

TORNATA DEL 20 AGOSTO 1868

PRESIDENZA CASATI.

Sommario — *Sunto di petizioni — Omaggi — Discussione del progetto di legge per la costruzione obbligatoria delle strade comunali — Discorsi dei Senatori Lambruschini e Capponi contro il progetto di legge cui risponde il Relatore — Osservazioni ed appunti del Senator Di Cossilla — Dichiarazioni e considerazioni del Ministro dell'Interno e del Presidente del Consiglio — Parole dei Senatori Pettinengo e Manzoni Tommaso in favore — Dichiarazione del Senatore Capriolo — Discorso in favore del Senatore Caccia — Schiarimenti del Ministro dei Lavori Pubblici — Parole del Senatore Di Cossilla per fatto personale — Chiusura della discussione generale — Dichiarazione di voto del Senator Chiesi — Approvazione dell'articolo primo — Obiezioni del Ministro dei Lavori Pubblici all'emendamento dell'Ufficio Centrale all'articolo 2 combattute dal Senator Lambruschini — Schiarimenti del Relatore e del Ministro delle Finanze — Avvertenza del Senatore Lambruschini cui risponde il Ministro dei Lavori Pubblici — Osservazioni del Senatore Cacace — Dichiarazione del Relatore e del Senatore Capriolo — Osservazioni del Senatore D'Afflitto — Reiezione dell'emendamento dell'Ufficio Centrale e approvazione degli articoli secondo e terzo.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, e i Ministri delle Finanze, dell'Interno, dei Lavori Pubblici, e più tardi intervengono i Ministri dell'Istruzione Pubblica e della Marina.

Il Senatore Segretario Manzoni T. legge il processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

Dà quindi lettura del seguente sunto di petizione:

N. 4136. Francesco Reale, regio percettore in Siracusa, previe alcune considerazioni sottopone al Senato una disposizione da introdursi nel progetto di legge sulla riscossione delle imposte dirette.

Fanno omaggio al Senato:

Il signor Eugenio Corbetta, d'una sua opera per titolo: *Dell'imposta sulla rendita mobiliare.*

Il Ministro delle Finanze, di 215 esemplari dell'*Annuario di quel Ministero per 1868.*

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE OBBLIGATORIA DELLE STRADE COMUNALI.

Presidente. L'ordine del giorno reca il progetto di legge per la costruzione obbligatoria delle strade comunali.

Il Senatore Segretario Chiesi legge il testo del progetto di legge.

(Vedi *infra*).

È aperta la discussione generale.

Presidente. Il Senatore Lambruschini ha la parola. Senatore Lambruschini. Signori:

A un primo esame della legge che ci è proposta sulle strade comunali, io non ho saputo liberarmi da un pensiero che mi ha traversata la mente più come imagine che come idea, a guisa di quella specie di sogni che si fanno vegliando. Mi è venuto pensato che nella polvere di qualche archivio, ove dormono le antiche leggi delle repubbliche del medio evo, si sia trovato un *fac-simile* della legge presente, e, mutata la data del 1200 o 1300 in quella del 1868, non sia parso vero di poter presentare al Parlamento la legge desiderata senza la fatica di stenderla. Ma poi ho dovuto ricredermi, perchè pur troppo quella smania di voler tutto prevedere e a tutto provvedere per comandi minuti, non è morta colle repubbliche antiche, ma restò, e disgraziatamente informa oggi tutte le leggi nostre. — Questo spirito c'è venuto di Francia.

La Francia non ha solamente continuato dal Medio Evo questo fare di chi tutto aspetta dalla pubblica potestà, ma lo ha invigorito, rimodernato, cucinato ad uso dei filosofi. Dalla Francia lo ha preso e lo prende l'Italia, non curando gli esempi di vera sapienza legislativa, perchè di vera liberalità, che ella può trovare nel proprio seno, solo che ella guardi a quelle Provincie (e sono più d'una), che quanto ai Co-

muni han voluto reggersi e amministrare le cose loro con senno latino.

Noi lodiamo tuttogiorno (e anco troppo lodiamo) quel che si fa in Inghilterra; e in molte, in moltissime cose (non certamente in tutte) l'Inghilterra può e deve essere lodata, perchè appunto s'affida al saper fare dei privati: ma poi non la imitiamo, e continuiamo a seguire come fanciulli che vogliono essere presi per la mano, a seguire le dottrine e usanze della Francia.

Sì, o Signori, questa legge che par provvida, è una legge illiberale e non necessaria; una legge che manomette l'indipendenza del Comune, che molesta i privati e contraviene ai savi principj dell'economia pubblica.

Io toccherò brevemente di questi punti, e mi affretto a congratularmi colla maggioranza dell'Ufficio Centrale, perchè si sia fatta coscienza di lasciar toccare l'Arca Santa della libertà comunale, modificando opportunamente l'articolo 2°.

Io sosterrò a suo tempo questo brevissimo e importante emendamento; intanto lo accenno e scorro sulle generalità della legge.

Nella Sicilia e in alcune provincie Napoletane mancano le strade comunali. Non occorrono lunghe e dotte disertazioni per provare che è utilissima cosa e necessaria procurare che quelle strade siano fatte, perchè di qui si ha da accrescere e dilatare la prosperità nazionale. Le strade devono essere fatte, e si han da porre in opera tutti gli stimoli, tutti gli aiuti perchè siano fatte.

Ma, Signori, vi fu un giorno in cui non solamente nelle provincie meridionali, ma nell'Italia tutta le strade comunali mancavano.

Ora invece nell'Italia settentrionale e centrale generalmente non mancano. Come furono fatte? Da chi? Per quali incitamenti? Con quali aiuti? Domandatene ai Lombardi, ai Piemontesi, ai Veneti, a quei dell'Emilia, a quei delle Marche e dell'Umbria, domandatene ai Toscani, e saprete come quasi per incanto dove prima salivano a stento i muli e gli asini con piccola soma, ora vi corrono i barocchi, i calessi, le carrozze, (o come oggi piace chiamarli) i *veicoli*. Fu egli forse invocata una legge? Furono forse ordinate quelle che ora si dicono *prestazioni di opera*, e che più propriamente noi chiamiamo le *comandate*?

Nessuna di queste cose. Le strade furono fatte e belle, e molte (forse anco troppe) perchè ne fu conosciuta l'utilità; perchè un Comune diede l'esempio, e gli altri lo seguirono, perchè a ciascheduno piacque di sedere viaggiando in un legno a molle piuttosto che sul basto di un ciuco; perchè i possidenti poterono portare facilmente le loro derrate ai mercati; perchè insomma il maestro di tutte le cose economiche, l'interesse, l'interesse di ciascheduno, l'interesse di tutti, svegliò, insegnò, sostenne e compì. Ora, perchè voi credete che la medesima cosa non accadrebbe in Sicilia e nel già

Regno di Napoli? A me pare che voi calunniate quelle popolazioni. Io vorrei che il Governo, che le persone più autorevoli del paese, illuminassero i Comuni, gli svegliassero e gli aiutassero con la promessa di sussidi e di cooperazione da parte dei maggiori possidenti.

