

CLXXIX.

1^a TORNATA DI MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 1881

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MAUROGÒNATO.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del disegno di legge per nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche — Si riprendono ad esame i numeri rimasti sospesi — Fanno brevi osservazioni i deputati Grassi, Correale, Di Blasio Luigi, e Salaris — Rispondono il ministro dei lavori pubblici e il relatore della Commissione — Un emendamento dell'onorevole Salaris, non accettato dal Ministero e dal relatore, viene respinto dalla Camera — Si passa alla discussione delle aggiunte alla tabella, concordate fra il Ministero e la Commissione, che sono tutte approvate con brevi osservazioni dei deputati Morini, Faldella, Quartieri, e Cancellieri. — Il deputato Di Lenina presenta la relazione sul disegno di legge: Estensione del prescritto dalla legge 7 febbraio 1865, ai militari del regio esercito giubilati che presero parte alle campagne del 1848-49 — Il deputato Cavalletto chiede che sia dichiarato d'urgenza.*

La seduta incomincia alle 10 03 antimeridiane.

Il segretario Solidati legge il processo verbale della seduta mattutina di ieri, che è approvato.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche.

Come la Camera ricorda, ieri fu quasi esaurita la discussione dell'elenco 3, tabella B; rimasero però sospesi i numeri 116, 128, 150 e 174. Prego l'onorevole relatore di dichiarare se sia in grado di riferire su questi articoli rimasti sospesi.

GRIMALDI, relatore. Sì, siamo pronti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare. Voglia riferire prima sull'articolo 116.

GRIMALDI, relatore. Al numero 116 era riferibile un emendamento sottoscritto dai colleghi Riolo e Moscatelli; emendamento col quale si tratterebbe di sostituire alle parole: *presso San Marco dei Cavoti*, le altre: *dal ponte sul Tammaro per Reino Colle*.

La Commissione d'accordo col Ministero, esaminato l'emendamento, visti tutti i precedenti, non trova ragione di ammetterlo. Essa conserva la sua

dicitura primitiva contenuta nel disegno di legge; inquantochè provvede, meglio della variante proposta coll'emendamento, al completamento della strada di serie. Quindi la Commissione d'accordo col Ministero non accetta l'emendamento Riolo e Moscatelli.

PRESIDENTE. È presente l'onorevole Riolo?

(Non è presente.)

L'onorevole Moscatelli?

(Non è presente.)

Non essendo presenti, metto ai voti il n° 116 come fu proposto dal Ministero e dalla Commissione, e approvato che sia, s'intenderà rigettato l'emendamento Riolo e Moscatelli. Ne do lettura:

N° 116. Benevento e Campobasso. — Strada dalla provinciale di serie Benevento-Foiano presso San Marco dei Cavoti a Colle Sannita, Castelpagano, Riccia ed alla nazionale fra Gambatesa e Jelsi, lire 680,000.

(È approvato.)

Resta quindi respinto l'emendamento degli onorevoli Riolo e Moscatelli. Ora passiamo al capitolo 128. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Abbiamo concertato col ministro la formola di sostituzione alla strada *Matera-Laterza*, che viene soppressa.

GRASSI. Chiedo di parlare.

GRIMALDI, relatore. La formola la dirà il ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Grassi ha facoltà di parlare.

GRASSI. La Camera permetterà che io levi una voce di protesta nell'interesse di Laterza, che qui ho l'onore di rappresentare. Innanzitutto è a sapersi che in questo voluminoso disegno di legge che si discute, la provincia di Lecce, che è pure una delle più importanti provincie per estensione, non è per nulla rappresentata. Negli uffici io raccomandai la strada Massafra-Martinafranca-Ostuni, che metterebbe in diretta comunicazione la provincia di Basilicata col centro della provincia di Lecce, con evidente vantaggio dell'industria e del commercio, che fra quelle due provincie è vivo e continuo, e sono sicuro che dall'onorevole Lacava si tenne presente la mia raccomandazione.

Ma l'onorevole relatore mi fa sapere che la deputazione provinciale di Lecce rispose negativamente alle richieste fatte, e nulla propose nell'interesse dei comuni della sua provincia, privandoli così di un evidente beneficio.

Ebbene per una sola strada era rappresentata la provincia di Lecce, cioè per la strada Laterza-Matera; ed ora la si vuole sopprimere per sostituircene un'altra, solo perchè quella trovasi già costruita, e così si viene a condannare l'iniziativa, la solerzia, la diligenza di due comuni, i quali pare non debbano fruire di questo vantaggio, solo perchè hanno anticipato di qualche mese la costruzione.

Quindi io propongo che si mantenga la strada Matera-Laterza, affinchè quando arriverà per essa il turno di costruzione, ove si trovasse costruita, quei comuni potessero essere indennizzati della spesa relativa.

CORREALE. Chiedo di parlare.

BACCARINI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io sono dispiacentissimo di dover respingere l'inclusione di questa strada, che pure originariamente era stata proposta da me stesso; imperocchè le stesse considerazioni fatte dall'onorevole Grassi conducono alla esclusione completa della strada che egli propone. In fatti la strada Laterza-Matera è stata completamente costruita ed i lavori sono anche collaudati, tanto nella provincia di Potenza come in quella di Lecce; e siccome questa legge è fatta per costruire nuove strade, e non per assumere la manutenzione di alcune delle strade esistenti, così mi è assolutamente impossibile di associarmi per veruna considerazione alla proposta dell'onorevole Grassi. Se i comuni della provincia di Lecce, o di altre provincie vogliono includere nel ruolo delle provinciali

questa strada, essi ne hanno il modo per la legge dei lavori pubblici; mentre non può essere applicata la legge che ora si discute, non avendo essa per iscopo di dichiarare in che modo una strada può passare da comunale a provinciale. Ripeto, questa è una legge di costruzioni; per conseguenza una volta che la strada è costruita, non vi è più modo di applicarvi la legge che ora discutiamo.

Quanto alle strade a cui ha accennato l'onorevole Grassi, se egli ha la compiacenza di fare una proposta, noi la prenderemo in esame sebbene possa parere originariamente inaccettabile; giacchè, secondo anche quanto egli stesso ha detto, la provincia, non ha voluto saperne di quelle strade, il che è stato un argomento per la Commissione per non includerle nel presente elenco. Quanto alla strada da Matera a Laterza dovrebbe sostituirsi: da Moliterno alla nazionale del Finni, tra Latronico e Lauria.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Correale.

CORREALE. Io avea chiesto di parlare prima dell'onorevole ministro, perchè intendeva associarmi alla proposta del collega Grassi; ma dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro ed i limiti da lui assegnati alla legge, credo inutile qualunque insistenza, e mi dichiaro pago della sostituzione proposta dal Governo d'accordo colla Commissione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grassi.

GRASSI. Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni datemi, e poichè egli mi ha invitato a fare una proposta, io non esito un istante e propongo subito la strada da Massafra a Martinafranca, che già è approvata come strada comunale obbligatoria, prolungandosi fino ad Ostuni; questa strada sarebbe utilissima sotto tutti i riguardi e specialmente per mettere in comunicazione diretta ed immediata la provincia di Basilicata col cuore ed il centro della provincia di Lecce. Quindi insisto perchè novellamente si richieda la deputazione provinciale perchè voglia esprimere il suo parere sull'ammissione di questa strada; e farei un torto ai componenti la deputazione provinciale di Lecce se volessi sospettare ch'essi anche questa volta resteranno sordi ed indifferenti nel guardare un così alto e vitale interesse, di cui grandemente si gioverebbero tre popolose e distinte città.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, *relatore*. Confermando quanto ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici nel rispondere all'onorevole Grassi, ho il dovere di far conoscere alla Camera che la provincia di Lecce, al pari di tutte le altre 68 del regno, fu interpellata colla

circolare del 1878 se desiderava comprese nella legge che doveva farsi quelle strade di suo interesse, che fossero di carattere provinciale o interprovinciale. La provincia rispose nulla; anzi, nel disegno di legge del Ministero e della Commissione furono messe due strade di ufficio, una delle quali era la Matera-Laterza. Poscia, come fu riferito dal ministro, fu constatato che questa strada era costruita; naturalmente quindi proponiamo alla Camera la soppressione di questo numero, e la sostituzione di un'altra strada chiesta dalla provincia di Potenza, che ha molta utilità. Naturalmente il compito nostro non è di sussidiare strade già costruite od in corso di costruzione; il nostro compito è di accordare dei fondi per strade di nuova costruzione, per le quali le provincie chiedessero il sussidio dallo Stato e dimostrassero l'utilità di esse. Quanto all'aggiunta, quando l'onorevole Grassi proporrà l'emendamento, sarà il caso di parlarne.

L'onorevole ministro si è limitato a riservarsi di esaminare quest'emendamento, ma fin d'ora mi parrebbe necessario osservare all'onorevole Grassi due cose: prima, che la strada proposta col suo emendamento non sarebbe chiesta dalla provincia, la quale anche oggi, in mezzo al diluvio delle domande di tutte le altre provincie, nulla chiede e non ci ha fatto pervenire alcuna deliberazione: seconda, che egli stesso ha detto che la strada di cui domanda l'aggiunta è già classificata come comunale obbligatoria. Sicchè, riservandomi anch'io, in nome della Commissione, di meglio esaminare in fondo l'emendamento, credo necessario prevenire l'onorevole Grassi di queste due ragioni, dirò così in termini legali, d'inammissibilità.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro, d'accordo colla Commissione, propone che alla dizione dell'articolo 128 « Strada da Matera a Laterza » sia sostituita la seguente: « Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni, tra Latronico e Lauria. »

GRIMALDI, relatore. Teniamo questo numero sospeso per un momento.

PRESIDENTE. Quando poi l'onorevole Grassi presenterà il suo emendamento, la Camera lo discuterà.

GRASSI. Ecco, lo presento subito.

PRESIDENTE. Resta per ora sospeso il numero 128 e passiamo al numero 150.

L'onorevole relatore può riferire su questo articolo 150?

GRIMALDI, relatore. La Commissione, d'accordo con l'onorevole ministro, tiene ferma la dizione contenuta nel disegno di legge, la quale è conforme alle richieste della provincia.

PRESIDENTE. Mi pare che vi sia un emendamento su questo articolo.

GRIMALDI, relatore. Ce n'è uno dell'onorevole Di Blasio Luigi.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Blasio Luigi proponeva il seguente emendamento:

« Il sottoscritto propone che il n° 150 dell'elenco III, annesso alla tabella B, si modifichi così:

« Strada dal ponte di Ghorio sulla Melito-Bagaladi per San Lorenzo, Roccaforte, Roghudi ed Africo alla stazione di Bianconuovo. »

DI BLASIO LUIGI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI BLASIO LUIGI. Io non ho certamente a sperare che il mio emendamento possa essere favorevolmente accolto nella Camera, poichè non ha incontrato favore nè presso l'onorevole Commissione, nè presso l'onorevole ministro. Nondimeno io credo di dover spendere alcune parole in appoggio del detto emendamento, perchè lo stimo un dovere. Contro alla mia proposta dall'onorevole Commissione non viene opposto altro che questo, cioè che la provincia non abbia fatto istanze conformi all'emendamento che è stato da me proposto. Ma egli è naturale che io abbia fatta codesta proposta precisamente perchè la provincia, a quel che dice l'onorevole relatore, non ha creduto o non ha pensato di proporre la costruzione della strada in quel senso che la vorrebbe il mio emendamento.

Che poi la strada abbia da essere indicata nell'elenco III in quel modo che io la propongo, piuttosto che nel modo che dicesi l'abbia proposta la provincia, è dimostrato da questo: che in tanto si intenderebbe l'utilità di ammettere la strada dalla stazione di Bianconuovo ad Africo al favore di questa legge, che è in discussione, in quanto codesta strada debba servire a mettere in comunicazione nell'estremo punto d'Italia i due mari, il mar Jonio col mar Tirreno; il che otterrebbe precisamente non nel modo che affermarsi essere stato indicato dall'istanza della provincia, sibbene nel modo che è indicato nel mio emendamento.

