troviamo con una pendenza per mille del 2,23, a Bologna circa dell'uno. Al disotto di Bologna noi abbiamo il Reno che presenta le seguenti pendenze chilometriche. Al Trebbio centimetri 45, a Malacoppa 35. Nella località dove si sta eseguendo il drizzagno non abbiamo per chilometro che una pendenza di 0,34. Allo sbocco della Samoggia 0,31, al ponte di Cento 0,27, all'idrometro della Panfiglia 0,29, al Gallo 0,23, alla Bastia 0,13, allo sbocco del Santerno 0,13, al passo di Primaro 0,05, al mare Adriatico 0. Ora, anzitutto osservo che sarebbe stato più corretto l'annunciare che il raddrizzamento del Reno si veniva facendo a circa 20 chilometri da Bologna e per conseguenza a 15 dalla risvolta della Panfiglia, perchè se per Appennino intendiamo Pracchia il drizzagno ne dista circa 90 chilometri, mentre ne dista 130 circa dal mare. È facile quindi immaginare, anche ai digiuni delle idrauliche discipline, come gli effetti di questo raddrizzamento non possano farsi sentire da un lato fino a Pracchia, e dall'altro fino al mare. Io credo che anche l'onorevole Mangilli, che è di quelle località, mi darà ragione.

SALARIS. Non se ne è occupato. (*ilarità*)

LUGLI. Limitando le nostre osservazioni al tronco fra Bologna e la risvolta della Panfiglia ed al tronco fino al mare, dirò come il Reno, in un trentennio, abbia elevato il proprio letto, in alcuni punti, di metri 1,35, in altri di metri 1,60, ed alla chiavica

Umana di metri 2,40. Questo fatto è degno di molta considerazione, perchè dimostra che se il Reno ha un grave difetto, si è quello che manca di pendenza, onorevole Mangilli.

MANGILLI. Nella parte inferiore.

LUGLI. E ne vuole una prova? Essa è che il Reno protrae la sua foce, in media, di oltre 26 metri per anno, locchè rende la condizione del Reno difficilissima, e, forse, in un avvenire prossimo, pericolosissima.

Ora, come si può asserire, come fa l'onorevole relatore, che il raddrizzamento si farebbe in quel tratto di fiume che ha molta pendenza (sono 34 centimetri, onorevole Mangilli, per chilometro), e quindi un corso rapido e vorticoso che sarebbe utile frenare?

È verissimo che l'accorciamento è di 2400 metri; anzi, per essere più esatti, è di 2444; inquantochè il corso del Reno che si abbandona col nuovo drizzagno, è di 6320 metri, mentre quest'ultimo risulta di 3876. Ma sa, onorevole relatore, di quanto aumenta la caduta di questo tratto del Reno per effetto di questo accrescimento? Glielo dirò io: di 86 centimetri. Di quanto aumenta la pendenza per chilometro di questo tronco così accorciato? Aumenta di 22 centimetri. Quindi la cadente del fondo del nuovo tronco raddrizzato, invece di essere 34 centimetri per chilometro come ora, diventerà di 0,56. Io non nego che gli effetti dell'aumento di questa pendenza si possano sentire, come si sentiranno, anche nei tronchi inferiori e superiori, ma quello che nego, si è, che questi effetti si abbiano in modo minaccioso a far sentire fino a Cento, che dista dal drizzagno circa 6 chilometri od alla Panfiglia che ne dista 15. Onorevole Mangilli! noi udremo in siffatta questione la parola autorevole d'uno dei più illustri idraulici dei tempi nostri, ch'è l'attuale ministro dei lavori pubblici, e se non crede alle mie parole, se non crede a quelle del Consiglio superiore dei lavori pubblici, crederà, io spero, a quelle dell'onorevole Baccarini. Quanto a me persisto nel credere che non dobbiamo avere timore alcuno che il pelo d'acqua delle piene, per effetto di questo accrescimento di pendenza, possa minacciare le alte e robuste arginature del Ferrarese.

Rispetto alle bonifiche ed ai porti che costituiscono altri due dei grandi titoli del presente disegno di legge, e specialmente intorno alle bonifiche, avrei molto a parlare, avrei molte osservazioni a fare; ma ne faccio grazia, perchè la Camera è tanto gentile con me che bisogna pure che in qualche modo io corrisponda alla sua gentilezza. Unicamente mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè mi voglia dire tutto il suo pensiero

intorno alle opere bonificatorie che la Commissione ha creduto di aggiungere a quelle che si trovano designate nel progetto ministeriale, perchè è appunto in ordine a queste aggiunte, che io avrei più specialmente parlato; ma siccome io credo che l'onorevole ministro prenderà larga parte in questa discussione, specialmente poi su quanto concerne le modificazioni introdotte dalla Commissione, così risparmierò, come ho detto, alla Camera la noia delle mie parole. Rispetto ai porti farò altrettanto. Mi contento quindi d'esprimere un sentimento di compiacenza che provo nel vedere come alle opere tassativamente assegnate nel progetto ministeriale ne sia stata introdotta un'altra che è la costruzione del molo orientale in Cagliari, opera che la Sardegna reclama da lungo tempo, opera la cui importanza e la cui utilità non può essere da alcuno disconosciuta. Non posso finire il mio discorso senza una parola di sentita compiacenza verso il ministro e verso la Commissione che concordemente hanno assegnato una somma anche per quest'importante lavoro. (*Bravo!*)

Debbo ora riepilogare e lo faccio in due parole. Io ammetto un solo elenco, per quanto ne avessi desiderato due, purchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici dichiari che sulla precedenza dei diversi lavori per nuove opere stradali provinciali, egli non avrà per guida che il voto della Camera solennemente espresso con l'ordine del giorno 10 marzo 1875.