Vorrei che qualche Comune, un solo Comune si facesse innanzi, aprisse alcuna via, e mostrasse col fatto che cosa diventa in ricchezza e civiltà, in breve tempo, un paese, quando merci e persone vanno e vengono, cambiano prodotti e comunicano pensieri, affetti, disegni e propositi. Vorrei questo. Vorrei che in quelle Provincie si parlasse meno e si piangesse meno sulle miserie loro, si aspettasse meno la elemosina altrui, e si mettesse la mano all'opera, si facesse col proprio. Questo io vorrei. E voi in minor tempo dei due anni che accordate a preparare gli studj e le perizie, vedreste nascere le strade. Questo io sostengo, perchè gli uomini sono per tutto della medesima natura; e le spinte morali valgono più delle leggi e della coercizione. Perciò, in primo luogo, io non credo necessaria questa nuova legge.

E lo credo tanto più, perchè una legge esiste di già; ve ne sono anzi due, citate nella Relazione dell'Ufficio Centrale, cioè il § 8 dell'articolo 116 della legge comunale e provinciale, e l'articolo 28 della legge speciale sui lavori pubblici.

Se queste leggi vi sono, io vi domando col gran Poeta, perchè *non si pon mano ad esse*?

Fate prima osservar quelle e poi conoscerete se altre leggi bisognano.

Ma quelle leggi sono state inefficaci e inefficace sarà la presente, perchè, io lo ripeto, le leggi poco valgono quando i popoli non sono preparati, non sono condotti a desiderare, a volere, a fare quel che le leggi comandano.

Ma si dice appunto questo. Si dice che i popoli del Mezzogiorno non sentono la necessità, non hanno il desiderio di far le strade comunali: io ripeto quello che si dice senza ammetterlo, perchè l'ammetterlo intieramente mi parrebbe un oltraggio a quelle sveglate popolazioni. — Ma ammettiamolo per supposto; e allora io rispondo: se in quelle contrade sono condizioni speciali, sono disposizioni speciali, perchè non fate per esse una legge speciale?

Se in una famiglia è alcuno ammalato, che forse si obbligheranno anco i sani a cavarli sangue, a prendere i purganti che il medico ha prescritti all'ammalato?

Se in una famiglia è un prodigo, un dissipatore, un incapace che meriti di essere sottoposto, si darà forse un tutore o un curatore anco ai figliuoli e ai fratelli del sottoposto? Da qualunque parte io la riguardi, questa legge non mi appare necessaria e anco solamente per questo capo io la rigetto.

Ma quando mai una disposizione legislativa occorresse, sarebbero convenienti, sarebbero utili provvedimenti quelli che in questa legge si stabiliscono? Li esamine-

remo a parte a parte quando verremo alla discussione degli articoli. Ma non posso non toccare anticipatamente di cosa che attiene a un principio generale di pubblica economia, un principio che io difenderò con tutte le mie forze.

Io parlo delle *comandate*. Signori, voi avete a fare quel che volete, ma non riuscirete mai a lavare dalla macchia di un resto di servitù feudale questa prestazione di opere, che il Comune imporrebbe a tutti i capi di famiglia, a tutti i possidenti, perfino a tutti gli abitanti, come vuole l'art. 5°. Non bisogna confondere quest'obbligo generale e per opere d'interesse comune, non bisogna confonderlo con quegli accordi volontari con quelle comunelle di vicinanti che s'intendano liberamente fra loro per riparare un torrente o una strada che passi per i loro beni. Quel concorso non sente di servitù, perchè è volontario, non ha inconvenienti, perchè il lavoro è prossimo, è invigilato, e non è lungo. Ma dove si tratti di chiamare da tutte le parti di un Comune chi venga o mandi i suoi uomini co' suoi arnesi, con le sue bestie, co' suoi carri a prestare opera in lavoro lontano, e in lavoro durevole, in lavoro non direttamente utile, a chi voi imponete quella prestazione, la nuova specie d'imposta delle *comandate* non solo è insopportabilmente molesta, ma puzza di servitù.

Il barone non è un uomo, è il magistrato del Comune; egli fa da barone, e i possidenti, i contadini, gli artigiani sono i vassalli.

E non temete; verranno e lavoreranno come vassalli, cioè per forza, neglentemente, e il meno che possano, come fa chi non è pagato: ed ecco come questa disposizione della legge è contraria ai buoni principj di pubblica economia. La quale vuole che sprone e sostegno al buon lavoro, sia l'onesta retribuzione, cioè l'interesse personale che s'accorda e serve all'interesse generale.

Nella Relazione dell'Ufficio Centrale si citano a lungo gli Stati e le Provincie in cui si è fatto e si continua a fare uso delle *comandate*.

Ma nella Relazione medesima, con la lealtà propria dell'illustre Relatore, si citano anche le abrogazioni di queste leggi che non corrisposero al loro fine. Che se quest'obbligo delle *comandate* sussiste tuttora in Francia, e in Francia è lodato, e da un antico Ministro fu portato a cielo, io rispondo che la Francia non ci può mai essere maestra di libertà economiche. Quella Francia dove a furore di popolo fu, nella Repubblica del 48, abolita la cattedra di pubblica economia; quella Francia dove ora un Imperatore d'alta mente e d'animo generoso, stenta a introdurre a dosi omeopatiche il libero scambio ed il libero traffico; dove uno dei più illustri oratori e storici può sostenere, applaudito, le dottrine avverse alla libertà del commercio.

Dunque non ci lasciamo sedurre dagli errori di una Nazione, che li ricatta poi con la prodezza militare,

con l'industria raffinata e con la gentilezza squisita, imitiamo le sue belle doti, e insegniamo a lei quello che ella ignora: la salutare dottrina dell'economiche libertà.

E qui fo fine, sperando che se io non sia riuscito a farvi considerare questa legge come non degna dell'approvazione del Senato, possa almeno avervi posto innanzi tali considerazioni da muovervi ad accettare la savia e necessaria modificazione che la maggioranza dell'Ufficio Centrale ha proposta all'articolo 2.

Senatore Capponi. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Capponi. Signori: Ho domandato la parola sulla discussione generale e mi trovo preceduto in molte cose dall'onorevole amico mio Senatore Lambruschini.

Signori, io voto contro la legge per alcuni articoli ai quali accennava chi mi ha preceduto, e sopra i quali tornerò, quando si venga alla discussione degli articoli. Vi sono però alcuni punti sostanziali, i quali appartengono nella discussione generale e sopra questi mi sento in obbligo di parlare.

Io lo dico a dirittura, non credo sia questa legge una legge che non bisognasse presentare; e che sia legge tutta da rigettare, io nemmeno questo credo, ma che sia legge da rifare.

Spiegherò il mio concetto partitamente, il meglio che io possa.

Mi spiace dover cominciare da una considerazione estrinseca, la quale riviene disgraziatamente troppo spesso: dico l'imitazione straniera. Io non sono assolutamente avverso all'imitazione straniera; credo sia bene tenerci quello che abbiamo di buono, ma nel tempo stesso credo che molto abbiamo da invidiare.

L'imitazione francese tra noi è la più frequente.

L'onorevole Relatore con quella padronanza della materia che gli è propria, ha dimostrati i vantaggi procurati alla Francia da una simile legge, esempio che egli quindi ci anima a seguire.

Io credo che possa sulla specialità di cose amministrative la Francia molto a noi insegnare: ha essa la esperienza e i pratici studi lungamente fatti, cose che mancano a noi. Ma qui si tratta non di scienza amministrativa, ma di qualità di fatti interamente differenti.