Perciocchè se la strada dovesse essere indicata nella tabella al modo proposto dalla Commissione, cioè dalla stazione di Bianconuovo al comune di Africo, avremmo una strada la quale verrebbe a morire nel cuore del più aspro Appennino, dove è situato il comune di Africo, il quale non avrebbe alcuna comunicazione colla rimanente parte della provincia, e da per sè non rappresenta tale importanza commerciale da poter meritare uno sbocco esclusivo al mare Jonio; mentre che Africo per la sua postura accennerebbe ad avere, in concorso degli altri comuni da me indicati, Roghudi e Roccaforte,

i suoi commerci, a volere il suo sviluppo commerciale verso il mar Tirreno, anzichè verso il mare Jonio. Si verrebbe dunque per virtù di legge ad asservire il comune di Africo ad un forzoso avviamento di commerci, il quale non è secondo la sua indole, secondo la sua natural postura. Invece se la strada fosse costruita nel modo che io ho indicato, cioè che da Africo essa dovesse procedere per Roghudi, Roccaforte e venisse a riunirsi per San Lorenzo alla provinciale Bagaladi Santa Cristina, allora otterremmo precisamente lo scopo che io ho accennato e che è conforme ai bisogni del comune di Africo e di quegli altri comuni, che, cioè, i loro commerci abbiano avviamento verso il Tirreno cui naturalmente accennano, senza che per questo manchi loro una comunicazione verso l'Jonio, eseguendosi il congiungimento della strada da Africo alla stazione di Bianconuovo. S'aggiunge che senza la costruzione del tratto da me indicato fra San Lorenzo e Africo, i comuni di San Lorenzo, di Roccaforte e di Roghudi non avrebbero alcuno sbocco al mar Jonio.

Insomma è precisamente nel modo da me proposto, e non nel modo adottato dall'onorevole Commissione che la strada dalla stazione di Bianconuovo al comune di Africo può avere i caratteri di provincialità ed essere ammessa così ai favori di questa legge, che noi stiamo discutendo. Imperciocchè così noi avremmo un'altra traversata dell'estremo Appennino, il che non si verrebbe certamente a raggiungere, se l'onorevole Commissione e l'onorevole ministro non volessero acconsentire alle calorose istanze che da me vengono fatte. D'altra parte, o signori, qui non si tratta d'altro se non di cambiare la natura a due piccoli tratti di strada i quali debbono senz'altro costruirsi, inquantochè nei progetti delle costruzioni stradali di quella estrema provincia d'Italia vi è la strada da San Lorenzo a Roccaforte, vi è la strada da Roccaforte a Roghudi, vi è la strada da Roghudi ad Africo, e sono queste tutte comprese fra le comunali obbligatorie. Per modo che se l'onorevole ministro, se l'onorevole Commissione intendessero di acconsentire alle mie istanze non cederebbero altro che questo, cioè di cambiare il carattere di queste strade, che sono da costruirsi o la di cui costruzione è già incominciata, in modo che da strade consortili o comunali obbligatorie, divenissero parte della strada provinciale che dalla stazione di Bianconuovo procederebbe verso il comune di Africo, ed andrebbe ad incontrare al ponte di Ghorio la Melito-Bagaladi.

Ripeto: io non posso avere la speranza che il mio emendamento sia accolto nella condizione di cose che io ho sopra rilevato, del simpatico accordo che

esiste tra l'onorevole ministro e l'onorevole Commissione. Io non sono dei fortunati, senza veruna allusione all'onorevole e simpatico mio amico Fortunato, e senza invidia delle tenerezze che ha meritato l'altro giorno dall'onorevole ministro dei lavori pubblici: ma ciò nonostante io credo che sarebbe un atto di giustizia quello che io propongo; e mi dorrebbe grandemente che la mia proposta dovesse per avventura essere respinta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io sono costretto a parlar di nuovo per rispondere all'onorevole Di Blasio, che il simpatico accordo tra il Ministero e la Commissione non avrebbe nessuna stuonatura per quello che riguarda la strada da lui raccomandata, se non ci fosse una sola difficoltà; ed è questa, che la provincia non ha voluto saperne di quella che raccomanda l'onorevole Di Blasio. Ora, la legge dei lavori pubblici stabilisce che, per dichiarare provinciale una strada, si deve sentire il voto del Consiglio provinciale. Il voto dell'onorevole Di Blasio avrà un valore dieci volte maggiore del Consiglio provinciale...

DI BLASIO L. Chiedo di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... ma quando la provincia ne vuole un'altra, che cosa vuole che ci sostituiamo noi di nostro?

Ora, siccome ho già detto che sarà poi stabilito nella legge, od almeno noi proporremo l'aggiunta che questa procedura stabilita dalla legge del 1875 sia mantenuta, così, prima di dare corso a nuovi lavori, se la provincia vorrà quella strada, che raccomanda adesso l'onorevole Di Blasio, invece di quella che ha voluto finora, avrà il tempo di esprimerlo quando sarà interrogata nuovamente in modo definitivo.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Blasio ha facoltà di parlare.

DI BLASIO LUIGI. Io ho moltissima riverenza e deferenza per l'onorevole ministro dei lavori pubblici; e mi sarà anche lecito di dire in quest'Assemblea che in un'altra assemblea di minore importanza, il Consiglio provinciale di Reggio in Calabria, ho avuto spesso occasione di rendere perfetta giustizia all'onorevole ministro dei lavori pubblici per l'interesse che prende per le costruzioni del regno. Però mi permetta l'onorevole ministro di non poter essere perfettamente di accordo con lui per le cose che ha testè dette. Che la provincia non abbia domandato la costruzione di quella linea alla quale io accenno, non so se sia esatto, se sia, cioè, conforme alle deliberazioni di quel Consiglio provinciale, del quale io non ho qui gli atti per poterli compulsare;

ma ciò in ogni caso, non escluderebbe che l'onorevole ministro, il quale sovrintende alle costruzioni generali del regno, e che non ha fatto altro che domandare l'avviso, che domandare quali fossero le aspirazioni delle provincie, riconoscesse in quella linea, la quale viene indicata da un deputato, i caratteri per essere ammessa ai favori di questa legge, e volesse ammettervela. D'altra banda, se dovesse starsi al voto dei Consigli provinciali in tutto, e sempre, allora non so perchè talune linee, le quali dai Consigli provinciali vennero domandate, poi dalla legge sieno state escluse.

Da un'altra parte poi mi permetterei di domandare se non sia vero quello che io testè diceva, cioè che la strada dalla stazione di Bianconovo ad Africo, per avere i caratteri di provincialità, per potere così essere ammessa al favore di questa legge, che ha voluto favorire la costruzione delle strade provinciali, debba creare lo sbocco dall'un mare all'altro, attraversando l'Appennino, come io proponeva. Se la provincia non ha accennato a questo, ciò che a me pare impossibile, e deploro, ripeto, di non avere gli atti di quel Consiglio per accertarmi di ciò, sarà stato precisamente per quello che ho testè detto, che cioè per la congiunzione del comune di Africo al comune di San Lorenzo esistono i progetti delle consortili, o comunali obbligatorie. Ma se la provincia avesse ragionato a cotesto modo, l'onorevole ministro dei lavori pubblici col suo acuto discernimento non durerebbe fatica a scorgero quanto sarebbe fallace quella maniera di ragionare, perocchè...

GRIMALDI, relatore. Ne proponga la soppressione.

DI BLASIO LUIGI. Per essere strettamente logico ne proporrei la soppressione, se non fosse che non voglio dare lo scandalo che da parte di un deputato sorga una proposta nel senso di rinunciare a un beneficio che il Governo vuol corrispondere alla sua provincia. Per essere logico dovrei proporre la soppressione di questa strada, perchè la strada medesima così soltanto può comprendersi che sia ammessa al favore di questa legge, in quanto che congiunga i due mari, sorpassando nel punto estremo d'Italia la vetta dell'Appennino.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Mi occorre di ricordare alla Camera che colla presente legge si crea allo Stato il debito di soccorrere per una metà talune strade provinciali. Però il concorso dello Stato non toglie che le provincie interessate debbano concorrere per l'altra metà nella spesa di costruzione, e poi fare per intiero la spesa di manutenzione. Cosicchè se vi è un onere per lo Stato, vi è anche un onere per

le provincie. Per la qual cosa la Commissione prese sempre come faro, come guida, il voto del Consiglio provinciale. Ora nel caso attuale il Consiglio provinciale di Reggio Calabria, nel 1878, s'occupò di questa plaga, di questa contrada alla quale ha riguardo l'emendamento del collega Di Blasio; e indicò la strada così: *Da Africo alla stazione di Bianconovo*. Ora io non dubito e non nego che la strada, se fosse accettata come è proposta dall'onorevole collega Di Blasio, soddisferebbe una maggior quantità d'interessi; perchè è evidente che ogni strada nuova che si fa, od ogni strada vecchia che si prolunga soddisfa sempre una certa quantità di interessi. Ma la questione sta in ciò: se questi interessi furono valutati per meno dalla provincia, non vi è ragione di valutarli di più e caricare la provincia stessa di un onere maggiore. Ma poi a me pare trovar giusta la ragione che suppongo abbia avuto il Consiglio provinciale di Reggio. Non è che la dizione conforme alla deliberazione del Consiglio provinciale di Reggio si opponga all'altra dell'onorevole Di Blasio: no; quello dell'onorevole Di Blasio sarebbe un prolungamento, prolungamento che consta di piccoli tratti di strada comunale obbligatoria. Quindi lo scopo finale della intera linea si avrà; la differenza sarà che questa strada, per una parte, sarà fatta come strada comunale obbligatoria, l'altra parte, richiesta dalla provincia, come strada provinciale, sarà fatta col concorso dello Stato, per metà.

Ecco perchè sono dolentissimo anche io di dover respingere questo emendamento e rimettermi alla deliberazione del Consiglio provinciale del 1878. Dico così, perchè nessun'altra deliberazione posteriore fu rimessa alla Commissione. D'altra parte la provincia ha il mezzo di ottenere la provincialità dell'intera strada seguendo le forme ed i criteri della legge sui lavori pubblici.

PRESIDENTE. Dunque metteremo ai voti l'emendamento dell'onorevole Di Blasio Luigi.

DI BLASIO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene. Metto ai voti il capitolo 150. *Strada da Africo alla stazione di Bianconovo*, lire 450,000.

(È approvato.)

Ora verremo al capitolo 174 che pure era stato sospeso.

DI BLASIO LUIGI. Il 152 era parimenti sospeso.

GRIMALDI, relatore. No, non era sospeso. Fu votato colla riserva di svolgere l'emendamento aggiuntivo.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, vuol riferire sul 174?

GRIMALDI, relatore. Intorno a questa proposta del-

l'onorevole Salaris mi occorre ricordare alla Camera che nella relazione annessa al disegno di legge, fu indicato il punto di *Decimomannu* perchè risultava da una deliberazione del Consiglio provinciale di Cagliari, e per un errore meramente materiale nell'elenco fu riportato invece così: *dalla stazione di Siliqua*; cosicchè si tratterebbe di una semplice rettifica.

Però ieri dalle osservazioni del collega Salaris e dalle risposte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici risultò questo: che la stazione di *Decimomannu* era un punto di partenza utile ed indispensabile prima della costruzione della ferrovia, ma che dopo si rendeva utile ed indispensabile la stazione di *Siliqua*. A queste osservazioni il collega Salaris aggiungeva (e fu una riflessione che a me parve molto grave) che il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva respinto il tracciato per *Siliqua* e confermato il primo, cioè la stazione di *Decimomannu*. Ma ieri sera la Commissione si occupò coll'onorevole ministro di questo, come degli altri emendamenti; e dalle osservazioni fatte dal ministro, rilevò che la deliberazione del Consiglio superiore era anteriore alla costruzione della ferrovia; cosicchè quell'obiezione che a me pareva gravissima, verrebbe a perdere la sua importanza.

In questa condizione di cose, per gli schiarimenti avuti dall'onorevole ministro, e perchè il Consiglio provinciale ha ultimamente insistito per *Siliqua*, non mi pare che si possa accogliere la proposta di variazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Salaris ha facoltà di parlare.

SALARIS. I fatti sono in parte esatti, in parte inesatti.

GRIMALDI, relatore. Sono stati fatti rilevare dal ministro.

SALARIS. Sia dal ministro, sia dal relatore, io rispondo all'uno e all'altro che i fatti in parte sono esatti, in parte inesatti. È esatto che il Consiglio provinciale, obbligato in forza di legge di fare la classificazione delle sue strade provinciali, classificava quella da me accennata, tracciandola dalla stazione di *Decimomannu* al golfo di Palmas; è esatto che così classificata questa strada sia stata approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e che in conformità fu compresa nell'elenco delle strade provinciali di Cagliari nel regio decreto. È inesatto poi, che la classificazione sia stata fatta prima della costruzione della ferrovia, imperocchè l'onorevole ministro e l'onorevole relatore hanno la data del regio decreto per conoscere se allora il tronco ferroviario d'Iglesias era o no costruito. E tanto il ministro, quanto il relatore non

dovevano dimenticare, e meno ignorare, che il tronco d'Iglesias fu uno dei primi tronchi che si costruirono in Sardegna, e compreso fra le linee così dette di primo periodo.

D'altra parte è certo che la prima convenzione delle ferrovie sarde ha la data del 14 luglio 1862, e che era conosciuto il tracciato assai prima che fossero costruite. Ma si sapeva da tutti che una stazione vi sarebbe stata a *Decimomannu*, ed una stazione a *Siliqua*.