2° Chieggo che negli anni 1881, 1882, 1883 e 1884 sia, per queste nuove opere provinciali, assegnato un fondo di un milione per ciascun anno, diminuendo di egual somma i fondi per questo titolo richiesti negli anni successivi, e cioè negli anni 1885, 1886, 1887 e 1888 e ciò allo scopo, come ripeto, che non si abbiano in questo primo quadriennio ad interrompere lavori di alcune strade iniziate, od a stornare contratti in corso.

3° Domando che nell'elenco siano iscritte 400 mila lire, quale importo di due ponti sul Reno, fra le due provincie di Bologna e Ferrara, uno fra San Pietro in Casale e Poggio Renatico a San Prospero, l'altro al passo detto del Gallo presso Malalbergo.

4° Chiedo in fine che al numero 37 dell'elenco III annesso alla tabella B del progetto della Commissione ove è l'indicazione: strada da Zocca a Porretta per Guiglia, Castel d'Aiano e Gaggio Montano, si aggiunga una diramazione, e cioè la strada Vergato-Zocca, portando lo stanziamento assegnato di 850,000 lire, ad 1,100,000 lire.

E dopo tutto ciò non mi resta che ringraziare la Camera della prova sempre crescente di benevolenza (*Ilarità*) a mio riguardo, e faccio voti ardentissimi

che il suffragio dei miei onorevoli colleghi non manchi a questo importante disegno di legge col quale si è provveduto a molti e svariati bisogni da lunga pezza reclamati, e con essi al progresso economico del nostro paese. (*Bravissimo! Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Righi.

RIGHI. Io chiesi la parola in occasione della discussione generale di questo progetto di legge, non già perchè sia mio proposito di voler trattare a fondo nè lungamente, l'attuale questione quale ci viene presentata dall'onorevole signor ministro e dalla Commissione, ma soltanto per avere la opportunità di manifestare alcuni dubbi, e di esporre alcune considerazioni che difficilmente avrebbero potuto trovare il loro luogo opportuno nei singoli articoli della legge. Coll'attuale disegno di legge il ministro dei lavori pubblici, assai razionalmente, provvede al completamento di opere d'indole strettamente nazionale; provvede del pari alla costruzione e al complemento di opere provinciali, sia che queste stiano a tutto carico dell'erario provinciale, oppure che le provincie debbano concorrervi in quelle quotità che sono stabilite dalla legge sui lavori pubblici. Ma con tale provvedimento, noi non possiamo a meno di riflettere come ci preoccupiamo l'avvenire per un tempo assai lungo, quale si è quello di un ventennio. Egli è di fronte a questa circostanza affatto eccezionale che sembra a me, nessuna diligenza possa essere giudicata eccessiva per parte nostra, nello esaminare e nello esporre tutti i dubbi che possono ingenerarsi nell'animo nostro. L'onorevole presidente, con savi consiglio, nell'aprire questa mattina la seduta, ci affrettava quanto più possibile, nella presente discussione, ed io, dal mio canto, mi affretto a promettere che sarò estremamente breve. Ciò non pertanto, mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera sopra questa particolarità degna al certo di tutta la nostra considerazione.

La Camera italiana infatti presenta, in oggi, lo spettacolo immensamente confortevole e forse il migliore che siasi mai parlamentariamente veduto.

Noi, precisamente in questi giorni, stiamo discutendo una legge la quale soddisfa ai bisogni morali delle nostre popolazioni, la legge elettorale politica, e voi vedete, egregi colleghi, con quanta coscienza, con quanta altezza e superiorità di concetti e con quale diffusione e profondità di dottrina si proceda in questa discussione. Ma, se egli è vero, o signori, che non di solo pane vive l'uomo, alla mia volta potrò dire con altrettanta verità, che non di sola poesia, o dirò meglio, che non di solo spirito vivono le popolazioni, ma che vivono all'invece

di spirito e di materia, ed è perciò che dobbiamo porre altrettanta cura, altrettanta diligenza ed oculatezza nello esaminare questo disegno di legge, il quale provvede precisamente ad un ordine bene distinto ed importantissimo dei loro bisogni, provvede, cioè, precisamente al soddisfacimento di quella parte materiale dei loro bisogni, delle loro necessità dalle quali dipende in modo sì diretto la migliore loro esistenza. (*Bravo!*) Accenno e non sviluppo per essere breve.

L'onorevole Grimaldi nella sua pregevolissima relazione ci dice, che la provincia di Verona nulla ha chiesto per ciò che riflette la costruzione di strade provinciali, o spese che abbiano attinenza con questa serie di strade. E nel prospetto relativo potei vedere che fu dalla Commissione radiato un progetto di strada provinciale, che era già stato proposto dall'onorevole ministro, e che è l'unico progetto stradale che riflette la nostra provincia.

Sull'aver la provincia di Verona domandato qualche cosa al Governo in rapporto alla viabilità del suo territorio, è necessario che c'intendiamo assai chiaramente, all'oggetto di evitare il pericolo di qualsiasi mala intelligenza; perchè io, lo dichiaro francamente, amo di procedere di perfetto accordo coll'onorevole ministro, che stimo moltissimo, ben inteso nella sua semplice qualità di amministratore e non d'uomo politico, e questo per la sua competenza; per la cura che egli pone in ogni sua opera, e per l'equanimità colla quale cerca di soddisfare ai bisogni delle varie parti del nostro paese. Quindi, ripeto, io amo di procedere di pieno accordo con esso lui. Poniamo perciò con precisione i termini; se l'onorevole Grimaldi, quando nella sua relazione parla di nessuna domanda fatta dalla provincia di Verona, intende per provincia, quell'ente che sarebbe obbligato, in forza della legge dei lavori pubblici, a dover corrispondere, con competenza passiva, ai suoi obblighi nei rapporti di un determinato ordine di strade; in tal caso, egli ha perfettamente ragione; la provincia di Verona, sotto tale riguardo, per ciò che riflette le strade di sua spettanza, non ha fatto richiesta qualsiasi. Ma se invece noi vogliamo considerare la provincia di Verona nel rapporto della complessa rappresentanza sua collettiva; se noi la vogliamo considerare quale l'ente che rappresenta tutti indistintamente gli interessi dei suoi amministrati, in tal caso, la provincia di Verona, lo sa perfettamente l'onorevole ministro, fece espresse e ripetute domande perchè venga costruito un ponte sull'Adige nella località denominata Ponton, il quale è diretto a congiungere nient'altro che due tronchi di strada nazionale, dico, e ripeto, *nazionale*, i quali sono in oggi tut-