Signori! La Francia molti anni sono (pochi per me, molti per voi) era considerata come il paese che fosse peggio provvisto di strade. E non crediate che fosse vizio speciale di qualche provincia; no. Nei contorni di Parigi le strade secondarie erano pessime, le più importanti, non escluse le postali, non buone; ma parlando delle strade Provinciali e Comunali che formano l'argomento nostro, perchè la Francia non aveva buone strade? Risponderò io: per una ragione molto semplice e che mi è avvenuto di opporre ai Francesi, anche in casi più gravi e più importanti di questi. Non aveva buone strade perchè non aveva, perdonatemi l'espressione, sufficiente virtù nei Comuni. Il

Comune in Francia era ed è ancora, a paragone del nostro, debolmente costituito. Il Comune da sè poteva poco, valeva poco e sapeva poco; tutto spettava al Governo.

E i Governi, o Signori, hanno troppe cose da fare in questo momento, perchè si possano molto occupare a fare strade. Il Governo per ciò trascurava le strade, e la Francia era in questo rispetto al disotto del grado della sua civiltà e della sua industria.

Allora fu necessario che una legge molto attribuisse al Governo e che riuscisse obbligatoria.

Quale sia il caso nostro e quale il confronto che si possa fare fra la Francia e noi, lo dirò or ora.

Solamente qui occorre dire, in genere, che imporre si può in Francia più che in Italia; poichè in Francia un brigadiere di gendarmeria si tiene per un personaggio ragguardevole, si chiama a fare come il maestro, anche al di fuori del rispetto, se volete, che sempre desta la forza. In Francia, Signori, il Prefetto è ogni cosa. Era questa una vecchia mia contesa con i Francesi molti anni addietro, quando cioè erano liberi e che non pareva loro di essere liberi abbastanza; io diceva loro: Finchè gridate contro al re e non gridate contro al Prefetto, non credo al vostro spirito liberale. Con queste disposizioni era necessità che la legge attribuisse molto al Prefetto. Questa dipendenza, questa sorta di discepolato verso il Prefetto non esiste in nessun luogo d'Italia, o esiste molto disugualmente.

Dove scende questo mio discorso? scende a una conclusione, a quella dell'onorevole preopinante; ma non è questa la conseguenza che io voglio cavarne: che cosa voglia io cavarne, lo dirò, ma ho bisogno ancora di un breve ordine di ragionamento che pure consiste come il precedente, sopra l'imitazione francese.

La Commissione nel rapporto che ci ha dato, continuando il suo paragone con la Francia per dimostrare i vantaggi della legge, facendo sapienti calcoli, viene a questo dato ponendolo come fondamento al suo discorso; e questo dato è che in Italia la media delle strade ferrate per ogni egualità di misura è del 40/100 all'incirca.

Io mi permetterò di osservare all'egregio Relatore che questa media non esiste. Non esiste media per me quando i termini sono troppo disuguali, quando si viene a stabilire una media fra termini troppo tra loro distanti, distanti in modo che sia impossibile trovare una ragione, per cui si passi da un termine all'altro, quello che diamo per media non avendo relazione sufficiente co' due estremi termini: quindi è che una media veramente ci manca in Italia.

Abbiamo un poco più della metà dell'Italia la quale verte tra il 6 o il 7 per cento. Il Piemonte e la Lombardia, che sono i paesi più industriosi, più operosi, hanno più strade. La Toscana che figura nella prima metà delle Provincie allegate nel rapporto, la Toscana ne ha meno; e per quanto sia stato detto allorquando si facevano le strade provinciali e comunali, che la Toscana ne

avesse anche troppe in paragone delle sue necessità, io dico no; non è vero, le strade non sono mai troppe, le strade fanno sempre del bene, e se bisogna spendere molti danari per averle, questi non sono danari gittati, che qualche cosa si guadagna sempre.

Questo è quanto alla Toscana che figura nella prima metà; quanto alla seconda metà comincia poco al di sopra dell'10/100 e discende sino al di sotto dell'10/100: ora, io dico, qui non ci è termine di paragone, qui non ci è maniera di istituire una media. Noi abbiamo qui due parti dell'Italia, una delle quali ha un numero di strade proporzionato al 6 o 70/100, e questo può bastare pel commercio e industria nostra, salvo a continuare ad aumentarle sempre.

La prima metà, la metà superiore dell'Italia, dico superiore in via di calcolo desunto dalle cifre che io allegava tenere, la prima parte dell'Italia, a mio credere, non ha bisogno di questa legge; questa legge è per me una superfetazione. L'imposizione di una spesa dal Governo ai Comuni è una massima che è contraria a tutti i principii, che è di malo esempio, e che può avere pessime conseguenze.

Ma vi saranno poi delle circostanze nelle quali questa massima si possa in qualche parte, con certe riserve tollerare?

Io dico, ci sono, purchè i principii stiano fermi; perchè la natura degli uomini, le condizioni diverse delle cose, i precedenti, l'educazione, le tradizioni, e tante altre ragioni, fanno che sempre, e sotto certe riserve, i principii per sè buoni non siano tutti applicabili; perchè queste tante varietà fanno sì che i principii buoni e sempre veri in sè stessi, non hanno più luogo nè caso d'applicazione, dipendendo il caso da altri principii veri ugualmente, e ugualmente buoni.

Io dunque, diceva, non credo che la legge non si dovesse fare, ma che ella si debba rifare.

Torno sempre alle mie cifre. Quello che diceva l'egregio Relatore, relativamente al 4 per cento, a me giova come un limite. Nella seconda categoria, bisogna fare delle leggi speciali, perchè il principio generale non è applicabile. Io ammetto che, in questa circostanza, la legge debba essere imperativa, ma come imperativa? Non voglio che si faccia una legge per certe provincie, e non per altre, poichè le leggi non si hanno a fare in quel modo; delle leggi eccezionali non se ne debbono fare mai. Quel limite io lo porrei nella legge, e direi in questo modo: in quelle provincie d'Italia dove non vi siano quattro chilometri di strada ferrata, è data facoltà al Governo d'imporre ai Comuni la costruzione di queste strade. Io proporrei poi che la legge avesse un effetto temporaneo, p. e., di 20 anni; al di là di questo tempo io non sarei disposto di andare. Stabilirei che il Governo concedesse tre milioni per questa costruzione, i quali sarebbero elargiti non alle provincie tali e tali, ma a quelle che hanno al disotto di quattro chilometri di strada. Io vorrei che

la libertà dei Comuni fosse rispettata, per salvare il principio; e perchè nel tempo stesso fossero avvezzi quelli del paese a fare quello che in Francia non s'è creduto di poter fare, ed hanno avuto ragione di non farlo, poichè la Francia non era ancora, e forse non lo è nemmeno adesso, abbastanza educata alla vita comunale.

Venendo a noi, aggiungo poi, che ritenendo nel modo che sopra ho detto l'insieme di questa legge, starei perchè alcune delle disposizioni di essa, fossero in ogni caso rigettate.

Non sono persuaso di quella imposta speciale a cui sono chiamati gli utenti.

Non credo, Signori, che vi sia nessuna buona ragione di aggravare più quello che è ad un chilometro di distanza, di quello che è a quattro chilometri.