Dunque non è esatto che la modificazione sia stata fatta dopo la costruzione della ferrovia. La ferrovia era già costruita, le stazioni di *Siliqua* e di *Decimomannu* erano già costruite, o conosciute; ed il Consiglio provinciale deliberava la strada designandola dalla stazione di *Decimomannu* al golfo Palmas. È anche verissimo che il Consiglio provinciale dopo il decreto reale volle mutare questa direzione, e dal golfo di Palmas condurre la strada non più alla stazione di *Decimomannu*, ma a quella di *Siliqua*.

Il Consiglio superiore non approvò questa modificazione, il decreto reale non è revocato, e resta sempre dunque la strada provinciale tracciata dalla stazione di *Decimomannu* al golfo Palmas per quel decreto, che è in pieno vigore.

Ora di straforo si annienta un regio decreto e molto peggio, si fa la Camera un corpo tecnico per approvare direzioni di strada.

L'importanza della strada, la vede ognuno; ed io non ho il bisogno di dimostrare la sua provincialità. Ma qual era e qual è il vero carattere di questa strada?

Evidentemente questo: la congiunzione del golfo di Palmas col golfo di Cagliari. Or questa congiunzione conduceva logicamente a tracciare la strada alla stazione più vicina a Cagliari e questa stazione era quella di *Decimomannu* e non quella di *Siliqua*.

Il tracciamento dunque di questa strada, appunto perchè doveva congiungere due porti non poteva essere che quello da me enunciato, perchè così per la via più breve si congiungevano i due porti, uno che è precisamente nella costa orientale, e l'altro nella costa occidentale. Togliete questo principale carattere a questa strada, e può essere dubbio il carattere di provincialità, anzi lo perderebbe quando si volesse condurla alla stazione di *Siliqua* invece che a *Decimomannu*.

Imperocchè non si tratta di congiungere il Suleis col capoluogo di circondario, ma si tratterebbe solamente di congiungere il Suleis al capoluogo di provincia, a Cagliari, cioè, e per meglio dire, il golfo Palmas con quello di Cagliari, nella qual congiun-

zione sta precisamente il vero carattere della provincialità della strada.

Ieri credeva, che questo fosse stato un errore, ma ora vedo che non è per errore, ma di proposito che si fa cenno della stazione di Siliqua, ommettendo quella di Decimomannu. Vedo che ora si cancella con la dizione dell'elenco quanto di proposito è scritto nella relazione.

Dichiarai, che non poneva un grande interesse a questa variante; ma tuttavia non potrei dire, che il primo tracciato sia migliore. Non c'è l'assenso del Consiglio provinciale; ma vi ha qualche cosa di più; vi ha un decreto reale che ha sanzionato quella decisione.

E badate, o signori, che codesto precedente produrrà pericolosi effetti; perchè, esporrete anche queste strade che oggi votate a cambiamenti, a modificazioni assai facili nei Consigli provinciali, ove la mutabilità delle maggioranze si verifica ad ogni momento. Ciò è grave; e davvero sarà anche di danno. Oggi, una maggioranza, traccierà una strada provinciale, e domani, un'altra maggioranza, muterà comodamente codesto tracciamento.

Le deliberazioni dell'oggi non avranno stabilità domani. Le deliberazioni saranno mutabili secondo il vento che potrà spirare.

Se l'onorevole ministro crede che ciò sia un bene ci avrà a pensare.

In questo caso poi è anche a notarsi, che non è solo questione di mutare una deliberazione; ma è questione di annullarsi un decreto reale, quello che approvava le strade provinciali di Cagliari, e come queste, potranno modificarsi tutte le altre.

Ora, o signori, per chiudere l'adito a queste mutazioni che possono farsi dai Consigli provinciali, bisognava ritenere che quando una cosa sia stabilita, non si possa tornarci sopra.

Io capisco, che una strada può perdere il suo carattere provinciale, e può passare per effetto di abbandono, secondo la legge dei lavori pubblici che regola questa materia, alla categoria delle strade comunali. Questo lo intendo; ma non intendo che possa una strada ritenere il carattere di provincialità quando si toglie l'elemento che la costituiva tale.

Per queste considerazioni io prego il Ministero e la Commissione di volere ammettere questa strada quale fu in principio tracciata, e quale trovasi compresa nel reale decreto. Così la strada è assolutamente provinciale, altrimenti avrei timore delle questioni che potrebbero sollevarsi più o meno opportunamente.

PRESIDENTE. Mandi la sua proposta al banco della Presidenza.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sono anche qui dispiacente di non potere associarmi alle ultime conclusioni dell'amico Salaris, per le stesse ragioni per le quali ho risposto all'onorevole Di Blasio.

L'onorevole Salaris eleva qui in Parlamento una questione del Consiglio provinciale, cioè egli propone di rendere nulla con la deliberazione del Parlamento l'ultima deliberazione del Consiglio provinciale. Sta di fatto che fu classificata per decreto reale come provinciale la strada che va da Palmas ad un punto intermedio alla stazione di Decimomannu sulla strada ferrata, e questo dietro voto del Consiglio dei lavori pubblici (chè c'è sempre quando si tratta di queste cose), dato, mi pare, nel 1874: non ricordo se è anteriore o posteriore all'apertura della ferrovia, ma questo poco importa. Il voto del Consiglio dei lavori pubblici è del 1874, ed è favorevole alla strada provinciale che va a Decimomannu. Ma qui non si tratta di togliere la provincialità alla strada che va a Decimomannu, perchè quella strada è stata decretata provinciale, e tale resta, ma si tratta di sapere se dovendo costruire l'ultimo tronco, questo debba andare a Decimomannu o a Siliqua. Il Consiglio provinciale... (non so se l'onorevole Salaris fosse presente a quella seduta).

SALARIS. All'ultima io non era presente.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il Consiglio ha deliberato nell'ultima sua seduta che la strada dovesse andare a Siliqua.

Ciò vuol dire che per andare a Decimomannu ci penserà lui, poichè la strada resta sempre provinciale per Decimomannu, e quindi o la provincia di Cagliari non crede urgente di costruire il tratto ultimo per Decimomannu, oppure se lo crede urgente, lo farà con mezzi propri. Adesso domanda che la strada volti per la stazione di Siliqua. Io mi permetto di dirgli (topograficamente parlando) che la strada ferrata esistente, è evidente che corrisponde meglio a una qualità di strada. (*Segni di denegazione dell'onorevole Salaris*)

Pare a me, sarò in errore, a lei parrà diversamente. Intanto, a buon conto, la linea che sbocca a Siliqua incontra direttamente la linea della strada nazionale, che se non va avanti a Decimomannu non incontra nulla.

SALARIS. Tutte le strade.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Tutte le strade vanno a Roma, è vero, ma il fatto è che a Siliqua trova la sua continuazione con una strada nazionale costruita, e a Decimomannu non incontra che la ferrovia, ferrovia che incontra egualmente alla sta-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

zione di Siliqua. Per cui la congiunzione del golfo di Palmas colla ferrovia di Cagliari, tanto è fatta per Siliqua come per Decimomannu, perchè sono ambedue a qualche chilometro di distanza dalla strada ferrata. Ma ad ogni modo non sarebbe questa la ragione che indurrebbe nè me nè la Commissione a respingere l'emendamento dell'onorevole Salaris, ma la ragione è una sola, che cioè il Consiglio provinciale domanda di aggiungere, tra quelle che devono essere costruite, non il tronco che va a Decimomannu, che è e rimane provinciale, e se lo continuerà da sè, ma il tronco di Siliqua che è un tronco nuovo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salaris.

SALARIS. Io ho bisogno di fare una risposta all'onorevole ministro. Mi duole di trattenermi ancora la Camera in una questione...

PRESIDENTE. Sia più breve che può.

SALARIS... alla quale il Parlamento non può prendere grande interessamento. L'onorevole ministro mi distingue i tronchi, e dice: la strada resta la stessa; si cambia il tronco ultimo solamente, il quale invece di mettere capo a Decimomannu, lo metterà alla stazione di Siliqua. Ma anzitutto il signor ministro ammette che portando questa strada a Siliqua, si allontana il congiungimento dei due porti del golfo Palmas e del golfo di Cagliari.

Eppure questo è il principale carattere della provincialità della strada; e per ciò da ricercare la congiunzione dei due porti per la via più breve. Inoltre farò riflettere al ministro, che difende questo posteriore tracciato: che se alla stazione di Siliqua si trova un'altra strada provinciale, a Decimomannu ne trovo altre; perchè trovo quella che conduce a Cagliari, e trovo poi la strada che va a Villa Sora, Serramanna, Samassi, ove si congiunge precisamente con la strada da lui accennata, dopo avere attraversato un lungo deserto.

La strada che si trova ora a Decimomannu invece, traversa molti comuni, e presenta molto maggiori convenienze dell'altra.

Per conseguenza, la ragione su cui l'onorevole ministro si fonda, mi pare di poca entità, ed è poca cosa per cambiare la direzione della strada in questione.

Permetta poi l'onorevole ministro che io gli dica ancora questo. Il Consiglio superiore non ha approvato questa variante. Ma, santo Dio! Credo che dopo che il Consiglio provinciale aveva già deliberato la prima strada a Decimomannu, e che la variante fu sottoposta all'approvazione del Consiglio superiore, se respinse la variante, per qualche ragione l'avrà respinta, non certo a capriccio. Dunque

io devo credere che il migliore tracciato sia il primo, sia cioè quello che dal porto Palmas alla stazione di Decimomannu conduca.

E qui mi compiaccio che l'onorevole ministro abbia finalmente riconosciuto che la ragione della non eseguita costruzione della ferrovia era una ragione che non esisteva affatto; perchè nel 1874 si trattava della costruzione delle linee di secondo periodo, e quelle di primo periodo, fra le quali il tronco d'Iglesias, erano già costruite.

Senz'oltre tediare la Camera, io non posso che raccomandarle il mio emendamento, ove dal ministro e dalla Commissione si persista a mantenere la strada nel modo indicato in questo elenco.

Con accogliere la mia proposta la Camera non aprirà il campo alle facili modificazioni di strade già deliberate, e senza dubbio evitando che dai Consigli provinciali si mutino i tracciati stradali, farà sì, che si deliberi maturatamente, e si compiano dopo le opere, altrimenti si delibererà sempre or in uno, or in altro senso, ma si costruirà tardi o mai.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ieri l'onorevole Salaris dichiarò che non teneva punto ad andare a Siliqua o a Decimomannu; ora pare che ci tenga: ed io gli dirò che qui non si tratta di andare a Siliqua o di andare a Decimomannu, la linea per Decimomannu è provinciale, dichiarata tale, e la provincia è padrona di farla quando vuole; la strada è nell'elenco delle provinciali sino a Decimomannu; oggi il Consiglio provinciale vuol aggiungere un tronco che volti per Siliqua.

SALARIS. No.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ella dice no, ma è così, la proposta dell'onorevole Salaris non è altro che questa, che il Parlamento deliberi contrariamente all'ultimo voto del Consiglio provinciale.

SALARIS. Non domando questo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non domanda colle parole, ma il fatto è questo; il Consiglio superiore non ha nulla da vedere in ciò; lo vedrà quando sarà il caso di fare tutte le altre linee. Ma, onorevole Salaris, il disegno di legge contempla delle centinaia di strade sulle quali non è stato sentito niente affatto nessun Consiglio finora; è appunto quello che dovrà essere fatto dopo. Non è questione tecnica questa, è questione di andamento di strade. Il Consiglio provinciale a grande maggioranza...

SALARIS. Tre voti.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Noi guardiamo la maggioranza. Il Consiglio provinciale, dico, domanda la strada per Siliqua, e quella per Decimo-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

mannu, che è provinciale se la costrurrà quando crederà.

SALARIS. Domando di parlare per rettificare un errore...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Salaris, ella ha già parlato due volte.

SALARIS. Se l'onorevole presidente e la Camera me lo permettono...

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Poichè la Camera lo consente, parli, onorevole Salaris, per una rettificazione.

SALARIS. Pare che l'onorevole ministro abbia voluto dire alla Camera che qui si tratta di due strade. No, è la stessa strada, sono i due punti di partenza che appaiono diversi; perchè al primo si vorrebbe sostituire il secondo. Spieghiamoci chiaramente; perchè non è esatto dire alla Camera: la strada era tracciata dalla stazione di Decimomannu al golfo Palmas, ed ora si cambia il punto di arrivo e la si dirige alla stazione di Siliqua. Non mi si parli di tronchi e di mezzi tronchi, intendiamoci bene. Se la Camera deciderà in questo, o in quell'altro modo, non dovrà però essere in un errore di fatto. Io avrò torto, e piegherò la fronte al voto della Camera; ma colla coscienza, colla sicurezza almeno, che la Camera ha inteso la questione e che non si è lasciata indurre in errori di fatto. Dunque è questione della stessissima strada, che prima si voleva, con deliberazione del Consiglio provinciale, far partire dalla stazione di Decimomannu ed arrivare a golfo Palmas, ed ora si vuol che parta dalla stazione di Siliqua.