tora divisi; di quella strada che, partendo dal confine trentino, segna il cammino più breve che conduce direttamente il viaggiatore e le merci per Peschiera in Lombardia.

Io non istò qui a sviluppare quale sia la necessità di questo ponte, il quale è destinato, ripeto, a congiungere nientemeno che due tronchi di strada nazionale che sono completamente interrotti da un ostacolo così poderoso quale si è quello dell'Adige. Accenno soltanto al beneficio grandissimo che, con un passaggio stabile e gratuito, sostituito a quello incerto ed oneroso di un passo volante, produrrà per tutte quelle popolazioni che stanno alla sinistra dell'Adige; per tutte le popolazioni della feconda Valpolicella col laboriosissimo paese di Sant'Ambrogio che spedisce in tutte le parti d'Europa, rozzi del pari che finamente lavorati gli svariatissimi marmi delle inesauribili sue cave; del pari che per quelle popolazioni che stanno all'invece sulla riva destra dell'Adige e sulla stessa riviera veronese del Garda, le quali, fatto il ponte stabile a Ponton, troveranno la loro via più breve per accedere al capoluogo della provincia.

Io non mi diffondo d'avvantaggio in tutto questo, perchè devo rendere omaggio appunto all'equanimità dell'onorevole ministro, il quale già riconobbe la necessità della costruzione di questo ponte; fece studiare la questione sotto varie forme, ed il progetto ultimo definitivo, che è quello della costruzione di un ponte in muratura stabile, fu approvato soltanto in questi ultimi giorni dopo che il ministro non solo aveva già presentato il progetto di legge, ma eziandio la Commissione, alla sua volta, aveva già presentata alla Camera la sua relazione.

È in conseguenza di questo fatto che io volli, col l'esperto, scagionare dell'ommissione di questo ponte, il potere esecutivo governativo, ed il potere, che potrei pur chiamare, esecutivo parlamentare, quello, cioè della Commissione, inquantochè essi non potevano includere nella legge attuale un progetto che, quando venne presentato, non aveva ancora ottenuto la definitiva sua approvazione. Egli è però, per questa stessa ragione, che la costruzione di quel ponte, non solo può essere, ma anzi deve essere ora inclusa nell'attuale disegno di legge a suo complemento.

Se l'attuale disegno di legge non pregiudicasse la libertà d'azione del ministro per l'avvenire, nel provvedere al completamento delle strade nazionali, si potrebbe anche prescindere dal fare in oggi una domanda tassativa d'iscrizione, ma dopo tutto, parmi che il procedimento naturale, ovvio, spontaneo sia propriamente quello di iscrivere nella tabella annessa all'attuale disegno di legge riflettente

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 1° APRILE 1881

la costruzione ed il complemento delle strade nazionali, questo progetto che fu già definitivamente approvato. (*Segni di assenso del ministro dei lavori pubblici*)

Accolgo con tutta sollecitudine e con grato animo il gesto di pieno assentimento che mi fa l'onorevole ministro col capo, assentimento di cui non ne poteva dubitare, e che spero vorrà confermarlo di poi con la parola e coi fatti. (*ilarità*)

Ritenga l'onorevole ministro che egli non avrà certamente a pentirsi di avere accettata la mia proposta, imperocchè egli non può ignorare che la provincia di Verona è un vero modello di viabilità. Essa ha tutte le sue strade comunali e provinciali in perfetto ordine, ed il suo territorio è riunito e congiunto da 10 magnifici ponti sull'Adige, nel mentre che l'unica strada nazionale che possiede lo Stato nella nostra provincia, è appunto quella che presenta lo scandalo di essere interrotta attraverso l'Adige, il cui passaggio è affidato alla mobilità incertissima di un passo volante, sul quale si paga il pedaggio, e che punto non serve quando la piena dell'Adige non permette, per il pericolo che si corerebbe, di poter transitare sopra un mezzo tanto primitivo ed adamitico, qual è quello di un galleggiante che si espone all'impeto torrenziale dell'Adige in condizione di piena.

Aggiungasi che la persistenza di un pedaggio sopra una strada nazionale è contrario alla legge, ed equivale ad una imposta indebitamente percetta dal Governo. (*Verissimo!*)

Egli è in forza dell'esistenza di questo pedaggio, che non può essere dal Governo ceduto, perchè non lo può mantenere come quello ch'è contrario alla legge; egli è in forza di ciò che la provincia nostra, con tutto il suo buon volere, è impedita di provvedere alla costruzione di questo ponte, come fece in questi ultimi anni coi tre ponti di Pescantina, di Albaredo e di Fevio, e come forse avrebbe avvisato di fare anche per questo, alle medesime condizioni.

Le buone disposizioni dell'onorevole ministro, e il desiderio di non dover ritornare a prendere la parola sugli articoli, mi inducono a sostituire all'ordine del giorno d'indole generica che ebbi l'onore di presentare al banco della Presidenza, un altro ordine del giorno specializzato, il quale tassativamente domanda l'iscrizione di questo ponte nella relativa tabella delle strade nazionali. Dopo ciò io devo fare un'altra semplicissima considerazione, che è di un ordine molto delicato, ma alla cui delicatezza io credo di poter adeguatamente corrispondere.