Di ciò riserbandomi di parlare più ampiamente se occorre nella discussione degli articoli, dirò ad un tratto, che una distanza di quattro chilometri vi può condurre in un'altra valle che ha altre pendenze, altra direzione; la strada che è utile a quelli che stanno ad uno o due chilometri di distanza, forse non sarà utile a quelli che stanno a quattro o più.

Qui non si teme che la corrente a pochi metri ci trabocchi addosso; qui abbiamo invece una corrente di vita e d'industria, una corrente benefica. Quindi io non credo che siano da aggravare maggiormente quelli che stanno ad un solo chilometro di distanza.

Qui sarebbe un'altra cosa da aggiungere, ma sarà meglio quando si venga alla discussione degli articoli. Le comandate io le rigetto in tutti i casi, in tutti i luoghi, in tutti i tempi, perchè non credo sia mai lavoro buono, anzi non credo che sia lavoro: pagherete voi le comandate, ma non avrete il lavoro o tale lo avrete che sarebbe meglio non averlo. Ciò basti per ora. Io temo di avere abusato abbastanza della sofferenza vostra; io rigetto l'eguaglianza fra tutte le parti dello Stato, sarei per cercare un limite facendo di nuovo una legge la quale temporariamente a certe condizioni imponga la costruzione delle strade ai Comuni che sono al di sotto di questo limite.

Quali siano queste condizioni mi riserverò a dirlo quando venga la discussione speciale; per ora mi basti quello che forse troppo lungamente ho detto.

Senatore **Devincenzi**, *Relatore*. Signori Senatori, in una questione di tanta importanza come è quella delle strade comunali, che si direttamente si rannoda all'incremento della prosperità nazionale ed alla civiltà del paese, io resto veramente non poco sorpreso che ci troviamo contro due grandi autorità, due uomini eminenti, ed antichi miei amici, intendo parlare dell'onorevole Senatore Lambruschini e dell'onorando Senatore Gino Capponi. E realmente la loro autorità me ne impone per modo che io con esitanza prendo, o Signori, la parola. Se i fatti che specialmente l'onorevole Senatore Lambruschini ha ricordati, fossero quali egli li ha esposti, se veramente vi fossero quei

riscontri storici, di cui egli ci ha parlato, noi dovremmo cominciare a dubitare se mai realmente non fossimo in una cattiva via nel farci a proporre questo progetto di legge per dotar di strade il paese.

L'onorevole Senatore Capponi seguendo in parte, ed in parte dipartendosi da ciò che diceva l'onorevole Senatore Lambruschini, non ha fatto che maggiormente fortificare alcuni suoi concetti, e la sua generale conclusione. Imperocchè, sebbene l'onorevole Senatore Capponi non vada ad un rigetto assoluto della legge come il Senatore Lambruschini, il quale molto più arditamente afferma essere la legge barbara ed inopportuna, nondimeno è natural cosa che oppugnando alcuni dei più importanti principii su cui la legge è fondata, le osservazioni dell'onorevole Senatore Capponi si attagliano perfettamente alle conclusioni dell'onorevole Senatore Lambruschini.

E veramente il principio, il campo, in cui l'onorevole Lambruschini si è posto, è tale che quasi quasi a me stesso ha abbarbagliato lo sguardo. Pare, udendolo a ragionare, che noi proponendo questa legge rinunciassimo a tutte le conquiste morali della civiltà moderna. E per usare le sue stesse parole, egli quasi credea di sognare ed esser poco men che trasportato al 12° o 13° secolo, ravvisando in questo progetto tutto ciò che vi ha di peggio, e direi quasi di più detestevole nei tempi di mezzo, nei tempi feudali, nei secoli della barbarie, della schiavitù.

Egli ci ricordava come inoltre la Toscana sia ricchissima di strade; e come tutte siano state fatte durante un assoluto sistema di libertà, quasi che questo progetto alcuno sconoscette dei principii su cui si assidono le libere società civili. E questi appunti fatti da uomini così autorevoli non possono non destarci i più gravi dubbi nell'animo.

Ma fortunatamente le loro convinzioni sono fondate su fatti, la cui esistenza o no può esser riconosciuta. E se questi fatti vengono meno, si dilegua ogni ragionamento che su loro si basi. È egli vero che altrove si sieno fatte le strade quasi senza alcuna ingerenza del legislatore, senza alcuna influenza dello Stato? Veramente furono fatte così spontaneamente in Toscana?

Se le cose fossero nei termini riferiti dal Senatore Lambruschini, io dubiterei grandemente dell'utilità di questo progetto di legge. Ma io credo che l'onorevole Senatore Lambruschini non abbia abbastanza posto mente ad alcune disposizioni, che sono vissute per lunghi anni, anzi direi per molti secoli, in Toscana, e che sono solamente state abrogate ai giorni nostri.

L'onorevole Senatore Lambruschini forse si lascia in certo qual modo prendere dal troppo amore di una libertà assoluta civile ed economica, quasi che potesse esservi vera libertà civile, libertà produttiva di bene senza alcuni freni di leggi. La legge, regolandola, non distrugge veruna libertà, ma fa che la libertà degli uni non nocca agli altri. E nel campo della politica questa è la sola libertà possibile. Ogni altra libertà o

resta nel campo della filosofia, o rientra in quello della barbarie.

L'onorevole Lambruschini, quasi per farci vedere che noi siamo in una cattiva via, dice che non facciamo altra cosa che imitare i Francesi, e che questo progetto di legge non sia che una brutta copia della legge di quel paese. Ma il dotto Senatore Lambruschini potrebbe colle sue grandi cognizioni storiche ricordare che il fatto forse è totalmente diverso.

Non siamo noi che imitiamo i Francesi, sono i Francesi che hanno imitato l'antica legislazione italiana, l'esperienza dell'antica sapienza dei nostri padri, durante la quale si sono fatte tutte le strade non solo in Toscana, in Lombardia ed in Piemonte, ma in tutte le parti d'Italia in cui ve ne sono. Fino al 1836 non era obbligatorio pei Comuni di fare le strade in Francia, sebbene quest'obbligo fosse antichissimo in altri paesi, ed in molti Stati d'Italia.

Prego l'onorevole Lambruschini di ricordare, per non citare atti molto più antichi, che la legge toscana del 23 maggio 1774 prescrive l'obbligo ai Comuni di fare le strade; che il celebre piano delle strade Lombarde del 16 febbraio 1767 prescrive lo stesso obbligo. Anzi non so come l'onorevole Lambruschini abbia dimenticato cose accadute sotto gli stessi suoi occhi, cioè a dire come non ricordi quel dipartimento delle acque e strade, quel dicastero il quale aveva in Toscana la facoltà di fare progetti ed opere per i Comuni, e i Comuni erano soli interrogati, ma non avevano alcuna facoltà di rifiutare i loro fondi, dimodochè il Governo era quello che veramente faceva le opere dei Comuni e pei Comuni.

Altro che libertà assoluta nei Comuni di Toscana di fare e non fare le loro strade! Essi doveano pagare, ed il dipartimento di acque e strade faceva le opere. Noi certamente non vorremmo per verun modo che le cose ora pervenissero a questi termini. Il Governo non deve intervenire se non quando i Comuni rifiutano di sottoporsi alle leggi.

Per lungo tempo dovetti rindare gli atti Toscani intorno alle strade, essi non sono che vincoli alla libertà comunale quali ora la intende il Senatore Lambruschini.