La prima deliberazione del Consiglio provinciale fu sanzionata da un decreto reale; la variante del tracciato di cui si parla, fu dal Consiglio superiore dei lavori pubblici respinta; il decreto reale è sempre fermo, la strada provinciale dunque deve essere da Decimomannu al golfo Palmas, non già dalla stazione di Siliqua al golfo Palmas. Questa è la verità.

Ora, se la Camera col suo voto vuole annientare il decreto reale che io oggi difendo e l'onorevole ministro oppugna, è un'altra cosa. Ma la questione è questa. Io dunque mi lusingo, che la Camera mi farà giustizia, e vorrà mantenere quello che è prescritto nel decreto reale, perchè non si deve dar luogo a questa facile mutabilità che la maggioranza di uno o due voti in un Consiglio provinciale basti per rinnovare certe questioni e risolverle in altro senso.

Con questa mutabilità di deliberazione avremo dei lunghi ritardi nella costruzione delle strade, perchè indugiare sarà sempre bene. Io perciò domando alla Camera che mantenga ferma questa

strada, come fu tracciata dallo stesso Consiglio. Con ciò non mi oppongo al Consiglio provinciale; ma difendo una sua deliberazione approvata da un decreto reale. Detto questo non parlo più, e n'abbandono alla Camera la decisione.

PRESIDENTE. Ha già parlato tre volte.

Metto ai voti l'emendamento dell'onorevole Salaris: strada del Sulcis, dalla stazione ferroviaria di Siliqua al golfo Palmas.

Egli vorrebbe che si dicesse « dalla stazione di Decimomannu. »

Chi approva questo emendamento dell'onorevole Salaris è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova è respinto.)

Metto ai voti il n° 174 come è proposto dalla Commissione e dall'onorevole ministro:

« Strada detta del Sulcis dalla stazione ferroviaria di Siliqua al golfo di Palmas, lire 900,000. »

(È approvato.)

Ora ritorneremo al n° 128, che era rimasto sospeso perchè non si conosceva la spesa. La proposta dell'onorevole ministro d'accordo con la Commissione è la seguente: strada da Moliterno alla nazionale del Sinni tra Latronico e Lauria, chilometri 30, costo lire 550,000.

L'onorevole Grassi ha presentato questa proposta:

« Il sottoscritto propone che la strada da Matera a Laterza segnata al n° 128, elenco 3°, tabella B, non sia soppressa. »

Ciò significa che l'onorevole Grassi voterà contro la proposta del Ministero e della Commissione.

Avverto, per norma del Ministero e della Commissione, che lo stesso onorevole Grassi propone una aggiunta che è la seguente:

« Il sottoscritto propone che la strada segnata al n° 129, elenco 3°, tabella B, non sia soppressa fra Martinafranca e Ostuni che congiunge le due provincie di Basilicata e di Lecce. »

Su questa proposta la Commissione si riserberà di riferire.

GRIMALDI, *relatore*. Mi riservo di esprimere il parere della Commissione su questa nuova proposta insieme con tutti gli emendamenti aggiuntivi.

Quanto alla soppressione della strada, Commissione e Ministero vi persistiamo, inquantochè si tratta di una strada già costruita da tutte due le provincie. Tutte e due le provincie hanno dato gli elementi che ci condussero a tale risoluzione. Non v'è quindi ragione di mettere nell'elenco una strada già costruita, e lasciarne un'altra, molto utile, tuttora da costruire. Non è che noi vogliamo economizzare; ma, invece di quella costruita, ne mettiamo un'altra nell'interesse della provincia di Potenza.

Quindi prego la Camera di respingere l'emenda-

mento dell'onorevole Grassi col quale chiede non si sopprima la strada.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la proposta dell'onorevole Commissione e del ministro, sopra indicata.

(È approvata.)

Sarebbe così esaurita la tabella proposta dalla Commissione e dal Ministero, restando però sempre sospesi gli ultimi due articoli 185 e 186.

Passiamo ora alla discussione della tabella addizionale presentata oggi dalla Commissione. Questo mi pare il sistema migliore per procedere più sollecitamente; poichè potremo eliminare, man mano, gli emendamenti che furono dalla Commissione accettati giusta la nuova tabella addizionale suindicata:

« Brescia. — Strada da Gargnano a Limone San Giovanni, costo totale, lire 700,000.

GRIMALDI, relatore. A questo si riferisce l'emendamento degli onorevoli Gerardi, Visentini, Zanardelli e Folcieri alla pagina 2 degli emendamenti.

PRESIDENTE. La somma proposta dal Ministero e dalla Commissione è maggiore.

L'onorevole Gerardi ed altri propongono che nell'elenco III, annesso alla tabella B, venga iscritta di nuovo dopo il n° 2 la strada da Gargnano al confine austro-ungarico, divisa come segue:

	Luoghezza	Costo totale
Da Gargnano a Limone San Giovanni	Chil. 15	L. 500,000
Da Limone San Giovanni al confine austro-ungarico	» 6	» 350,000

La Commissione propone lire 700,000 e 400,000 lire. Il costo totale è aumentato.

GRIMALDI, relatore. Perfettamente.

GERARDI. Se permette, in due parole dico le ragioni dell'aumento. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Poichè è ammesso, riesce inutile! Metto dunque ai voti l'aggiunta proposta dalla Commissione e dal Ministero.

Brescia. — Strada da Gargnano a Limone San Giovanni, lire 700,000.

(È approvata.)

Brescia. — Strada da Limone San Giovanni al confine Austro-Ungarico, lire 400,000.

(È approvata.)

Resta così eliminato l'emendamento degli onorevoli Gerardi, Visentini, Zanardelli e Folcieri.

Segue: Como. — Strada da Taceno a Bellano, lire 500,000.

A quale emendamento corrisponde?

GRIMALDI, relatore. All'emendamento Martelli e Polti, a pagina 2.

PRESIDENTE. Dunque la pongo ai voti.

(È approvata.)

Resta così eliminato l'emendamento degli onorevoli Martelli e Polti.

Novara-Milano. — Strada da Oleggio a Gallarate, con ponte sul Ticino a Tornavento, lire 700,000.

GRIMALDI, relatore. Questa corrisponde all'emendamento Morini, Curioni, Franzosini, a pagina 3.

MORINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morini.

MORINI. Ringrazio l'onorevole ministro e l'onorevole Commissione di avere accettato la proposta mia; mi permetterei soltanto di fare un'osservazione in poche parole. Ed è questa. L'emendamento da me presentato, e sottoscritto anche dai colleghi Curioni e Franzosini, aveva due scopi: il primo era di reintegrare la proposta completa del Consiglio provinciale di Novara, cioè tutta la strada Buronzo-Gallarate, e questa mia domanda ora è secondata nei termini in cui fu fatta. Per questa parte adunque non ha bisogno di sviluppare l'emendamento mio; il secondo scopo era nell'interesse dell'erario pubblico e dell'erario provinciale, e consisteva nell'impiegare un mezzo, che era stato additato dallo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, quello cioè di approfittare delle strade obbligatorie che s'incontrassero lungo il corso che dovrà percorrere la strada principale.

Perciò io aveva fissato due punti, oltre quello di Arborio, cioè Fara e Barengo, che sono, l'uno stazione della strada ferrata Novara-Varallo, l'altro vicinissimo alla stazione di Momo sulla ferrovia Novara-Gozzano. L'onorevole ministro aveva detto l'altro giorno (nella seduta del 7, mi pare) doversi mettere a profitto le strade obbligatorie, che si incontravano lungo il tracciato delle nuove strade provinciali ammesse con questo progetto. Ora, siccome io curo anche l'interesse, come sono obbligato, dell'erario pubblico e l'interesse provinciale, aggiunti due capisaldi di una strada obbligatoria, la cui costruzione importerà presso a poco la spesa di 150 mila lire. Quindi a me pareva ragionevole richiamare su questo punto le idee dell'onorevole ministro; e credo che l'onorevole ministro non avrà nulla in contrario. Capisco che questa è una questione tecnica, la quale sarà trattata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici a tempo opportuno: ma pure, nonostante ciò, nel progetto fu inserita la località d'Arborio, come caposaldo, almeno in via dimostrativa; e per identità di ragione, anzi a fortiori, si dovrebbero innestare gli altri da me designati.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

Pure, se vi sono difficoltà, riservandomi la mia libertà in opportuna sede, non insisterò in questo parte del mio emendamento, non trattandosi inoltre qui di fissare la sede stradale della nuova costruzione.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Per raggiungere lo scopo che si propone l'onorevole Morini non c'è bisogno di stabilir nulla nella legge. Si è detto più volte che bisogna lasciare, in materia di tracciato, la più ampia libertà possibile all'amministrazione quando non si tratta di capoluoghi di circondari, di capoluoghi di mandamento o di qualche punto singolare nel senso topografico. Non c'è proprio alcuna ragione di ricordare dei piccoli centri che nessuno conosce nei particolari, col pericolo d'esporsi alle contraddizioni di altri interessati; quindi abbiamo soppresso questi punti intermedi, non col'idea di non volerci valere della strada di cui parla l'onorevole Morini, ma per lasciare la più ampia libertà al Consiglio provinciale che dovrà dare il suo voto quando sarà chiamato a darlo, in tutta la piena libertà sua. Saremo ben contenti di valerci della strada eseguita, perchè diminuiremo la spesa di costruzione.

Per conseguenza le dichiarazioni fatte dall'onorevole Morini varranno come validissime raccomandazioni per norma dell'Amministrazione nell'indicare e nello scegliere il tracciato. Così il Consiglio provinciale avrà anche la libertà di scegliere il tracciato che vuole.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morini.

MORINI. Sono lieto che l'onorevole ministro abbia fissato la sua attenzione sui due punti che ho indicato, e siccome l'amministrazione, cioè il Consiglio superiore dei lavori pubblici dev'essere tecnicamente libero, mi accontento delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro, ne prendo atto e ne lo ringrazio infinitamente.

PRESIDENTE. Veniamo ai voti.

Novara-Milano. — Strada da Oleggio a Gallarate, con ponte sul Ticino a Tornavento, lire 700,000.

Pongo ai voti questa spesa.

(È approvata.)

Novara-Torino-Alessandria. — Ponte sul Po fra Trino e Crescentino con accessi, lire 240,000; a conto del Governo, lire 120,000; della provincia, lire 120,000.

Onorevole relatore, a quale emendamento corrisponde questa spesa?

GRIMALDI, relatore. Corrisponde all'emendamento Faldella-Guala-Martinotti, stampato a pagina 3.

PRESIDENTE. Non c'è differenza?

GRIMALDI, relatore. Nessuna.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Faldella.

FALDELLA. Premetto cordialmente i ringraziamenti di prammatica al ministro ed alla Commissione perchè hanno accolto in parte l'aggiunta che ho avuto l'onore di proporre insieme coi miei onorevoli colleghi Guala e Martinotti.

Riconosco il felice successo dalla bontà della causa. Imperocchè deliberare ponti sul Po tra Chivasso e Casal Monferrato significa non solo votare spese produttive (che anzichè scemare aumentano l'economia nazionale) ma significa, altresì ottemperare alla giustizia distributiva. Infatti, per restringere il discorso alla mia provincia di Novara, vidi nel progetto ministeriale e in quello della Commissione compresi ponti sulla Sesia, sul Ticino, ecc., e nulla per il Po; e per alcuno di quelli assegnata la ragione, che intercedano ben 40 chilometri di sponde mancanti di ponte. Ora, fra il ponte di Chivasso, e quello in ferro, sospeso, ed oramai fragile, di Casale Monferrato corrono ben 50 chilometri. Nè per questo tratto il Po attraversa un deserto; ma bensì plaghe ricche di importanti e scambievoli prodotti.

Alla destra c'è il Monferrato con le sue uve, coi suoi vini mercantili, con la sua calce, col suo grano di vigorosa semente; a sinistra l'irriguo Agro Vercelesse, col riso, coi gelsi, colle praterie, cogli orti, ecc.; quindi vi è una attrazione di vari prodotti, come di elettricità di polo diverso. Per di più questi prodotti non rimangono dispersi nei meandri delle rispettive plaghe, nè sono divertiti altrove; ma per così dire colano già in riva al maggior fiume, e quivi sono raccolti da due magnifiche strade, che fungono da collettori del rispettivo movimento economico; la strada nazionale Torino-Brusasco-Mombello-Pontestura pel movimento vinicolo, ecc., e quella interprovinciale Casale-Trino-Crescentino pel movimento risicolo, ecc.: onde l'attrazione dei prodotti si fa per così dire a vista. Tanto è vero, che sono floridissimi i mercati sulle sponde del Po, come quelli di Crescentino e di Trino; e il passaggio del fiume, in mancanza di ponti, ora si fa con numerosi ed affollati *porti natanti* ossia chiatte, di lenta ed intermittente manovra.