Come accennava poc'anzi, l'egregio relatore ebbe

a cancellare alcune strade, e specialmente mi permetterò di segnalarne due, l'una quella che da Peschiera per Bardolino, Garda e Malcesine va al confine del Trentino, e l'altra che raggiunge il confine stesso dall'atra riva a destra del lago di Garda, da Gargnano pel paese di Limone.

L'egregio relatore dice espressamente il motivo pel quale avrebbe radiato queste due strade, che pure figuravano nelle proposte ministeriali, che cioè quelle due nuove comunicazioni coll'estero, non sarebbero state dall'autorità militare ritenute profittevoli alla difesa nazionale.

Vi potete immaginare, egregi colleghi, con quanta rimessione io voglia parlare in una materia sì grave e sì delicata, che per noi tutti deve essere considerata come cosa sacra, quale è quella che riflette la difesa del territorio nazionale.

Ad ogni modo però, con tutta tranquillità di animo, a me pare che dal dubbio che alcune strade possano essere eventualmente dannose alla difesa militare del regno, il dedurre la conseguenza che si deve rinunciare definitivamente, per oltre vent'anni che è poi lo stesso, alla loro costruzione, mi pare, ripeto, che sia cosa eccessiva. Io credo all'invece che si potrebbe cangiare il concetto della radiazione nell'altro, ben più ragionevole e civile, che queste strade, cioè, venissero reiscritte nel relativo elenco, colla condizione esplicita, che nel loro tracciato e nella loro costruzione si debba procedere di perfetto accordo coll'autorità militare per tutti quei provvedimenti, per tutte quelle cautele che sono reclamate dall'esigenza della militare difesa.

Per la strada da Peschiera al confine trentino, sono in grado di dare all'onorevole ministro delle eccellenti notizie, che rettificano i dati, non esatti, del prospetto ministeriale. Questo infatti contempla la spesa di lire 720,000 occorrente per la costruzione e riattamento di tutta la strada da Peschiera al confine. All'invece, precisamente in questi ultimi mesi, fu compiuta la sistemazione di tutta la strada che, partendo da Garda giunge a Malcesine, per modo che tutti i 46 chilometri di strada da Peschiera a Malcesine non abbisognano per ora che di operazioni di semplice manutenzione e sostegno; Questa rilevante operazione costò oltre lire 136,000, cioè circa lire 121,000 di costruzione propriamente detta e lire 15,000 di progetti, sorveglianze, collaudi, ecc., di cui il Governo non isborsò col suo concorso neppure la sesta parte, ed il residuo importo, o dirò meglio quasi la sua totalità fu sostenuta dalla provincia e da comuni.

Ora quindi non rimarrebbero a costruirsi che i pochi chilometri di strada che occorrono, partendo da Malcesine per raggiungere il confine austriaco.

Oggi, signori, si forano le Alpi da tutte le parti; noi tutti sappiamo quali miracolosi veicoli di comunicazione abbiamo, con immensi nostri sacrifici, aperti per facilitare il transito delle grandi montagne che ci circondano. Eppure, oggi che le Alpi sono forate da tutte le parti, e che gli accessi alla penisola italiana sono resi così facili, io credo che l'Italia non sia stata mai così forte come lo è appunto in oggi. Io credo che d'ora in poi le nostre Alpi non saranno più le mal vietate, ma le ben vietate Alpi, perchè lo straniero al di qua di quelle immense moli, che colla sola loro poderosità passiva non ci servirono mai di schermo alcuno contro li stranieri invasori, non troverà più, come per lo innanzi, un'Italia debole, divisa, irosa ed impotente per le gare, pei rancori e per gli odii che dividevano regione da regione, città da città, villaggio da villaggio, cittadino da cittadino, ma troverà all'invece un'Italia giovane, vigorosa, forte, deliberata a difendere a qualsiasi costo la propria unità e la propria indipendenza. (*Bravo!*)

Dobbiamo considerare d'altra parte che, indipendentemente da qualsiasi iattanza od illusione, dopo un ventennio che siamo costituiti alla vita nazionale noi dobbiamo aver pure la coscienza, non solo del nostro diritto, ma anche quella della nostra forza.

Dobbiamo quindi considerare che se le strade di comunicazione coll'estero possono profittare al nemico, ma vivaddio! qualche volta potrebbero profittare anche a noi per difenderci quando, per la difesa, ci occorresse di prevenire il nemico e di prendere l'offensiva. (*Benissimo!*)

E dobbiamo poi riflettere che non è lecito, secondo i suggerimenti i più elementari di una saggia economia politica, costringere delle popolazioni intelligenti, desiderose di muoversi, di lavorare e di produrre, a rimanersene chiuse come nel fondo di un sacco, come avviene appunto per quelle di Malcesine, per il solo motivo che l'aprire una strada richiederebbe alcune cautele per la difesa da parte dell'autorità militare, e dobbiamo riflettere che uno Stato non si apparecchia mai bene alla guerra, se non sviluppa eziandio tutte le risorse della pace, procurando l'attività, il lavoro, il risparmio, l'accumulazione, cioè, di tutte quei mezzi, senza cui difficilmente una guerra può riuscire favorevole.