Nè solamente la Toscana e la Lombardia avevano queste leggi obbligatorie, ma lo stesso Piemonte e molti altri Stati italiani le avevano, e quelle provincie sole che avevano queste leggi hanno strade. E così è avvenuto per ogni dove. Vi sono nell'ordinamento delle società civili alcune disposizioni che sembrano vincoli, cui non possiamo per verun modo preterire. Le disposizioni di legge, che altri chiamano vincoli, spesso altro non sono che le condizioni di esistenza di certe libertà, che le condizioni richieste perchè una nazione progredisca nel benessere e nella civiltà. Dica pur quel che voglia l'onorevole Senatore Lambruschini delle libertà; se queste libertà si potessero portare fino all'eccesso, allora non avremmo più bisogno nè di leggi nè di Parlamenti: le leggi sono necessarie appunto per regolare

questa libertà. E domando all'onorevole Lambruschini se egli consideri che sia una schiavitù la legge prusiana che obbliga tutti i cittadini ad andare a scuola.

Ponete mente alla prosperità della Francia e poi dite se la legge che obbliga tutti i Comuni a fare le strade sia una schiavitù. L'onorevole Lambruschini dice: ma non imitate la Francia, imitate l'Inghilterra; quello è il paese da dovere essere imitato, perchè vi è libertà assoluta, quasi che non si potesse in ogni parte e presso ciascuna nazione civile trovar qualcosa da imparare.

E qui domando perdono al Senato se debbo seguire ad intrattenerlo ancora un poco. Pare realmente che in molti paesi, in cui vi sono delle strade, questa materia non sia stata più trattata e quasi diciamo sia uscita dall'animo degli uomini anche più eminenti.

Ognuno che si occupi di opere pubbliche, sa che non v'è alcuna nazione in cui l'obbligo di mantenere in buone condizioni le strade sia maggiore che in Inghilterra. In Inghilterra fino dal 1536 si fece una legge, la quale è stata più volte rinnovata, e l'ultima volta è stata rinnovata nel 1835, con cui si obbliga ogni abitante di una parrocchia a pagare alcune imposte per mantenere in buone condizioni le strade; Anzi quest'obbligo in quel paese si sente talmente, che non è mai il rappresentante della Società ossia il Governo che ne richiede l'esecuzione, ma ogni cittadino può citare chi rappresenta la parrocchia per le strade davanti al magistrato e reclamare che sia messa in buone condizioni alcuna strada; e il magistrato ha la facoltà di multare chi non provvede alle strade e dovrebbe provvedervi, e di far restaurare la strada a spese di colui il quale avrebbe dovuto provvedervi e non vi provvede.

Ognun dunque vede come quest'obbligo di provvedere alle strade è molto più severo in Inghilterra che altrove; e certo il nostro progetto non ispinge quest'obbligo dei Comuni fin dove è spinto in Inghilterra; anzi dirò francamente che se questo progetto di legge può avere qualche difetto, è quello che non vincola soverchiamente i Comuni ad adempiere questo loro dovere. (*Bravo*)

E adempiere ai proprii doveri ed ottemperare alle leggi così pei Comuni come per i cittadini, io credo sia opera eminentemente richiesta.

Ci si fa considerare che in Francia si rispetta chi rappresenta la legge e che fra noi questo rispetto non si ha, e che però non possa farsi una legge obbligatoria per la costruzione delle strade. Se ciò fosse vero, mi addolorerebbe non poco; e dovremmo fare ogni opera per educare la popolazione al rispetto ed alla osservanza delle leggi, che è la vera base di una civile società. Io ho lungamente abitato un paese in cui non il prete ma il *policeman*, che è l'ultimo rappresentante della legge, è molto rispettato. Basta che un *policeman* si mostri in una assemblea perchè la legge sia rispettata.

Il vostro Ufficio Centrale è di avviso che senza una

legge obbligatoria in Italia non si faranno mai strade. Tutti i paesi, non esclusa, come già dicemmo, la Toscana, che hanno fatte strade, hanno avuto legge obbligatoria.

Quindi è che la questione si pone in questi termini: crediamo noi essere necessario che molte Provincie d'Italia deficienti di strade che pure costituiscono i $\frac{2}{3}$ del territorio italiano, abbiano strade? Se vogliamo lo scopo, bisogna volere i mezzi. Il mezzo è una buona legge, e la prima condizione di una buona legge appunto è che sia obbligatoria. E son dolente che appunto perchè questo progetto ha questa condizione, non otenga il suffragio dell'onorevole Lambruschini.

Dunque io credo, che se storicamente sappiamo che non vi sia stata alcuna Nazione la quale abbia fatto strade senza avere una legge obbligatoria, dobbiamo nella condizione attuale rallegrarci di aver in discussione questa legge, perchè solamente per essa si potranno fare le vie di comunicazione; e dalle vie di comunicazione possono venire quei beni che noi tutti desideriamo, cioè la prosperità ed il benessere della Nazione.

Senatore Lambruschini. Domando la parola.

Presidente. La parola è all'onorevole Di Cossilla.

Senatore Cossilla. La cedo al Senatore Lambruschini.

Senatore Lambruschini. Desideravo domandar all'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale perchè le leggi citate nella sua Relazione non sono riuscite ad ottenere l'intento.

Senatore Cossilla. Mi spiace per la prima volta che mi permetto di prendere la parola in Senato di dover dare il mio voto negativo ad una legge, e tanto più ad una legge che riguarda una materia della quale io mi sono occupato circa trent'anni.

Ma appunto per questo io mi credo in dovere di esporre le ragioni per cui io non posso acconsentire a dare il mio voto favorevole a questa legge. Io la respingo recisamente.

La respingo per tre motivi principali: perchè la ritengo non necessaria; e non mi estendo molto a dimostrarlo, imperocchè le ragioni esposte dall'onorevole Lambruschini lo hanno chiarito abbastanza. Nella legge comunale, nelle leggi dei lavori pubblici stanno tutte le facoltà necessarie ai Comuni che vogliono avere strade.

Abbiamo di più un esempio di Comuni che le hanno fatte, e quelli che vogliono averne, non possono negare che i mezzi loro manchino.

In secondo luogo io respingo questa legge, perchè sotto le viste di una legge d'interesse generale, non è che una legge speciale per una parte dello Stato, senza che si abbia avuto nè la franchezza, nè il coraggio di dirlo.

In terzo luogo respingo questa legge perchè l'efficacia di essa non è a parer mio che una mera illusione, la quale come tutte le illusioni non potrà che condurre all'amezza del disinganno; e non havvi cosa

più pericolosa per gl'individui, come per le popolazioni, che il disinganno. Basta leggere la Relazione accuratissima fatta dall'onorevole Devincenzi per convincersi che tutta l'efficacia della legge sostenuta dalla maggioranza dell'Ufficio Centrale, è riposta nella efficacia della prestazione personale, che i Francesi chiamavano *corvée*, e che nelle provincie superiori si chiamano *comandate*. Ora, comandate, *corvée*, o prestazione d'opera, sono costretto a dirlo, Signori, sono in opposizione assoluta alla natura ed all'indole italiana. Che la *corvée*, che la prestazione personale abbia fatta buona ed efficace prova nelle Fiandre, che l'abbia fatta nel Belgio ed in Francia, io lo credo, e tanto più lo potrei confortare con un esempio personale. Ho visto la *corvée* fare buona prova in alcune provincie, che pur troppo non appartengono più allo Stato, ma che noi ricorderemo sempre con sentimenti di ammirazione e di riconoscenza, perchè sostennero le dure prime prove della rivendicazione della indipendenza italiana, e che versarono sui campi di Sommacampagna e di Volta il sangue dei loro figli per la nostra causa, voglio dire, la Savoia. Io ho visto nella Savoia la *corvée* fare una prova, non dirò ottima, ma per lo meno discreta: ma che la comandata, che la prestazione personale possa fare buona prova in Italia, dove pur troppo quando ci troviamo tre individui, la prima cosa che per lo più sappiamo fare si è di disputarci, dove purtroppo tutti più o meno rifuggono dal lavoro, dove esiste perfino un proverbio che mi vergogno a ripetere, *il dolce far niente*, il farsi illusione che col mezzo della prestazione personale si possa ottenere quella gran mole di lavoro, che si possano ottenere grandi risultamenti, non è che mantenere le popolazioni nell'inganno, non è che accennare ad uno scopo il quale non può essere raggiunto con i mezzi che si propongono.