È oramai tempo di dare un modo più civile, più sicuro e più completo di scambio a così rilevante produzione economica. Egli è perciò, che mi permetto di invitare il Ministero e la Commissione ad accettare la formola del mio emendamento, anzichè quella comparsa stamane nell'elenco aggiuntivo. Io dico:

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

Ponti sul Po a Crescentino e a Trino con la sistemazione della strada Ivrea-Borgomasino-Cigliano-Livorno Piemonte-Crescentino; ed il Ministero e la Commissione hanno concordato: *Ponte sul Po fra Trino e Crescentino con accessi, costo totale, lire 240,000*. Anzitutto questa cifra è di una esiguità evidentemente errata. Quindi eleviamola a quanto deve costare per lo meno un solo ponte sul Po, cioè a più di un milione. Con ciò, signori, invece di un ponte, potremo averne due.

Potremo aumentare la ricchezza nazionale senza aggravare di più il bilancio dello Stato. Vi spiego il fenomeno. Tanto è reale e vivamente sentito il bisogno di questi ponti, che per essi i comuni interessati già promisero concorsi considerevolissimi.

Già da gran tempo la città di Crescentino accettò di entrare in un consorzio per la costruzione del ponte Crescentino-Verrua, accollandosi 120,000 lire; e la città di Trino recentemente offerse lire 300,000 pel suo ponte. Si vede chiaro che, addizionandosi questi ed altrettali concorsi alla somma assicurata per la presente legge dallo Stato e dalle provincie, si ottiene di che costruire due ponti, anziché uno solo.

Per questa principalissima ragione credo opportuno mantenere la mia formula di *ponti a Trino e a Crescentino*. Oltre a ciò, bisogna badare che colla formula del Ministero e della Commissione di un unico *ponte fra Trino e Crescentino*, corriamo rischio di cadere in uno spiacevole giudizio di Salomone. Si sa che fra due madri contendenti per la possessione di un unico figliuolo, la divisione del bambino per metà non appaga nessuna e fa gridare giustamente la madre vera. Preferisco altresì la mia formula per la dizione di *sistemazione della strada Borgomasino-Cigliano-Livorno-Crescentino*, che non trovo sufficientemente sostituita dal Ministero e dalla Giunta con la parola *accessi*. Ai ponti disegnati sul Po a Trino e a Crescentino confluirà non solo il commercio monferrino e il vercellese, ma anche quello del biellese, del canavese e della Valle d'Aosta. Ora a questo serve mirabilmente la strada Borgomasino, ecc., che è la più diretta congiunzione fra Ivrea e Casale Monferrato ed ora sarà resa più importante pel ponte sulla Dora Baltea tra Strambino e Vestignè proposto dall'amico onorevole Compans.

Per tutte queste ragioni da me esposte sommariamente, per ottemperare al metodo prevalso di evitare questioni tecniche, speciali, amministrative, locali davanti a questo Consesso, senz'altro propongo al Ministero, alla Commissione e alla Camera l'accettazione integrale dell'aggiunta da me formulata, ritenendo almeno per costo totale una somma quale risulta dalla ultima perizia dell'ufficio

tecnico di Novara, e non già quella dell'elenco distribuito stamane, che è di molto inferiore al vero.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. È sbagliata la somma.

PRESIDENTE. Ha finito?

FALDELLA. Ho finito.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La Giunta, colla quale il Ministero è d'accordo, non ha potuto consentire all'intero emendamento, col quale si chiedevano due ponti: uno a Crescentino e l'altro a Trino. Ha riconosciuto la necessità di stabilire qualche ponte sul Po, poichè tra quelli esistenti ci sono delle distanze fino di 50 chilometri; ma, nello stesso tempo, non può ammettere di costruirne due a 15 chilometri di distanza l'uno dall'altro, quanti corrono da Trino a Crescentino, se non isbaglio. Sarebbe veramente eccessivo che lo Stato venisse a concorrere alla costruzione d'un ponte ogni 15 chilometri di distanza.

Ecco perchè la Giunta, d'accordo col Ministero, proporrebbe di acconsentire a questa domanda, ma di limitarla alla costruzione di un ponte.

Le questioni poi che possono esservi tra Crescentino e Trino per disputarsi la località del ponte sono d'indole affatto amministrativa, e saranno risolte quando si farà l'istruttoria tecnica per collocare il ponte stesso. A noi parve che, trattandosi di 15 chilometri di distanza fra un paese e l'altro, un ponte collocato nel mezzo dovesse soddisfare tutti e due i paesi; se adesso, prima di trovare un ponte, bisogna percorrere la distanza di 25 o 30 chilometri, quando non se ne dovranno percorrere che 4, 5 o anche 10 chilometri soltanto, mi pare che questi paesi vi troveranno sempre il loro tornaconto.

Ad ogni modo, non mi pare che la Camera possa oggi risolvere questa questione e stabilire che il ponte debba stare un po' più vicino a Crescentino piuttosto che a Trino o viceversa. Ciò non toglie che il ponte non possa stare alle porte di uno dei due paesi, perchè fra Crescentino e Trino, non vuol dire nel mezzo, ma in un punto intermedio senza stabilire il punto.

Quanto alla somma debbo osservare che nella tabella è errata la cifra e devesi dire: un milione comprese le strade d'accesso. I due ponti, se ben ricordo, importavano 1,500,000 lire; quindi uno solo, comprese le strade d'accesso deve importare un milione.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Onorevole Faldella insiste?

FALDELLA. Udite le spiegazioni dell'onorevole

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

ministro, considerando che non resta pregiudicata la scelta della località, nè restano impediti gli ulteriori vantaggi derivanti dal concorso dei comuni interessati, sentito con soddisfazione che l'impostamento della cifra dimostrativa si riconosce di un milione, non insisto nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Poichè l'onorevole Faldella non insiste, metterò ai voti la proposta del Ministero concordata con la Commissione: Novara-Torino-Alessandria. — Ponte sul Po tra Trino e Crescentino con accessi, lire 1,000,000.

GRIMALDI, relatore. Corregga, onorevole presidente, anche le quote dello Stato e della provincia, in corrispondenza della somma totale corretta.

PRESIDENTE. È naturale; si metteranno 500,000 lire a carico dello Stato, e 500,000 a carico della provincia.

Chi approva queste cifre è pregato d'alzarsi.
(È approvato.)

Genova-Massa. — Strada di Val di Vara, lire 240,000.

A qual emendamento corrisponde?

GRIMALDI, relatore. Qui c'è l'emendamento a pagina 3, degli onorevoli Quartieri e Fabrizi Paolo.

PRESIDENTE. Ma gli onorevoli Quartieri e Fabrizi Paolo domandano lire 940,000.

GRIMALDI, relatore. Di queste 940,000 lire, 700,000 sono già votate nelle tabelle del Ministero e della Commissione. L'aggiunta è solo per lire 240,000.

QUARTIERI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

QUARTIERI. Confermo quello che ha detto l'egregio relatore. Sta perfettamente così. Io aveva proposto che venisse aumentata la cifra portata al n° 25, se non erro, appunto perchè intendeva che la strada di Val di Vara fosse un'aggiunta ai ponti sulla Magra e sulla Vara, proposti al numero stesso. Ma, una volta che i ponti sono stati considerati a parte, per la strada basta la cifra di lire 240,000.

Del resto, io ringrazio il ministro e la Commissione di avere accettato la proposta che io ho avuto l'onore di fare insieme con l'amico Paolo Fabrizi. Però io pregherei tanto il ministro, quanto il relatore di vedere se, per meglio determinare la strada di Val di Vara, quale fu da noi proposta, non convenisse aggiungervi le parole *da Fornola a Padivarma*.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Anche qui rispondo quello che ho risposto all'onorevole Morini. Abbia la compiacenza l'onorevole Quartieri di contentarsi che negli Atti parlamentari sia constatata la sua raccomandazione, della quale si terrà il conto che sarà possibile, e mi lasci la libertà d'esaminare il tracciato, molto più che questa strada, come egli sa benissimo, ha anche un valore militare. Ora non

sarebbe neanche ragionevole di voler pregiudicare l'andamento di questa linea senza dare il tempo di consultare l'autorità militare.

QUARTIERI. Ringrazio l'onorevole ministro, prendo atto delle sue dichiarazioni, e, per parte mia, non insisto.

FARINA EMANUELE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FARINA EMANUELE. Io insisterei, malgrado le affermazioni dell'onorevole ministro, perchè venissero aggiunte le parole: « Strada da Val di Vara da Fornola a Padivarma, » perchè questa sarebbe la vera designazione che ha dato a questa strada il Consiglio provinciale di Genova. Con questa dicitura sarebbe veramente bene designata questa strada e non darebbe luogo a nessun inconveniente: non v'è spesa maggiore, non v'è nel tracciamento differenza di sorta, e sarebbe più chiaramente designata.

Questa strada è molto necessaria alla provincia di Genova e a quella di Massa. Io dico questo anche perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici osservò ieri tante volte che bisogna tener conto delle deliberazioni dei Consigli provinciali.

Io ho qui appunto la deliberazione del Consiglio provinciale di Genova che parla del congiungimento di questa strada a Padivarma lungo il Vara. Del resto, non mi arrischierei di contraddire all'onorevole ministro perchè non sarei in grado di farlo, essendo egli così competente in questa materia.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Noi abbiamo tenuto conto del voto del Consiglio provinciale iscrivendo la strada; le designazioni date dal Consiglio provinciale saranno una guida all'amministrazione, ma non c'è nessun interesse di fissare dei punti ignoti al Parlamento perchè sono piccoli villaggi di montagna e non si possono determinare come dei capi saldi per i quali la strada debba passare. Si contenti l'onorevole Farina che si faccia la strada. Se quei punti, ai quali si riferisce la sua raccomandazione, hanno veramente l'importanza che loro si attribuisce, saranno toccati, perchè la strada deve toccare precisamente i punti importanti. Ma se questa importanza non l'avessero, lasci che l'autorità militare e l'amministrazione dei lavori pubblici abbiano il tempo di esaminare la cosa, giacchè dovranno essere sentiti anche i Consigli provinciali.

Prego quindi l'onorevole Farina di desistere dalla sua domanda.

FARINA EMANUELE. Io prendo atto della dichiarazione del ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Dunque, non essendovi proposta pongo ai voti questo articolo:

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

Genova-Massa. — Strada di Val di Vara, lire 240,000.

Chi l'approva s'alzi.

(È approvata.)

Modena-Bologna. — Strada Zocca-Vergato, lire 250,000.

A quale emendamento corrisponde?

GRIMALDI, *relatore*. All'emendamento dell'onorevole Lugli, in fine della pagina 4.

SALARIS. Questo è già accettato.

PRESIDENTE. Anche qui ci sarebbe una differenza di somma.

GRIMALDI, *relatore*. No, perchè parte della somma indicata nell'emendamento è stata ammessa nella tabella già votata.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole Lugli, ha facoltà di parlare.

LUGLI. Non ho che da ringraziare.

PRESIDENTE. Ringrazio io per tutti; così procederemo più rapidamente.

Dunque metto ai voti questa strada:

Modena-Bologna. — Strada Zocca-Vergato, lire 250,000.

(È approvato.)

Bologna-Ferrara. — Ponti sul Reno al passo del Gallo presso Malalbergo, e al passo di S. Prospero presso Poggio Renatico, lire 400,000.

GRIMALDI, *relatore*. Corrisponde all'emendamento Lugli al principio della pagina 5. È conforme.

PRESIDENTE. Quindi metto ai voti questa somma di 400,000 lire.

(È approvata.)

GRIMALDI, *relatore*. Così l'emendamento Lugli è esaurito.

PRESIDENTE. Verona. — Strada da Peschiera a Malcesine, lire 720,000.

GRIMALDI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRIMALDI, *relatore*. A questa strada non si riferisce alcun emendamento; si riferisce invece una proposta fatta nella discussione generale dal collega Righi, proposta colla quale chiedeva d'isciversi questa strada, la quale, iscritta già nel progetto ministeriale, era stata depennata dalla Commissione, che ora, dopo nuovi studi, ha deliberato di rimetterla, ma con la seguente dicitura: « Strada da Peschiera a Malcesine al confine austro-ungarico, » lire 720,000.

Prego dunque il presidente di metterla ai voti con questa nuova dizione.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti la proposta della Commissione e del Ministero:

« Strada da Peschiera a Malcesine al confine austro-ungarico, lire 720,000. »

(È approvata.)

Pisa-Livorno. — Strada di Popogna, completamento della strada traversa livornese tra la via Emilia e Livorno, lire 70,000.