Insomma io non mi dilungo di vantaggio, perchè credo di essere stato abbastanza compreso, e ritengo che si possa accettare questa mia formola, che, cioè, tutte quelle strade che possono essere ritenute dubbie per la loro utilità nella difesa del territorio, debbano essere iscritte colla condizione che si proceda d'accordo coll'autorità militare, imperocchè per tal modo si soddisfa alle esigenze, ripeto,

di una saggia amministrazione sociale, e si provvede del pari alle esigenze della difesa territoriale, perchè, non ne dubitate, o signori, noi, più che tutti gli altri italiani, se fosse lecito il profferire questa bestemmia, di fronte all'eguaglianza di tutti nell'amore della patria, vogliamo che queste Alpi siano religiosamente guardate, siano sempre opportunamente munite, imperocchè voi non vi dovete dimenticare, o signori, che noi, abitatori della provincia di Verona, siamo ai piedi delle Alpi, e che nel caso in cui l'Italia dovesse soggiacere, per la sua imprevidenza, ai danni ed alla infinita vergogna, fosse pure di una momentanea invasione straniera, i primi a sopportarne i perniciosissimi effetti morali e materiali saremmo appunto noi. (*Bravo! Benissimo!*)

Io credo quindi che la Camera, dopo queste considerazioni, vorrà fare buon viso alla mia proposta, d'ordine eminentemente pratico e conciliativo. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Colaianni.

COLAIANNI. L'onorevole Lugli ha mietuto già il campo, perciò io mi limiterò a fare alcune osservazioni intorno a questo importante disegno di legge. Comincerò dal ribattere le osservazioni fatte dall'onorevole Curioni. L'onorevole Curioni accetta in massima la legge; però sarebbe contrario alla obbligatorietà; io francamente debbo dirgli che non posso in nessun modo acconciarmi a questa sua opinione; poichè se noi a questa legge non dessimo l'impronta della obbligatorietà cosa avremmo? Avremmo che la costruzione delle opere in essa comprese sarebbe lasciata assolutamente all'arbitrio del ministro, e, quello che è peggio, all'arbitrio dei Consigli provinciali; perciò io ritengo che il carattere di obbligatorietà sia necessario, e sia indiscutibilmente necessario, affinchè la legge abbia la sua efficacia; e poi francamente non saprei neppure comprendere una legge senza questa impronta. La legge per se stessa naturalmente deve essere obbligatoria.

SALARIS. Domando di parlare.

COLAIANNI. Inoltre l'onorevole Curioni si meraviglia di non potersi le provincie rinfrancare in qualche modo delle quote che loro spettano, sui comuni interessati. Io debbo fargli osservare che questa legge, secondo me, è eminentemente riparatrice, perchè in qualche modo compensa, i comuni rurali specialmente, del danno al quale sono andati incontro per la cattiva applicazione della legge sulle strade obbligatorie.

Quella legge, o signori, è stata legge savissima, è stata legge che ha portato dei grandi vantaggi; ma però, allo stesso tempo, in moltissime provincie, è stata pessimamente applicata, e perciò invece di ar-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 1° APRILE 1881

recare vantaggi, ha arrecato dei danni sensibilissimi. Io so di molte strade che si sono incominciate, e per le quali i comuni hanno sacrificato somme enormi, e che poi in fine dei conti si sono dovute abbandonare.

Dunque, rispondendo all'onorevole Curioni, io ritengo che i comuni non debbano in nessun modo essere aggravati, e che le provincie esse sole debbano rispondere della quota che per questa legge loro sarà imposta.

L'onorevole Sanguinetti si è dichiarato contrario, mi pare, per due ragioni; in primo luogo, perchè egli dice che le provincie hanno già imposto il massimo dei centesimi addizionali che, secondo la legge, è ad esse permesso d'imporre. Io questo non lo so; so solamente che moltissime provincie si trovano in buonissime condizioni finanziarie. E poi c'è un'altra cosa; nei bilanci provinciali abbiamo oggi delle forti somme stabilite per costruzione di strade rotabili, in conseguenza quelle somme possono benissimo invertirsi per la costruzione delle opere previste in questa legge. Egli poi è venuto a parlare delle obbligazioni ecclesiastiche, che non vorrebbe che si mettessero in circolazione, preferendo altra emissione di titoli di rendita pubblica. Io gli fo osservare: in primo luogo, che queste obbligazioni ecclesiastiche non rappresentano un titolo nuovo perchè già si trovano in parte in circolazione, ed in secondo luogo, che emettere altri titoli di rendita, oggi che abbiamo votato l'abolizione del corso forzoso, non sarebbe opportuno. Io del resto lascio all'onorevole ministro delle finanze il compito di rispondere più diffusamente su questo punto all'onorevole Sanguinetti.

Ora permettetemi dire qualche cosa, sulla preferenza che si deve dare alla costruzione di certe strade. La Commissione ha creduto di tracciare dei criteri, ai quali il Governo dovrebbe attenersi.

Io sono perfettamente d'accordo con lei. Senonchè a tutti quei criteri ne vorrei aggiunto un altro, che per me ritengo interessantissimo. Vi sono dei comuni, i quali hanno speso già delle somme enormi per la costruzione di certe strade, che oggi sono comprese in questo progetto. Ritengo che queste costruzioni debbano essere preferite alle altre, ed attendo anzi in proposito una dichiarazione esplicita dell'onorevole ministro.

Quello poi che non approvo in questa legge, è il voler affidare la costruzione delle strade agli uffici tecnici provinciali. L'onorevole ministro già lo sa; in questo non siamo d'accordo in nessun modo. Io ho già parecchie volte posto in sodo, che nella co-

struzione delle strade nazionali, non si è usata molta diligenza.

Nella costruzione poi delle strade provinciali, in generale eseguite dagli uffici tecnici provinciali, se n'è usata anche meno; e sapete perchè? Perchè il personale tecnico del quale dispongono le provincie, oltre all'essere forse meno esperto del personale tecnico governativo, è anche molto meno numeroso.