Ed io lo posso provare, dico, con gli esempi: lo posso provare col fatto delle provincie piemontesi, le quali sicuramente, poichè ho accennato al difetto di operosità che purtroppo dobbiamo lamentare nelle popolazioni italiane, non sono quelle che difettino di maggiore attività. Eppure io ho visto nelle provincie piemontesi come procedessero in realtà le comandate. Posso accennare che dal 1814 fino al 1824, in quelle provincie non si è fatto assolutamente nulla per le strade comunali. Nel 1824 un Ministro che aveva viste e spiriti liberali, e che i miei Colleghi di quelle provincie ricorderanno senza dubbio, il conte Roget di Cholex, per il primo pubblicò una istruzione brevissima la quale tendeva ad accennare ai Comuni la necessità di migliorare le strade comunali, e introduceva il sistema delle comandate. Si cominciò con quella istruzione, che non aveva però neanche efficacia di legge, perchè non portava la firma del Re, che allora era quella unica che dava efficacia alle leggi, si cominciò, dico, a far qualche cosa; ma si fece talmente poco, perchè le popolazioni non lavoravano, che non si potè riescire a nulla.

Si senti pertanto necessità di pubblicare una legge apposita la quale ribadisse l'obbligo delle *comandate*, stabilisse meglio il modo delle prestazioni, sanzionasse penalità; in una parola desse a tutto il sistema quell'efficacia che colle istruzioni del 1824 non si era potuto ottenere.

Questa legge, o, come allora si dicevano, queste regie patenti, furono pubblicate da un altro Ministro di cui godo di poter ricordare il nome, mentre fu quello che primo mi iniziò nella carriera che poi lungamente ho percorsa, e che lasciò, non solo in Italia, ma anche all'estero fama stabilita di uomo di Stato e di fautore dei principii liberali, il conte di Pralormo.

Questa legge ch'era accuratissimamente fatta e stabiliva tutte le condizioni per le quali la prestazione personale doveva aver luogo, aveva per iscopo di trarre da tali prestazioni il maggior profitto.

Ebbene, questa legge, io l'ho vista all'atto pratico, e posso accertare che non ha prodotto nessun risultato, e sempre pel motivo che le popolazioni nostre non hanno la tendenza naturale al lavoro, non lavorano se non sono personalmente interessate, non sono mosse dallo spirito pubblico.

Ora, se queste condizioni mancano alle popolazioni di quelle provincie che per attività credo possano gareggiare con tutte quelle dell'altre provincie del Regno, io domando che cosa si potrà ottenere colla prestazione personale in altre provincie per le quali è fatta particolarmente la legge che ora ci è proposta?

Io ricordo di essere andato parecchie volte, nella mia gioventù, nel paese dove io villeggiava a visitare quei lavori delle *comandate* per curiosità. Dovrei abusare della sofferenza del Senato e mancare ai riguardi che devonsi alla gravità di questa Assemblea se descrivessi che razza di lavori si facevano. Se vi era un buo zoppo, era quello che mandavasi al lavoro per la strada comunale: se vi era un cavallo bolso era parimente destinato allo stesso ufficio; di quattro operai addetti al lavoro, tre vedevansi sempre seduti a riposare ed il quarto che aspettava il momento di fare altrettanto. E da tuttociò quale lavoro si otteneva? Un ammonticchiamento di terra, dei ciottoli travolti di qua e di là ed il tutto portava il nome di strada comunale!

Io non vorrei altro, se non che coloro che sostengono l'efficacia in Italia delle prestazioni personali, fossero costretti a passare per una mezz'ora in legno di trotto sopra una strada eseguita mediante prestazioni personali. Vi so dire che quando scendessero dal legno con le ossa peste e rotte perderebbero ogni fiducia nell'efficacia del proprio sistema!

E mentre queste cose si facevano in Piemonte, mentre si ottenevano così bei risultati colla prestazione personale, nella stessa provincia, sotto l'impero di altra legge, sotto quella delle Regie Patenti del 29 maggio 1817 le quali regolavano le strade nazionali e quelle che allora si chiamavano provinciali le quali sarebbero

ora quelle di circondario, con quella legge che non si fondava sulle prestazioni personali, ma bensì sul lavoro retribuito, si creava e si compieva una rete perfetta di strade la quale servì ai bisogni delle popolazioni fino all'epoca in cui s'inaugurarono le strade ferrate ed ora servono in sussidio a queste.

Mentre in Piemonte, col sistema delle prestazioni personali, non si avevano strade, in Lombardia e nel Veneto, coll'opera retribuita, si aprivano quelle stupende strade che tutta l'Italia ammira ed invidia.

Per me, non ho alcuna fiducia nelle prestazioni personali, le credo contrarie all'indole delle nostre popolazioni, e per questa ragione do il voto recisamente negativo a questa legge.

Vi ha poi ancora una parola per la quale non potrei dare il voto favorevole alla legge che ci è proposta. Questa parola trovasi nell'articolo 9, è una parola che è fatale all'Italia, ed è quella di *sussidio*.

Io confesso che in un paese dove tutti domandano, cominciando dal deputato che domanda un'opera pubblica per il suo circondario, dall'impiegato che domanda la croce di San Maurizio e Lazzaro e sussidiariamente, come dicono i procuratori, quella della Corona d'Italia, fino all'ozioso che sulla porta del tempio e sulla soglia dei monumenti pubblici domanda l'elemosina profanando il nome dell'amor di Dio, che non ha mai consigliato a nessuno di domandare l'elemosina, ma a tutti di lavorare col sudore della fronte, io vorrei cancellata per sempre la parola *sussidio*. Credo che l'unico modo di sradicare questo mal vezzo che abbiamo di domandare pressochè tutti, e sempre, sia quello di non dare più a nessuno. Chi è in grado di fare, faccia; chi dice che non è in grado, si provi; si susciti l'attività e l'industria personale. Oltre queste ragioni che sono le principali per cui non posso dare il mio voto favorevole alla legge, ve ne sarebbero anche altre contenute nei vari articoli della medesima.

Accennerò brevemente le principali senza abusare maggiormente della compiacenza del Senato.

La prima difficoltà la trovo nell'articolo 2°, e questa fu avvertita da una parte dell'Ufficio Centrale, la quale volle cancellare la parola che rendeva obbligatorio al Comune di provvedere, col sostituire quella *è fatta facoltà ai Comuni di provvedere*, rispettando per tal modo la libertà dei Comuni e non costringendo quelli che possono fare altrimenti a ricorrere ai mezzi portati da questa legge.