GRIMALDI, *relatore*. Corrisponde all'emendamento Toscanelli, Panattoni, Simonelli, Alli-Maccarani, a pagina 6; come vi corrispondono le due strade successivamente indicate.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti la somma di lire 70,000, di cui ho dato lettura.

(È approvata.)

Pisa-Firenze. — Strada delle colline per Legoli tra Pontedera per Palzia e Peccioli e la via di Castelfalfi, lire 160,000.

(È approvata.)

Pisa-Firenze. — Strada Volterrana per i pressi di Vicarello e Villamagna al Castagno, lire 60,000.

(È approvata.)

GRIMALDI, *relatore*. Quindi è esaurito l'emendamento in tutte le sue parti.

PRESIDENTE. Sta bene.

Arezzo. — Strada in raccordamento della provinciale Chiantigiana presso Gajole colla provinciale Valdarnese a Montevarchi, lire 140,000.

GRIMALDI, *relatore*. A questo si riferisce l'emendamento dell'onorevole Martini e d'altri colleghi, a pagina 7.

PRESIDENTE. È ammesso l'emendamento?

GRIMALDI, *relatore*. È ammesso.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti questa somma di 140,000 lire.

(È approvata.)

Siena. — Strada da Zaccaria all'incontro della Siena-Roma presso Ricorsi, lire 80,000.

GRIMALDI, *relatore*. L'emendamento Mocenni-Chigi, così per questa, come per la strada successiva, a pagina 7, è ammesso.

PRESIDENTE. Sono ammesse dalla Commissione?

GRIMALDI, *relatore*. Sono ammesse tutte e due, ma separatamente.

PRESIDENTE. Chi approva questa spesa, si alzi.

(È approvata.)

Siena. — Ponte sul fiume Orcia sulla strada fra Pienza e la Siena-Roma, lire 80,000.

MOCENNI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOCENNI. Io ringrazio tanto l'onorevole ministro, quanto la Commissione, e soprattutto li ringrazio perchè in questo modo viene sanata la piaga che è stata aperta ieri colla soppressione della strada della Senna o delle Sellate.

PRESIDENTE. Dunque pongo ai voti la proposta:

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

« Siena. — Ponte sul fiume Orcia sulla strada fra Pienza e la Siena-Roma. »

Se non vi sono opposizioni si intenderà approvata.

(È approvata.)

Foggia. — Strada da Cagnano a San Giovanni Rotondo, lire 500,000.

GRIMALDI, *relatore*. Questa strada, come quella successiva, sono state richieste dai colleghi Basso e Serra, giusta l'emendamento a pagina 8. Debbo però soggiungere che con questo emendamento si richiede anche una terza strada; io però spero che i proponenti, come sono persuasi il Ministero e la Commissione, vorranno credere anche essi che l'interesse della provincia di Foggia è soddisfatto abbastanza colle due strade ammesse, e ritirare la domanda per la terza.

BASSO. Come ha dichiarato il relatore, noi avevamo proposto tre strade, delle quali sono state dal Ministero e Commissione accettate due; io prego quindi la Camera di accettare queste due, e dichiaro di rinunciare all'altra ritirando il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ritira l'emendamento per intero?

BASSO Sì.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti.

Foggia. — Strada da Cagnano a San Giovanni Rotondo, lire 500,000.

(È approvata.)

Foggia. — Strada da Carpino al Piano delle Croci presso Monte Sant'Angelo, lire 420,000.

(È approvata.)

Potenza. — Strada da un punto dell'Appulo-Lucana fra Grottole e Miglionica con ponte sul Basso alla stazione di Ferrandina, lire 600,000.

GRIMALDI, *relatore*. Questa strada è contemplata nell'emendamento degli onorevoli Correale e Del Zio, a pagina 9. Debbo però soggiungere che in questo emendamento sono compresi un ponte ed una strada in due numeri diversi; la Commissione ha creduto farne un numero solo. Ma, nella sostanza, è completamente accettato il loro emendamento. Debbo poi rettificare un errore materiale, si deve dire *Miglionico* e non *Miglionica*.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti:

Potenza. — Strada da un punto dell'Appulo-Lucana fra Grottole e Miglionico con ponte sul Basso alla stazione di Ferrandina, lire 600,000.

(È approvata.)

Per conseguenza l'emendamento Correale e Del Zio si intende ritirato.

Catanzaro. — Strada da Mileto a Dinami, lire 250,000.

GRIMALDI, *relatore*. Questo è l'emendamento dell'onorevole Chimirri, a pagina 9.

PRESIDENTE. Dunque, essendo ammesso l'emendamento, metto ai voti questa spesa di lire 250,000. (È approvata.)

Girgenti. — Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina, lire 450,000.

GRIMALDI, *relatore*. Qui vi è l'emendamento sottoscritto dagli onorevoli La Porta, Di Belmonte, Di Rudini, Bordonaro, Di Baucina e Fili-Astolfone, stampato a pagina 10.

Questo emendamento contiene due parti. Per una parte la Commissione ed il ministro si riservano di dare il loro parere, cioè per la strada *da Naro a Canicattì*; per ora ammettono la prima parte.

PRESIDENTE. Dunque resta riservata una parte dell'emendamento degli onorevoli La Porta, Di Belmonte ed altri, della quale parte parleremo un altro giorno. Per ora metto ai voti la spesa per la strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina in lire 450,000.

(È approvata.)

Così è esaurita la prima parte dell'emendamento degli onorevoli sopra nominati.

Parma-Piacenza. — Strada da Bedonia alla provinciale di Val di Nure, lire 450,000.

GRIMALDI, *relatore*. Quest'è l'emendamento dell'onorevole Lagasi, contenuto nella pagina 3, al termine.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questa spesa di lire 450,000.

(È approvata.)

È perciò esaurito l'emendamento dell'onorevole Lagasi.

Genova-Alessandria. — Strada appenninica dalla nazionale del Tanaro alla nazionale della Trebbia, lire 2,300,000.

GRIMALDI, *relatore*. Questa strada, come la successiva, sono state aggiunte dalla Commissione e dal Ministero, accogliendo il duplice emendamento, che si trova a pagina 4, presentato dagli onorevoli A. Podestà, Molino, Sanguinetti A. ed altri, il quale emendamento perciò può dirsi esaurito.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti la strada appenninica dalla nazionale del Tanaro alla nazionale della Trebbia, lire 2,300,000.

(È approvata.)

Genova. — Strada appenninica da Genova a Spezia per Bisagno e Fontanabuona, lire 1,000,000.

(È approvata.)

I relativi emendamenti sono esauriti.

Alessandria. — Allargamento del ponte della ferrovia sul Po presso Valenza per servizio di strada ordinaria, lire 800,000.

GRIMALDI, *relatore*. Questa è una aggiunta fatta per proposta dell'onorevole Cantoni, con emenda-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

mento a pagina 2. Ad essa si è associato l'onorevole Valsecchi.

PRESIDENTE. Va bene. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Così è esaurito l'emendamento dell'onorevole Cantoni.

Parma. — Ponte sul Taro, sulla provinciale Parma-Cremona, lire 800,000.

GRIMALDI, relatore. L'emendamento degli onorevoli Basetti, Cocconi ed Arisi, riguarda tanto la strada del numero successivo, quanto il ponte sul Taro.

L'una e l'altra parte dell'emendamento sono state accolte dal Ministero e dalla Commissione.

PRESIDENTE. Va bene. Dunque: ponte sul Taro, lire 800,000.

(È approvato.)

Parma. — Strada da Pastorello a Corniglio, lire 150,000.

(È approvato.)

Quindi il duplice emendamento degli onorevoli Basetti, Cocconi ed Arisi è esaurito.

Genova. — Ponte sul fiume Centa, presso Albenga, lire 80,000.

GRIMALDI, relatore. Questo emendamento è stato proposto dal collega Berio, a pagina 3, ed è stato accolto dalla Commissione e dal Ministero.

PRESIDENTE. Va bene. Ponte sul fiume Centa, presso Albenga, lire 80,000.

(È approvato.)

Così è esaurito l'emendamento dell'onorevole Berio.

Genova. — Dalla provinciale Albenga-Castelvecchio a Calizzano, lire 360,000.

GRIMALDI, relatore. Questa strada è aggiunta dietro proposta del collega Berio, giusta l'emendamento a pagina 4, accettato dal Ministero e dalla Commissione, ma in parte modificato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. In parte solo.

GRIMALDI, relatore. Sì, sì!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Berio con questi emendamenti domanda due strade che partono dal litorale.

Ora la Commissione colla quale il Ministero è d'accordo non acconsente che a quella che parte da Albenga, capoluogo di circondario, perchè l'altra non sarebbe che una deviazione, la quale non

avrebbe più importanza provinciale, dirò, nel senso di una rete, dopo quella che parte da Albenga.

Preghiamo perciò l'onorevole Berio di volersi accontentare di questa concessione.

BERIO. Veramente anche l'altro ramo di questa strada aveva molta importanza per quei paesi; ma poichè il Ministero e la Commissione non lo possono consentire, io m'accontento di quella che essi accettano. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Dunque l'emendamento dell'onorevole Berio è ritirato.

Genova. — Dalla provinciale Albenga-Castelvecchio a Calizzano, lire 360,000.

Metto ai voti questa spesa.

(È approvata.)

Ancona. — Strada fra Chiaravalle ed Osimo, lire 200,000.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. A pagina 12, vi è un emendamento dei colleghi Briganti-Bellini ed altri, col quale domandano due cose. Una di queste è la nuova linea di comunicazione fra Chiaravalle ed Osimo. Per questa parte la Commissione e il Ministero accettano l'emendamento. L'una e l'altro poi pregano i colleghi proponenti di ritirare la seconda parte relativa ad un'opera di sistemazione, la quale non troverebbe luogo in questo disegno di legge che si riferisce soltanto ad opere di nuove costruzioni provinciali. L'accoglienza dunque d'una parte mi fa sperare che i nostri colleghi non insisteranno sull'altra.

BRIGANTI-BELLINI. Dichiaro di ritirare la prima parte dell'emendamento che aveva presentato unitamente ad altri onorevoli colleghi, e ringrazio il Ministero e la Commissione della concessione fatta.

PRESIDENTE. Dunque essendo ritirata la prima parte dell'emendamento, metto ai voti la spesa. Strada fra Chiaravalle ed Osimo, lire 200,000.

(È approvata.)

Perciò l'emendamento degli onorevoli Briganti-Bellini ed altri s'intende esaurito.

Pavia. — Strada di congiunzione delle valli della Trebbia e della Staffora pel valico del Brallo, lire 300,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Grimaldi.

GRIMALDI, relatore. A pagina 13 vi è un emendamento dei colleghi Mazza, Sanguineti Giovanni Antonio e Lagasi. La prima parte dell'emendamento è ammessa, in questo numero, dalla Commissione e dal Ministero. La Commissione prega poi i colleghi proponenti, in grazia di quest'ammissione, di ritirare la seconda parte, la quale è relativa ad una strada non richiesta dal Consiglio provinciale di Pavia.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

Spera la Commissione di essere esaudita in questa preghiera che rivolge ai colleghi.

PRESIDENTE. L'onorevole Mazza ha facoltà di parlare.

MAZZA. Alla prima strada, che è stata accettata dal Ministero e dalla Commissione, io aveva creduto pure di aggiungere l'altra da Borzonasca alla nazionale Genova-Piacenza, perchè la Commissione stessa, nella sua relazione, ha dichiarato che questa strada aveva una grande importanza interprovinciale. È vero che la Commissione ha pur dichiarato che una delle basi, sulle quali si fondava per ammettere questa o quell'altra strada provinciale, era ch'essa fosse stata approvata dal Consiglio della provincia ove sia posta la strada stessa. Ora, per la strada da Borzonasca alla nazionale, mancavano i voti dei rispettivi Consigli provinciali. A ciò osservo, che la necessità di questi voti non era assoluta, e che la Commissione stessa ha pur dichiarato, come in certi casi, quanto fosse veramente richiesto dai vantaggi presumibili di una data strada, essa si sarebbe dipartita da quella norma generale.

Fondandomi, ripeto, sopra tali dichiarazioni, io sperava che, per l'importanza riconosciuta di una strada (la quale, come quella da me proposta al n° 2 dell'emendamento, con tratto relativamente breve e di non grande spesa, servirebbe a congiungere grossi centri di popolazione delle tre provincie di Genova, di Pavia e di Piacenza) si sarebbe, anche in questo caso, fatta una eccezione alla regola; e però ho mantenuta nell'emendamento la proposta già fattane dalla deputazione provinciale di Genova. Ma poichè la Commissione non reputa che concorrano nel caso tali ragioni, da indurla a prescindere dalla condizione generale del voto preliminare dei Consigli provinciali, dirimpetto a questa repulsa non credo opportuno insistere maggiormente; e, contentandomi oggi che sia ammessa la prima parte dell'emendamento, ritiro la seconda.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Mazza ritira la seconda parte del suo emendamento, essendo stata ammessa la prima.