Per queste ragioni non vorrei che la costruzione di queste strade si affidasse agli uffici tecnici provinciali. Sarei quasi sicuro che noi avremmo delle pessime costruzioni. E poi v'è un'altra ragione, per me abbastanza grave.

Oggi gli uffici tecnici provinciali sono composti di un personale limitatissimo, pel quale le provincie nei loro bilanci hanno delle somme determinate; ora, se voi obbligate le provincie a costruire queste nuove opere, indirettamente le obbligate ad aumentare il loro personale e per conseguenza anche la spesa relativa.

Io per me ritengo che in nessun modo convenga adottare questo partito. Aggiungete poi che il Governo ha già un personale abbastanza numeroso per poter condurre a termine i lavori previsti in questo disegno di legge senza incorrere in maggiori spese.

Concludo col dire poche parole a proposito delle opere idrauliche; e su questo punto richiamo specialmente l'attenzione dell'onorevole ministro. In questo progetto non si è fatto che domandare dei fondi per le opere idrauliche di prima e di seconda categoria. Ora l'onorevole ministro sa che ci sono dei torrenti e dei fiumi i quali non sono compresi in queste due categorie, e che arrecano danni gravissimi. Io, francamente, avrei voluto che la sua attenzione si fosse un pochino rivolta anche ad essi. Ma non essendo questo il luogo opportuno per parlare a fondo di questa questione, mi limito a ricordare all'onorevole ministro che nella relazione da lui presentata alla Camera sopra un disegno di legge intitolato: « Aggiunte e modificazioni all'elenco delle opere idrauliche di seconda categoria » veggio citato un ordine del giorno del 1875, col quale il Governo è dalla Camera invitato a studiare, una volta assicurate le condizioni finanziarie dello Stato, una migliore classificazione dei fiumi per tutto il territorio del regno e a produrre analogo disegno di legge che stabilisca il concorso dello Stato, ed in modo più confacente alle speciali condizioni idrauliche del regno.

Ora io rivolgo all'onorevole ministro la preghiera

di volersi, al più presto possibile, attenere a questo ordine del giorno, presentando un disegno di legge che soddisfaccia ai bisogni molto, ma molto, sentiti dalle diverse provincie del regno.

Io non voglio più tediare la Camera; pongo termine al mio dire, augurandomi che questo disegno di legge, di vitale interesse pel paese, sia accolto da tutti colla massima benevolenza e soddisfazione.

Molte voci. La chiusura! la chiusura!

PLEBANO. Chiedo di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Essendo stato chiesto di parlare contro la chiusura, domanderò prima se sia appoggiata. Rimane inteso però che bisogna riservare la facoltà di parlare agli onorevoli ministri, ed all'onorevole relatore. Vi è anche l'onorevole Chimirri, che intende esprimere il pensiero della minoranza della Commissione. Poi sono stati presentati molti ordini del giorno.

Dunque, chi appoggia la chiusura sorga.

(È appoggiata.)

L'onorevole Plebano ha facoltà di parlare contro la chiusura.

PLEBANO. Io credo che basti avere assistito alla discussione, che ebbe luogo in questi giorni, perchè ognuno possa facilmente persuadersi come non sia opportuno, non sia ragionevole di chiudere fin d'ora la discussione generale. Si è parlato tre o quattro giorni, si sono discusse molte cose, ma evidentemente, chi ha dato una scorsa al disegno di legge, sa che vi sono parecchie questioni, che non furono neppure toccate; e, fra le altre, vi è la questione finanziaria, che è di una gravità straordinaria. E chi ne ha parlato, chi ne ha detto una parola? Nessuno fino ad oggi. E volete chiudere la discussione generale? Permettetemelo, ma mi pare che non sarebbe saggio. Io non aggiungo altro, ma prego vivamente la Camera di non approvare la chiusura, e di permettere che la discussione continui.

PRESIDENTE. Pongo dunque a partito la chiusura. Chi approva la chiusura si alzi.

(Si fa la prova.)

Voci. La controprova.

PRESIDENTE. Si farà la controprova.

Chi non approva la chiusura è pregato di alzarsi.

(La chiusura non è approvata.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Diligenti.

ERCOLE. Non è presente; è ad Arezzo.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Diligenti perde il suo turno. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Lenna.

DI LENNA. Non ho chiesto di parlare per fare un lungo discorso su questo disegno di legge, ma solo

per domandare schiarimenti riguardo ad alcuni articoli, i quali mi paiono un poco troppo indeterminati per rispetto al carico che le provincie debbono assumere in relazione alle disposizioni nei medesimi contenute. Prima per altro d'entrare in quest'argomento dirò brevi parole intorno agli assegni stabiliti per le strade di cui all'articolo 2 della presente legge, che sono indicate nell'elenco III, tabella B. Già l'onorevole Lugli ha accennato come gli assegni per queste strade non cominceranno che coll'anno 1885, mentre invece se andiamo ad esaminare l'elenco III, annesso alla tabella B, dove sono nominativamente indicate queste strade, ne troviamo molte, delle quali taluni tronchi sono già parte in costruzione e parte appaltati. Ora se approviamo integralmente la tabella B senz'altro, veniamo a sospendere fino al 1885 la costruzione già iniziata di molti di questi tronchi. Bene è vero che stando al progetto di legge, coll'articolo 14 si dà facoltà al Governo d'anticipare l'esecuzione dei lavori per un triennio, rispetto agli assegnamenti fatti in bilancio. Ciò permetterebbe che la costruzione di queste strade, la quale dovrebbe cominciare col 1885, possa cominciare un triennio prima, vale a dire al 1882, ma non è men vero che nel 1881 non essendovi assegni per queste strade, anche i lavori verrebbero a cessare.