Inoltre all'articolo 4° vi è una disposizione, la quale non crederei di potere ammettere anche quando si venisse alla discussione della legge.

Presidente. Se passa in rivista i singoli articoli, sarebbe bene che si riservasse di parlare quando verrà la discussione particolare.

Senatore Cossilla. Io non intendo combattere la legge articolo per articolo; se crede però che io debba aspettare a parlare alla discussione degli articoli.....

Presidente. Se intende solo di esporre un'idea sintetica.

Senatore Cossilla. Unicamente un'idea sintetica.

Presidente. Allora può parlare.

Senatore Cossilla. Non ammetterei la disposizione dell'art. 4 dove dice che potrà essere aumentata la tassa quando vi acconsenta la maggioranza dei contribuenti, perchè sono certo che questa maggioranza non si osserva mai in Italia per avere una tassa; sarebbe perciò una disposizione inefficace e come non fosse scritta.

Non potrei ammettere neanche la disposizione stabilita nell'art. 5 che dà al Consiglio comunale il diritto di esentare dalle obbligazioni capi di famiglia e abitanti o possidenti del Comune, perchè purtroppo sono convinto vi sarebbero molti Comuni nei quali i primi ad esentarsi sarebbero i Sindaci e i Consiglieri. Così pure non potrei aderire alle disposizioni dell'articolo 6 che attribuisce al conciliatore il pronunziare sopra le contestazioni che nascono in un paese dove per lo meno otto decimi dei conciliatori non sanno leggere.

Non ammetterei parimente l'articolo sesto, perchè probabilmente la domanda da esenzione sarebbe unicamente per non avere a lavorare. Per ultimo non potrei ammettere la disposizione che troverei gravissima, e contraria ai principii di diritto generale, di non corrispondere il capitale a colui il quale è espropriato del terreno, obbligandolo ad aspettare per 10 anni il pagamento del suo avere contro l'interesse del 5 per cento. Questa disposizione io la credo in opposizione affatto a tutti i principii di giurisprudenza, del Codice civile e persino ai principii di equità.

Per queste ragioni particolari, e per quelle generali che ho esposte, io non posso che dichiarare, che respingerei assolutamente questa legge, e che, qualora venisse in discussione, mi riserverei a domandare che quanto meno fosse studiata più maturamente, e ciò nell'interesse particolarmente delle popolazioni che si vollero con essa favorire.

Ministro dell'Interno. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dell'Interno. Non è mio intendimento di entrare incompetentemente nel campo che sarà percorso molto più felicemente di quello che io lo possa fare dall'onorevole mio collega il Ministro dei Lavori Pubblici; ma le osservazioni generali che ho udito fare intorno a questa legge hanno portato la mia attenzione sopra un soggetto intorno al quale prego il Senato di permettermi di dire poche parole. A mio avviso, uno dei più grandi mali, dei più grandi inconvenienti che ora esistono in Italia, è la disparità di condizione delle varie sue parti moralmente, economicamente e materialmente. È questo un fatto che purtroppo a tutti è noto, è un fatto di cui nessuno è ora in Italia che non abbia contezza. Esso è una necessaria conseguenza de' Governi caduti, alcuni dei

quali hanno meritato una qualificazione che spiega abbastanza come alcune parti d'Italia si trovino moralmente, economicamente e materialmente in istato assai diverso da quello in cui sono altre parti. Ora, questo fatto, che da tutti è riconosciuto, produce effetti deplorabilissimi. Ognuno sa che affinchè le istituzioni, le leggi, i regolamenti, e l'esercizio dell'autorità stessa producano i medesimi effetti in un paese, uopo è che le varie sue parti si trovino per ogni rispetto in condizioni eguali, od almeno in condizioni analoghe.

Ora, com volete, o Signori, che, a petto della disparità di condizione che ora ho enunciato, le istituzioni nostre, le leggi, e l'autorità funzionino co' medesimi effetti?

La è cosa che vediamo sventuratamente verificarsi tutti i giorni, che le medesime istituzioni, le medesime leggi funzionano benissimo in alcuni luoghi, nel mentre che in alcuni altri non incontrano che ostacoli, difficoltà e delusioni, il che avviene perchè non vi si trovano gli elementi sociali che sono necessari alla felice ed efficace loro applicazione.

Ora dunque, il primo sforzo che debbe fare l'Italia per rimediare a cotanto male di cui taluni sovente, e con leggerezza incolpano le leggi e l'autorità, è d'agguagliare la condizione delle varie sue parti, e moralmente, economicamente e materialmente. (*Bravo, bene*)

Questa è, o Signori, una delle principali questioni di politica interna italiana, perchè noi potremo ben fare delle belle e buone leggi; ma finchè non avremo preparato gli elementi morali e materiali, senza di cui questa leggi non possono funzionare, noi avremo sempre fatto null'altro che un buco nell'acqua, e non conseguiremo mai l'effetto a cui avremo mirato, ed a cui tutti aspiriamo.

Il pareggiamento a dunque dello stato delle varie parti d'Italia è la condizione *sine qua non* perchè fruttino tutti gli altri provvedimenti che ci sforziamo di dare nell'interesse ed a beneficio dell'Italia.

È pertanto dovere del Governo, è dovere del Parlamento di fare tutti gli sforzi possibili acciocchè si conduca l'Italia a conseguire questo importantissimo risultato.

E dico che è dovere, perchè anzitutto questo è un atto di giustizia.

L'unificazione dell'Italia non fu fatta per conquistare solo un nome, ma sibbene per conseguire tutti gli effetti che dalla unificazione e dalla libertà naturalmente, necessariamente debbono venire. Fu fatta acciocchè quelle parti d'Italia che sventuratamente erano state, più delle altre, discreditate d'ogni bene morale e materiale, potessero esser innalzate a quella condizione in cui vive, e deve vivere un popolo libero. (*Bene!*)

È quindi atto di rigorosa giustizia che lo Stato raccolga le sue forze, all'oggetto di dare a codeste parti d'Italia quei benefizi sociali che hanno diritto d'aspet-

tare dall'unificazione nazionale. E dico di più, che è un atto di giustizia anche verso le altre provincie che si trovano in condizioni più felici.

Signori (e da ciò si vedrà che è vera utilità per tutto lo Stato il dare quest'aiuto a chi più ne ha bisogno), le Provincie che si trovano in condizioni più felici, non hanno esse diritto che il peso del concorso alle spese dello Stato sia portato in modo eguale da tutte le parti d'Italia?

E come non dovranno essere contente quando vedranno che la condizione economica delle altre Provincie fu migliorata, che la partecipazione delle medesime ai pesi dello Stato fu resa più notevole, e che d'altrettanto esse ne siano state alleggerite, e scorgevano fatte più prospere e felici quelle Provincie che debbono ancora ascendere in questa scala sociale?

Ella è cosa evidentissima che un popolo che non ha strade, non ha scuole, ed è privo di quei mezzi che sono un diritto dei popoli civili, non può concorrere alle spese dello Stato nel modo con cui concorrono i popoli ricchi e potenti. (*Benissimo*)

È dunque giustizia anche verso le Provincie che sono in condizioni migliori, il far sì che si corra in aiuto ed in sollievo delle Provincie che più soffrono a causa delle cadute signorie.