GRIMALDI, relatore. Quindi l'emendamento è esaurito completamente.

PRESIDENTE. Precisamente. Dunque:

Pavia. — Strada di congiunzione delle valli della Trebbia e della Staffora pel valico del Brallo, lire 300,000.

Chi approva questo stanziamento si alzi.

(È approvato.)

Perugia e Pesaro. — Strada da Città di Castello per Apecchio e Piobbico alla nazionale di Fossombrone, lire 980,000.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Questa strada è domandata dagli onorevoli Corvetto, Dari, Serafini e Finzi colla proposta, che è a pagina 13. Essa era stata ammessa nel progetto del Ministero, e poi depennata dalla Commissione, perchè la provincia di Perugia chiese che si depennasse. Ora la provincia, meglio studiata la cosa, chiede che la si iscriva di nuovo; e poichè ha i caratteri indubitatamente di strada provinciale, la Commissione non ha difficoltà di proporre alla Camera che venga reiscritta nella tabella. Con ciò l'ordine del giorno resta esaurito, essendo stato pienamente accolto.

PRESIDENTE. Dunque l'emendamento degli onorevoli Corvetto, Dari, Serafini e Finzi essendo ammesso, metto a partito la spesa.

Perugia e Pesaro. — Strada da Città di Castello per Apecchio e Piobbico alla nazionale di Fossombrone, in lire 980,000.

Chi approva è pregato d'alzarsi.

(È approvata.)

Piacenza e Pavia. — Strada fra Nibbiano e la provinciale per Zavattarello, in lire 140,000.

GRIMALDI, relatore. Per questo numero vi è un emendamento a pagina 13 degli onorevoli colleghi Ferraris, Pasquali, Mazza e Savini, che è accettato dal Ministero e della Commissione.

PRESIDENTE. Dunque metto a partito l'ammontare di questa strada in lire 140,000. Chi l'approva, sorga.

(È approvato.)

E resta così esaurito l'emendamento che fu accolto.

Alessandria. — Da Castel d'Annone a Nizza Monferrato per Rocchetta Tanaro, Cortiglione e Incisa Belbo, lire 150,000.

GRIMALDI, relatore. Questa strada è contemplata nell'emendamento degli onorevoli Ercole, Borgnini e Serra Vittorio, a pagina 14, emendamento accolto dal Ministero e dalla Commissione.

ERCOLE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ERCOLE. Ringrazio il Governo, la Commissione e la Camera per avere ammesse la mia proposta per la costruzione di un ponte sul fiume Tanaro per la strada militare Asti-Novati per Felizzano e Oviglio. Questo ponte, reclamato da oltre un secolo da quelle popolazioni, congiungerà l'alto col basso Monferrato, e la sua importanza strategica fu riconosciuta dal Ministero della guerra. Confido che l'onorevole ministro vorrà curare la pronta esecuzione di un'opera tanto necessaria, sperando di vederla.

Ora raccomando pure, in unione ai miei colleghi Borgnini e Serra Vittorio, alla Camera la strada da

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

Castel d'Annone a Nizza Monferrato per Rocchetta Tanaro, Castiglione e Incisa-Belbo.

Questa strada non ha che la lunghezza di 15 chilometri ed ha un'importanza speciale non soltanto per la provincia d'Alessandria, perchè corre in tre circondari (Alessandria, Acqui, Asti) e mette capo ad un quarto circondario (Casale) e serve così alle relazioni dei quattro maggiori circondari della provincia, ma eziandio perchè congiunge a metà del loro corso le strade provinciali e le strade ferrate delle valli del Tanaro e del Belbo, come è detto nella petizione dell'ingegnere Nicola Sardi del 29 marzo, n° 2548.

Sono contentissimo che il Ministero e la Commissione abbiano fatto già ragione alla istanza di questo distinto consigliere della provincia di Alessandria, aggiungendo il mentovato tratto di strada all'elenco III annesso alla tabella B. Spero che la Camera vorrà approvare la proposta.

Non ho altro a dire, onorevole presidente.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Strada d'Alessandria, Castel d'Annone, Nizza Monferrato per Rocchetta Tanaro, Castiglione ed Incisa Belbo, lire 150,000.

Pongo ai voti questa spesa.

(È approvata.)

GRIMALDI, relatore. Con ciò resta esaurito l'emendamento degli onorevoli Ercole, Borgnini e Serra Vittorio.

PRESIDENTE. Passiamo oltre.

Milano e Bergamo. — Strada dalla provinciale Milano-Bergamo alla ferrovia di Monza con ponte sull'Adda a Trezzo, lire 194,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Suardo.

SUARDO. Mi associo alla proposta della Commissione e la ringrazio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Colla proposta di questa strada la Commissione ad il Ministero hanno inteso d'accogliere la proposta dell'onorevole Suardo e di completarla. La spesa è stata proposta in lire 194,000 e non in lire 270,000, come già si era progettato, perchè si tenne conto dell'offerta di molti comuni per circa lire 83,000.

PRESIDENTE. A quale pagina è l'emendamento dell'onorevole Suardo?

GRIMALDI, relatore. A pagina 18.

PRESIDENTE. Ponte sul fiume Adda sulla strada per Trezzo?

GRIMALDI, relatore. Precisamente: è stato accolto e completato dalla Commissione.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti la spesa per la strada dalla provinciale Milano-Bergamo alla fer-

rovia di Monza con ponte sull'Adda a Trezzo, in lire 194,000.

(È approvata.)

Così è esaurito l'emendamento dell'onorevole Suardo.

Torino. — Ponte sulla Dora Baltea fra Vestignè e Strambino per congiunzione delle due strade provinciali Ivrea-Borgomasino e Ivrea-Chivasso, lire 80,000.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Qui è incorso un errore di cifra. Le 80,000 lire non sono che la metà dell'importo di cui una metà tocca allo Stato, l'altra alla provincia. Deve dire 160,000 lire.

PRESIDENTE. A quale emendamento allude?

GRIMALDI, relatore. All'emendamento dell'onorevole Compans, a pagina 3.

PRESIDENTE. Metto, dunque, ai voti la somma di lire 160,000.

(È approvata.)

Così è esaurito l'emendamento dell'onorevole Compans.

Milano-Cremona. — Strada dalla stazione della ferrovia di Crema alla stazione ferroviaria di Codogno con ponte sull'Adda nei pressi di Montodine e Bertinico, lire 350,000.

A quale emendamento corrisponde?

GRIMALDI, relatore. All'emendamento degli onorevoli Donati, Cagnola Francesco, Gattoni e Mussi, a pagina 17. È un emendamento ammesso con questa proposta.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la somma di lire 350,000.

(È approvata.)

Quindi l'emendamento dell'onorevole Donati è esaurito.

Caserta e Benevento. — Ponte sul Volturno per congiungere le provinciali fra Caserta e Benevento, lire 300,000.

A quale emendamento si riferisce?

GRIMALDI, relatore. A quello dell'onorevole Pacelli; pagina 17.

PACELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'emendamento è accettato?

GRIMALDI, relatore. Perfettamente.

PRESIDENTE. L'onorevole Pacelli ha facoltà di parlare.

PACELLI. Io ringrazio l'onorevole ministro e la Commissione di aver accettato il mio emendamento, il quale ha per scopo di congiungere le due provincie di Caserta e Benevento attualmente divise dal Volturno.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Abbiamo soppressa la località di Alvignano, poichè pare si tratti anche di un equivoco; nelle carte si trova Alvignanello e non Alvignano essendo questo lontano dal fiume; ma ciò non toglie nulla.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti la proposta, di cui ho dato lettura, in lire 300,000

(È approvata.)

Così è esaurito l'emendamento dell'onorevole Pacelli.

Milano e Cremona. — Strada da Milano per Paullo e Spino d'Adda, a Pandino con ponte sull'Adda, lire 200,000.

GRIMALDI, relatore. Domando di parlare.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Questa strada si riferisce a due emendamenti, l'uno dell'onorevole Donati, a pagina 17, e l'altro dell'onorevole Secondi, a pagina 14.

Con la fatta proposta, la Commissione ha creduto di soddisfare a tutti gli interessi, i quali erano contemplati nei due emendamenti. Spera quindi la Commissione che i due proponenti siano pienamente contenti. Debbo però aggiungere che nell'emendamento degli onorevoli Secondi e Cagnola Francesco era anche richiesta un'altra strada la quale essendo già in costruzione non poteva essere compresa in questo disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Secondi è presente? (Sì! sì!)

Ha facoltà di parlare.

SECONDI. Io ringrazio il ministro e la Commissione della benevolenza con cui hanno accolto l'emendamento che io aveva proposto.

PRESIDENTE. Così il suo emendamento s'intende esaurito, come quello dell'onorevole Donati.

GRIMALDI, relatore. Sono esauriti tutti e due completamente.

CAGNOLA FRANCESCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAGNOLA FRANCESCO. Pareva a me che si dovesse in via d'equità accettare l'emendamento quale era stato proposto dall'onorevole Secondi e da me, nonostante la ragione che venne accennata dall'onorevole relatore. Però dichiaro di accettare quanto fu deliberato dall'onorevole ministro e dalla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti la spesa della strada da Milano per Paullo e Spino d'Adda, a Pandino con ponte sull'Adda, lire 200,000.

Se non vi sono obiezioni questa spesa s'intenderà approvata.

(È approvata.)

Siracusa. — Numero 10 ponti su strade già classificate provinciali, lire 302,000.

Qui c'è l'emendamento dell'onorevole Cancellieri **GRIMALDI, relatore.** Perfettamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cancellieri.

CANCELLIERI. Io non posso acquietarmi alle proposte fatte dal Ministero e dalla Commissione, e credo mio debito informare la Camera dei precedenti che mi determinano ad insistere nella mia proposta.

La provincia di Siracusa è l'unica provincia, la quale non si trovi contemplata nei diversi progetti di legge, che riguardano costruzione di strade a spese per lo intero dello Stato, e di strade fatte a spese comuni dello Stato e delle provincie. Nella legge del 30 marzo 1862 non fu contemplata che per alcuni ponti nazionali di poca spesa, e per un tratto di strada nazionale che fu costruita in gran parte a spese della provincia, e fu poi completata dallo Stato colla spesa di lire 311,568.

Nella legge del 27 giugno 1869 per la rete Sicula, ed in quella del 30 maggio 1875 per le strade provinciali di serie, la provincia di Siracusa non figura affatto.

Frattanto questa provincia, conoscendo l'importanza della viabilità, ha provveduto coi propri mezzi ed impegnando il prodotto annuale della sovrimposta prediale e contraendo mutui, ha dotato il suo territorio di una completa rete stradale senza alcun concorso per parte dello Stato.

Presentatosi un progetto di legge nel 29 maggio 1880 dal ministro Baccarini per opere straordinarie stradali ed idrauliche, vi si leggono contemplate moltissime strade provinciali ed altre strade ancora, che in passato non figurarono fra le strade provinciali. Per tutte si propone la costruzione, addossando metà della spesa allo Stato, e metà alla rispettiva provincia.

Nulla è previsto per opere stradali e per ponti della provincia di Siracusa, la quale avendo tuttavia alquanti ponti da costruire a compimento della sua rete stradale, non aspettò il concorso del Governo per provvedere ai propri bisogni, e già una parte dei ponti sono appaltati e pel rimanente ha pronti gli studi per procedere agli appalti. Oggi domanda che sieno aggiunte in questa legge tutte le opere stradali e di ponti appaltate e da appaltare che rimangono a costruirsi, e la cui spesa ammonta a 1,307,298 lire, compreso il costo di una

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

nuova strada ultimamente classificata come provinciale, quella cioè da Colle Girgentano a Ragusa.

La Commissione e il Ministero, a giudicarne dalle cifre, pare che si siano limitati ad ammettere i dieci ponti da appaltare colla spesa di 302,000 lire, escludendo così gli altri ponti da costruirsi che sono già appaltati. Amo credere che il signor ministro e la Commissione siansi decisi a ciò, perchè forse non bene informati della posizione di fatto.

Sappia la Camera che i ponti designati nel mio emendamento come appaltati, lo furono invero dopo la presentazione della legge in discussione, cioè, dopo il 29 maggio 1880. Ma sono dessi costruiti? No, e per la maggior parte nemmeno si sono cominciati i lavori. Per quale ragione adunque si potrebbe per tali ponti usare disparità di trattamento? Secondo il disegno di legge in esame, in tutte le altre provincie si costruiranno strade col concorso del Governo per metà della spesa, e nella sola provincia di Siracusa, quasi in pena della sua solerzia e dei grandi sacrifici impostisi, l'aver completato gli studi e proceduto all'appalto dei lavori che rimangono tuttavia a costruirsi, costituisce un titolo per negarsi dal Governo il concorso in metà della spesa.