Per impedire quest'interruzione di lavori, come ho detto, in parte già incominciati, in parte già appaltati, sarebbe necessario che gli assegni che cominciano col 1885 per le strade comprese nell'elenco III della tabella B cominciassero invece col 1883.

Le altre osservazioni che io voglio fare, come ho detto prima, riguardano il carico che verrebbero a sopportare le provincie, carico che se non mi inganno, mi pare sia alquanto indeterminato.

Infatti per le strade provinciali le quali debbono essere costruite dalle provincie nei modi ordinari, non è detto in quale misura lo Stato provveda al rimborso della metà della spesa; per le strade provinciali poi che sono fatte dal Governo, o perchè le provincie non hanno presentato in tempo i loro progetti o perchè le provincie stesse hanno chiesto al Governo che esso si faccia costruttore delle strade, è detto che i rimborsi per parte delle provincie si faranno in proporzione del progresso dei lavori; ora cosa vuol dire questo: *in proporzione del progresso dei lavori?* O i lavori si faranno nel decennio compreso nella tabella B ed allora queste quote di rimborso si riducono a un decimo e le provincie potrebbero avere una norma sicura, ma non è ammissibile, a mio modo di vedere, che

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 1º APRILE 1881

tutti i lavori di tante strade, comincino tutti nel 1885 e si prolunghino per 10 anni fino al 1894; alcune s'incominceranno nel 1885, altre nel 1886, altre nel 1887, dimodochè le quote che dovranno pagare le provincie per queste strade saranno variabili; se si tratta di una strada che richiede 10 anni di tempo sarà il decimo, se richiede tre anni di tempo, sarà il terzo; dunque questo aggravio è variabile ed indeterminato.

A me sarebbe sembrata cosa assai migliore che quest'aggravio fosse determinato in una quota annua, come era stato determinato colla legge del 1875, dove si prescriveva che per le strade di prima e seconda serie le provincie pagassero un quattordicesimo annuo e per quelle di terza serie pagassero un ottavo. Io non tengo nè pel quattordicesimo, nè per l'ottavo; se si vuole, si può mettere il decimo, tanto più che gli stanziamenti di questo disegno di legge hanno il periodo di 10 anni. Ma qualunque sia questa quota, che debbono pagare le provincie al Governo, conviene sia precisata in quantità fissa, vale a dire in un determinato numero di anni, indipendentemente dalla durata dei lavori.

Ma non basta. Gli articoli 4 e 5 dicono che i lavori di strade fatti dal Governo saranno pagati in proporzione del progresso dei lavori medesimi; queste disposizioni poi vengono ad essere aggravate dalla disposizione dell'articolo 14; in quanto che questo articolo, dando facoltà al Governo di inserire nei contratti l'obbligo di eseguire i lavori in un tempo assai più breve, si finirà che le provincie dovranno pagare una quota ancor maggiore di quella che loro competerebbe se il lavoro fosse fatto in termini normali. Mi spiego: per un lavoro che in base agli stanziamenti richiede 6 anni di tempo, una provincia pagherebbe un sesto all'anno; ora siccome questo lavoro di 6 anni può in base all'articolo 14 essere ridotto a tre, la provincia, invece di pagare un sesto, dovrebbe pagare un terzo.

Ecco dunque altra ragione che rende ancora più indeterminata la quota che spetta alle provincie. Altra indeterminazione la troviamo nell'articolo 13 per tutti i lavori che le provincie assumono a loro carico, anticipando la totalità delle spese. Le quote a carico dello Stato, saranno restituite alle provincie, senza interessi, nella misura degli stanziamenti degli esercizi stabiliti dalla presente legge. Ora se si intende il complesso degli esercizi, si viene a stabilire che le restituzioni si fanno per decimi; se si intende invece il numero di anni in cui per un determinato lavoro sono assegnati stanziamenti in bilancio, anche qui avremo che, invece di pagare per decimi, si pagherà per ottavi, per sestimi, per terzi, secondo

che gli stanziamenti saranno fatti per 8, 6 o 3 anni. In conseguenza a me parrebbe conveniente, affinchè le provincie potessero avere una norma sicura pei carichi ai quali vanno incontro in dipendenza del presente progetto, che tanto all'articolo 4, quanto all'articolo 5, quanto all'articolo 13 fossero determinate in modo chiaro, in modo preciso le quote annue che le provincie dovrebbero pagare al Governo per rimborso dei lavori fatti.

Dunque due sono le cose che chiederei: anticipare i fondi assegnati per le strade di cui all'elenco III della tabella B, in maniera che i lavori già incominciati di talune strade, non debbano essere interrotti; stabilire in modo sicuro le quote che le provincie dovranno rimborsare al Governo in questo periodo di tempo, e per i lavori contemplati dalla presente legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cocco-Ortu.

COCCO-ORTU. L'ora è già avanzata e non potrei svolgere, nel breve tempo che manca a finire la seduta, le considerazioni che intendo fare sul disegno di legge. Prego perciò di rimandare il seguito della discussione alla prossima adunanza.

PRESIDENTE. Cominci almeno, poichè se andiamo di questo passo, non finiamo questa legge prima di Pasqua. Ella è così abile oratore che può facilmente restringere le sue osservazioni. Manca ancora un quarto d'ora al mezzogiorno. (*Rumori*)

COCCO-ORTU. Allora rinuncio a parlare oggi, riservandomi di ridomandarne facoltà in altra seduta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

MINGHETTI. Mi riservo di parlare sugli articoli.

ERCOLE. Bravo! Ecco l'uomo pratico!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciacca della Scala.

Voci. A lunedì.

SCIACCA DELLA SCALA. Sarò brevissimo.

Lascio all'onorevole Lugli il coraggio di dimostrare che nel Mezzogiorno si spenda molto più che nel Settentrione. Lascio a lui la passione di lodare quelle opere che riguardano la sua provincia ed il Settentrione; lascio a lui anche la responsabilità di sollevare un po' la questione regionale...