Se questa sia giustizia distributiva lascio al ministro il considerarlo e alla Camera il deciderlo.

Avverta finalmente la Camera che tra le opere di cui si è proposta l'aggiunta nell'elenco in discussione c'è la strada da Colle Girgentano a Ragusa dichiarata provinciale con decreto regio del 29 ottobre 1878. Di questa strada la Commissione e il Ministero pare che non abbiano tenuto alcun conto, poichè ammettono solamente nello elenco i dieci ponti designati come opere da doversi appaltare.

La strada di Colle Girgentano a Ragusa è una strada da costruirsi interamente, per la quale nemmeno sono compiuti gli studi definitivi, e nemmeno il Consiglio provinciale ha deliberato la immediata costruzione e lo appalto. Di conseguenza non vedo ragione alcuna, per la quale non debba essa comprendersi fra le opere stradali contemplate dalla legge in discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Tutte le cose che l'onorevole Cancellieri ha detto rispetto all'ordine dei fatti, vale a dire che la provincia ha appaltato, ma non dopo la presentazione della legge, io non le posso mettere in dubbio. Ma sta questo fatto, che quando il Ministero ha interpellate le provincie perchè presentassero le domande dei loro bisogni pel completamento della rete delle strade provinciali, la provincia di Siracusa rispose che essa ha

la sua rete completa, e che non voleva niente. Solamente in questi giorni l'onorevole Cancellieri fece una proposta che venne appoggiata telegraficamente dal Consiglio provinciale. Cosicchè io non eccepisco nella sostanza; dico soltanto che non è il Ministero che non ha tenuto conto dell'equità e della giustizia distributiva, ma che la colpa fu della provincia dicendo che non voleva niente, che non aveva bisogno di niente. In ogni modo, anche all'ultima ora, noi avevamo l'obbligo di esaminare di che si tratta; e abbiamo trovato, come ha dichiarato l'onorevole Cancellieri, lavori appaltati. Ma noi non ci occupiamo di fare delle leggi per i lavori passati; ci occupiamo di fare delle leggi per i lavori futuri. Questo l'ho dichiarato più volte, e non è vero, onorevole Cancellieri...

CANCELLIERI. Domando di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... se non è che per un equivoco, di cui nessuno si è reso conto, non è vero che in alcune altre provincie questo sia accaduto. La legge, ripeto, è fatta per opere da costruirsi, non per le opere costruite o in costruzione. Io proporrò ancora un articolo nella legge per cui sia bene chiarito questo punto, che lo Stato non assume per conto proprio opere che siano già in costruzione.

Restava dunque l'esame del merito, escluse le opere che sono già in costruzione, e nell'esame del merito la Commissione e il Ministero hanno ammesse tutte quelle che sono completamente vero delle strade esistenti ad onta che la provincia avesse dichiarato di non averne bisogno. Fu chiesto un ponte sull'Ippari sulla strada Vittoria-Piombo-Santa Croce, che è strada provinciale, e come si è fatto per tutte le altre provincie, la Commissione e il Ministero lo ammettono. Si ammette il ponte canale nella strada Buccheri-Francofonte-Lentini; si ammette il ponte sotto Spaccaforno nella strada Pozzallo, perchè sono tutte strade provinciali. Si ammette il ponte Berardina sulla strada Siracusa-Barrigello; si ammette il ponte Cavadonna sulla strada Fusco-Canicattini-Florida; si ammettono i ponti nella strada Pozzallo-Sampieri-Leidi. Non si ammettono le opere di compimento della strada Buccheri-Francofonte-Lentini, perchè non si capisce di che opere si tratti, e perchè, lo ripeto, quando una strada esiste, se solamente si tratta di sistemarla meglio, di correggere qualche salita, ho già dichiarato più volte che a ciò non intende il presente progetto di legge. E così non ammette le altre opere di compimento nella strada Francofonte-Passavitello.

Non ammette poi gli acquedotti per la sola rete delle provinciali di Siracusa, chè altrimenti bisognerebbe ammetterne forse un 500,000 per tutta Italia.

In tutta l'Italia ci sono delle strade provinciali che possono aver bisogno di qualche acquedotto per meglio dare sfogo alle acque; ma non è di questi bisogni che si occupa il presente disegno di legge. Come ho già ripetuto, esso provvede a cose nuove, non provvede a fare i ricci o la barba alle sponde delle strade esistenti. Dunque si dovrà anche discutere una domanda di quaranta carrette pei cantonieri? Ma possibile! Facciamo una legge per fornire anche i badili?

CANCELLIERI. Casette.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Va bene, ma quando si tratta delle strade fatte se le mantenga come vuole la provincia di Siracusa, faccia anche dei palazzi; noi provvediamo alle strade da costruire. Adunque per questa parte noi non possiamo acconsentire alle proposte dell'onorevole Cancellieri. Non vi è che una costruzione nuova che è quella della strada del Colle Girgentano a Ragusa; se l'onorevole Cancellieri non ha migliori spiegazioni da dare, è sembrato alla Commissione che la strada esista, e che non si tratti che di sistemarla, e renderla meglio adatta al carreggio; se è così la Commissione ed il Ministero non possono assolutamente accettarla. Se poi si tratta di una strada nuova, allora abbia pazienza di darci indicazioni migliori, perchè da questo solo cenno delle strade che esistono parrebbe che non corrisponda al concetto della legge. Ad ogni modo su questo ella ha tempo di ritornare con un emendamento particolare.

CANCELLIERI. Se c'è l'emendamento.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ebbene fornisca delle indicazioni migliori, le esamineremo, e per questa parte ci possiamo riservare; per ora la proposta del Ministero e della Commissione non è che questa, di costruire dieci ponti sui fiumi dove mancano per le strade provinciali esistenti, perchè è giusto che siano completati anche dalle provincie.

CANCELLIERI. Mi spiace che per l'ora tarda la discussione non possa avere il suo svolgimento regolare; dirò quindi poche parole.

Il Ministero ammette il principio di far concorrere lo Stato nella spesa per le opere da costruirsi, ed io mantengo la questione su questo terreno, e prego la Commissione e l'onorevole ministro di far sospendere la deliberazione della Camera, e verificare intanto quali tra i ponti appaltati siano ancora da costruirsi, e trovinsi perciò nel novero delle opere, per le quali non si nega in massima il concorso dello Stato nella spesa.

La provincia di Siracusa, domandando il concorso nella spesa per opere da costruirsi, e per le quali, sebbene appaltate, non sono tuttavia iniziati sinora i lavori di esecuzione, non fa dimanda che discordi

dalla massima enunciata testè dall'onorevole signor ministro, e secondo la quale questa legge debba unicamente riguardare il futuro, cioè opere nuove da eseguirsi e spese da farsi.

Essa non domanda rimborso di spese fatte per opere eseguite; epperò insisto nel pregare che si verifichino meglio le circostanze di fatto dal Ministero e dalla Commissione prima che si pronunzi la Camera intorno all'ammissione dei ponti appaltati e da costruirsi.

In quanto poi alla seconda mia proposta...

GRIMALDI, relatore. La riserbiamo.

CANCELLIERI. Sta bene, allora s'intenderà riservata ogni risoluzione a riguardo della strada da Colle Girgentano per Ragusa inferiore a Ragusa.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Quanto alla proposta della strada da Ragusa a Colle Girgentano ci riserbiamo di riesaminarla, inquantochè non può essere confusa colla costruzione dei ponti e colle altre domande fatte dall'onorevole Cancellieri; ma non è possibile che ci accociamo a soprassedere alle nostre proposte per esaminare le opere che già furono eseguite o che sono in via di costruzione.

CANCELLIERI. Da cominciare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Come da cominciare? Questa procedura non potrebbe essere accolta! Non è soltanto alla provincia di Siracusa che si tratta di provvedere, ma si deve pensare a tutte le provincie d'Italia. Da per tutto ci sono dei lavori in corso o appaltati. La legge non provvede a tutte queste cose, non ha inteso di rimborsare nessuno, ha inteso di fare delle strade nuove...

CANCELLIERI. Io non domando rimborsi.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... ma in quanto a quelle che sono state impegnate, costrutte, o in via di costruzione chi ha avuto ha avuto.

Dunque per parte mia non accetto di mantenere nulla in sospenso. Mantengo soltanto la proposta dei 10 ponti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Non ho che a dire poche parole in aggiunta e conferma di quelle pronunziate dall'onorevole ministro. La questione si riassume in un punto solo. La provincia di Siracusa fu interpellata come tutte le altre provincie del regno. Essa è benemerita della viabilità, come ha detto l'onorevole Cancellieri, ed è vero, ma appunto perchè è benemerita, ha risposto di nulla volere, essendo la sua rete completa.

Ora, dopo questo, il Consiglio provinciale...

CANCELLIERI. Non soddisfatto.

GRIMALDI, relatore... alla vigilia dell'approvazione

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DELL'11 MAGGIO 1881

di questa legge, manda un'altra deliberazione che veramente è arrivata troppo tardi, in senso diverso. Questo progetto riguarda nuove opere da costruire, non già opere appaltate, o in corso di costruzione.

Se ciò è vero, e se abbiamo escluse altre strade le quali si trovavano nelle identiche condizioni, troverà giusto il collega Cancellieri che noi non possiamo adottare due pesi e due misure.

Noi dunque preghiamo la Camera :

1° Di approvare i 10 ponti, giusta la proposta concertata, in 302,000 lire.

2° Di respingere l'emendamento che riguarda le opere appaltate.

3° Riserbare la strada richiesta in 300,000 lire, dal Colle Girgentano a Ragusa inferiore e superiore; sulla quale riferirò nella prossima seduta.

Vede bene il collega Cancellieri, che del suo emendamento buona parte è accolta, e così è provveduto in misura equa e giusta, agli interessi della provincia di Siracusa.

PRESIDENTE. Onorevole Cancellieri, insiste?

CANCELLIERI. Non insisto, protestando però che non vedo applicata la giustizia distributiva.

PRESIDENTE. Non posso lasciare passare questa frase. Tutto quello che delibera il Parlamento si intende informato al principio della giustizia distributiva.

Rinunciando dunque l'onorevole Cancellieri al rimanente del suo emendamento resta solo riservata la parte che si riferisce al n° 12; il rimanente è esaurito.

Metto dunque ai voti la proposta della Commissione e del ministro per n° 10 ponti nella provincia di Siracusa, lire 302,000.

(È approvata.)

GRIMALDI, relatore. Vorrei fare una proposta alla Presidenza ed alla Camera. Con questo elenco di proposte aggiunte, concordate tra l'onorevole ministro e la Commissione, si è provveduto ad una grande quantità di emendamenti; resta però sempre da provvedere ancora a molteplici altre proposte. Pregherei dunque la Presidenza, di tenere tuttora aperta la tabella, affinchè il ministro e la Commissione diano il loro parere sugli altri emendamenti.

PRESIDENTE. Ciò è naturale, essendoci ancora da discutere molti emendamenti già presentati.

GRIMALDI, relatore. Ho detto questo, perchè non credano che ministro e Commissione, abbiano mancato al loro dovere.

IL DEPUTATO DI LENNA PRESENTA LA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER ESTENDERE IL PRESCRITTO DELLA LEGGE 7 FEBBRAIO 1865 AI MILITARI GIUBILATI CHE FECERO LA CAMPAGNA 1848-49.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Lenna è invitato a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DI LENNA, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Estensione del prescritto della legge 7 febbraio 1865 ai militari del regio esercito giubilati che presero parte alle campagne del 1848-49. »

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza questo progetto di legge, e di farlo iscrivere all'ordine del giorno delle sedute mattutine per essere discusso subito dopo terminata la discussione del presente disegno di legge per opere straordinarie stradali ed idrauliche.

Trattasi di vecchi ufficiali dell'antico esercito subalpino che hanno combattuto per l'indipendenza nazionale nel 1848 e 1849, e questi essendo stati pensionati secondo le leggi che allora vigevano hanno assegni vitalizi meschinissimi, vivono nella povertà, ed hanno oramai bisogno e diritto d'essere soccorsi dalla nazione.

È un atto di giustizia che loro dobbiamo.

Spero che la Camera non avrà difficoltà di confermare l'urgenza del disegno di legge e di approvare questa mia proposta.

PRESIDENTE. L'urgenza su questa legge e già stata ammessa, quindi, onorevole Cavalletto, non c'è più bisogno di dichiararlo.

Quanto a stabilire se debba essere iscritta all'ordine del giorno delle sedute antimeridiane, io riferirò al Presidente questo suo desiderio, e nella seduta pomeridiana si deciderà.

La continuazione della discussione sulle nuove opere stradali ed idrauliche è rimandata alla prossima seduta mattutina.

La seduta è levata alle 12 20 meridiane.

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

Roma, 1881 — Tip. Eredi Botta.