LUGLI. Domando di parlare per un fatto personale.

SCIACCA DELLA SCALA. Io, per amor di patria, dimentico il mio collegio, la mia provincia, il Mezzogiorno, e parlo come rappresentante della nazione. (*Bene!*)

Signori, io credo che in questa legge non vi possa essere altro criterio che quello che ci forniscono i Consigli provinciali.

Essi sono interessati nelle spese, essi conoscono abbastanza quali sono i bisogni del paese.

Noi parliamo tuttodi di decentramento, parliamo tuttodi del benessere dei comuni e poi, permettete mi che lo dica, non facciamo nulla per il decentramento, nulla per i comuni. Oramai si sa che le strade veramente provinciali esistono in tutto il regno, di queste strade provinciali adesso non possono dichiararsi tali che quelle che sarebbero comunali. Ora il fare tutte le strade domandate dai Consigli provinciali è l'unico modo col quale noi potremo venire in aiuto dei comuni, poichè questi si aiutano appunto sviluppando la loro viabilità e la loro prosperità.

È per ciò che in questo senso ho presentato un ordine del giorno, il quale tenderebbe appunto ad ammettere nelle tabelle tutti quei lavori che ci sono stati domandati dai Consigli provinciali i quali certamente non avrebbero chiesto una linea per la quale devono spendere la metà della spesa, se quella linea non fosse necessaria.

Con qual criterio volete voi, o signori, che noi possiamo giudicare quali strade debbano ammettersi e quali no? Il relatore nella sua relazione ci dice: la tal provincia ci ha domandato questa strada, questa si accetta, quest'altra non si accetta. Ma volete voi, o signori, sostenere sul serio che il relatore e la Commissione possano giudicare con cognizione di causa di tutte quante le linee stradali dell'Italia?

No, o signori; io mi troverei veramente imbrogliato nel mio giudizio, e non saprei proporvi altra soluzione all'infuori di quella di fare tutte le strade che domandano le provincie. Ripeto, non contiene questa proposta una esagerazione ed un pericolo, perchè abbiamo la garanzia nel concorso delle provincie. In fine dei conti, o signori, io credo che tutta questa spesa non ascenderebbe che a 60 o 65 milioni in 13 anni. Noi votiamo spese di milioni per la capitale, per le grandi città, per i grandi comuni e non vorremo votare quattro milioni all'anno di più per la prosperità generale del paese, che ha pure diritto di essere considerato? Le spese investite nella viabilità sono un capitale impiegato ad usura, poichè colla prosperità economica aumentano la pubblica ricchezza e l'attivo del bilancio dello Stato. *(Bravo!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli per fatto personale.

ERCOLE. Rinunci, onorevole Lugli. Ella fu frainteso.

LUGLI. Ma, onorevole Ercole, io rinuncierei volentieri a rispondere; ma mi pare che l'onorevole

Sciacca della Scala abbia male scelto il momento di richiamare in campo delle questioni regionali, laddove si discutono interessi di tutto il paese.

SCIACCA DELLA SCALA. Ma è quello che ho detto anch'io.

LUGLI. Dunque ella poteva benissimo risparmiare la sua osservazione, la quale, a mio avviso, non aveva proprio nessun fondamento, giacchè io ho ammesso tutte le linee che sono state portate dal progetto della Commissione. Se dunque nel fare l'esame ed il confronto delle due proposte veniva a difendere il progetto ministeriale, ella dovrebbe in allora fare anche rimprovero al ministro dei lavori pubblici, e dirgli che col suo progetto sollevava delle questioni regionali!

Voci. No! no!

LUGLI. Dunque, onorevole Sciacca della Scala, mi pare che ella abbia ecceduto i limiti, nel rimproverarmi quello che non ho detto, e quello che non ho pensato.

SCIACCA DELLA SCALA. Chiedo di parlare per fatto personale.

LUGLI. Io rifuggo da qualunque idea di questioni regionali, e dichiaro che nelle mie parole non vi fu, nè poteva esservi nessuna idea la quale tendesse a separare, neanche colle parole, l'Italia da quei vincoli di affetto e di concordia che devono ispirarci sempre in ogni e singola questione. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Niuno ne ha mai dubitato, onorevole Lugli.

Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Sciacca della Scala.

SCIACCA DELLA SCALA. Prendo atto delle parole dell'onorevole Lugli, e dichiaro che io non ho inteso di offenderlo nelle sue intenzioni; esaminando il fatto, ho detto che egli sosteneva le spese del Settentrione, e non quelle del Mezzogiorno, e perciò ne deduceva la conseguenza, indipendentemente dalla sua volontà, di creare un regionalismo di interessi in quest'Aula. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Parenzo.

Voci. Non c'è. A lunedì!

PRESIDENTE. Perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Iacur.

ROMANIN-IACUR. Io dovrei parlare sopra una questione speciale, e siccome mi pare che la discussione generale si porterebbe molto in lungo se ammettessimo questo criterio, così mi riservo di parlare all'articolo 1 e all'articolo 2.

PRESIDENTE. Ha perfettamente ragione, e desidero che tutti l'imitino, e che non parlino delle que-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 1° APRILE 1881

stioni speciali nella discussione generale, perchè altrimenti non la finiremmo più. (*Benissimo!*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gorla.

GORLA. Approfittando della raccomandazione dell'onorevole presidente, rinunzio a parlare nella discussione generale, e mi riservo alla discussione degli articoli di presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene.

Voci. A domani! a domani!

FAZIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Essendo già mezzogiorno, rimetteremo il seguito di questa discussione alla seduta antimeridiana di lunedì.

La seduta è levata alle 12.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1881 — Tip. Eredi Botta.