Ora, lo Stato ha due mezzi per raggiungere un tale scopo, cioè: *fare e far fare*; *fare* egli ciò che può esso stesso e che deve; e *far fare*, cioè dare opera perchè coloro i quali debbono contribuire a conseguir l'intento, vi contribuiscano.

E, venendo al soggetto particolare delle strade, le quali, come tutti sappiamo, sono uno dei principali fattori della civiltà d'un popolo, dico che il *fare* dello Stato consiste specialmente nell'accordare quel sussidio che or ora dava tanta pena all'onorevole Senatore Di Cossilla.

Signori, paragonare il concorso dello Stato ad una opera comunale pel grande interesse che vi ha tutta la Nazione, a quell'elemosina che si getta ad un povero sulla porta d'una chiesa, mel perdoni l'onorevole preopinante, è cosa che non può discutersi (*Benissimo*).

Il concorso dello Stato, no, non è mai una elemosina; e nel presente caso poi essendo unicamente legittimato dall'interesse generale, è lo Stato che spende per se stesso, e che aiuta i Municipii a fare un'opera di pubblico interesse, di pubblico vantaggio (*Benissimo*).

Dico poi che l'altro compito dello Stato consiste nel *far fare*, e ciò appunto si manda ad effetto facendo delle leggi che dispongono siffattamente che coloro i quali hanno solo un interesse comunale, a fare un'opera che è di vero generale interesse, compiano il dovere loro, e concorrano a produrre quell'utilità che lo Stato ha diritto d'attendere da loro, e che nasce dalla esecuzione collettiva, per parte di tutti i Municipii, di una tale obbligazione.

Si è detto or ora, che queste cose sono condannate dalle buone teorie economiche del fare, del lasciar

passare, e del confidare sull'interesse che ha chi deve costruire le strade Comunali.

Signori, io non ho bisogno di dire che a questi principii sono devotissimo: sono ormai 18 anni che li difendeva in Parlamento nelle materie finanziarie e doganali; io ne ho pur fatto qualche studio e qualche libro l'ho letto anch'io su quest'argomento. Ma pur non perdendo di vista lo scopo, non ho mai preteso da una gamba malata ciò che si pretende da una gamba sana. (*Bene!*)

Chè anzi mi sforzai sempre di pigliare l'attitudine propria d'uomo di Stato molto diversa da quella di chi insegna una teoria dalla cattedra di una Università. È evidente che costui ha sempre per base un ordine di fatti normale, e regolare, fra i quali sventuratamente mai non si trovano coloro che debbono governare gli Stati. Guai se l'uomo di Stato non tien conto di questa diversità! Io mi sono sempre sforzato e mi sforzo tuttora di non cadere in così grave errore.

Lo invocare poi il principio del fare e del lasciar passare per applicarlo al presente caso, è addurre un principio teoricamente giusto per farne una erronea applicazione.

Invero, siamo noi forse qui nel tema di un interesse meramente comunale pel quale si debba fare a fidanza con questo interesse?

Noi riconosciamo tutti che uno Stato il quale sia quasi affatto privo di strade comunali è nella impossibilità di provvedere ai proprii interessi morali, economici, e materiali. È dunque interesse generale grandissimo di tutto lo Stato che la gran rete delle strade comunali si faccia. Ed è altrettanto evidente che in un paese, che lamenta in molte sue parti la quasi assoluta mancanza di strade comunali, è impossibile il rimettere la garanzia della generale costruzione di codeste strade al giudizio ed all'interesse comunale, il quale non sente e non può sentire colla forza necessaria l'interesse generale. L'intervento della legge, s'è dunque legittimato dalla circostanza che si tratta appunto di un interesse il quale non è meramente comunale, ma che essendo identico e collettivo sopra tutto lo Stato è interesse generale della Nazione; l'interessato essendo lo Stato, è dunque la legge che deve provvedere.

Che se ciò è vero in massima, ciò stesso è poi verissimo in Italia e nello stato attuale delle cose. Io diceva or ora quale fosse questo stato di cose. Ora, come mai si potrà far dipendere il conseguimento di questo importantissimo scopo, di fare la rete delle strade comunali, dal giudizio e dal buon volere dei Municipii, i quali come voi tutti conoscete, non possono ora essere all'altezza di giudicare della importanza dei generali interessi dello Stato?

Evidentemente dunque, o sia che si riguardi alla natura dell'interesse che è generale, o si riguardi alle peculiarissime circostanze in cui si trova l'Italia, l'intervento della legge in questa materia è un'assoluta

necessità, e dico di più, è uno stretto dovere. Ed io perciò credo che il Senato per queste considerazioni vorrà dare il suo voto favorevole a questa legge, la quale è desiderata da tutti gli uomini politici a qualsivoglia partito appartengano, imperocchè l'apprezzamento degli interessi materiali non può essere fatto alla stregua delle varie opinioni politiche. (*Vivissimi e generali segni d'approvazione.*)

Presidente. La parola è al signor Presidente del Consiglio.

Presidente del Consiglio del Ministri. Mi permetta il Senato di prendere parte a questa discussione non tanto come Ministro quanto come uomo intimamente convinto da lungo tempo della necessità della presente legge.

Io non istarò a combattere gli argomenti generali e teoretici che furono svolti contro il principio di questa legge; tanto l'onorevole Relatore nel suo dotto discorso, come anche il mio collega il Ministro dell'Interno hanno abbastanza risposto alle obiezioni che furono fatte a questa legge, appoggiandosi ai principii generali.

Si è parlato della libertà dei Comuni i quali sono stati vincolati dalla legge attuale; mi pare che il Ministero riconosce ampiamente questa libertà; esso vuole per i Comuni il più ampio diritto di fare il bene, vuol per quanto è possibile togliere il diritto di fare il male; ed il male nella quistione di cui si tratta sta nel trascurare opere pubbliche importanti come sono i mezzi di comunicazione.

Ma io vengo specialmente a combattere gli argomenti che furono svolti dall'onorevole Senatore Cossilla; e dirò che non mi meraviglio di sentire dalla sua bocca quest'obiezione, imperocchè già da molti anni nel Parlamento Subalpino io le intesi svolgere da altri nella Camera dei Deputati; mentre io sostenevo i principii stessi che informano la legge attuale. Non dirò che poche parole, dettate da profonda convinzione, in risposta, diceva, alle obiezioni fatte dall'onorevole Senatore Cossilla.

La prima obiezione sua si è che questa legge non sia necessaria.

Ma io vi domando, o Signori, se quando vi sono Provincie affatto prive di comunicazioni interne, nelle quali non si trae profitto delle derrate per la difficoltà o per l'impossibilità dei trasporti, io vi domando, ripeto, se una legge sulla viabilità nei Comuni rurali non sia necessaria?

È vero che in Italia fortunatamente vi sono Provincie le quali sono dotate di strade, ma ve ne sono delle altre, e non poche, che ne sono totalmente prive, e da otto anni che l'Italia è costituita in una sola nazione, non si ode a fare più insistente domanda di quella della rete delle strade comunali.

Non vi dico dunque che non siavi necessità, ma che oltre la necessità vi è l'urgenza e l'indispensabilità.

Si soggiunge che questa legge non ha che un inte-

resse speciale, e che non essendosi avuto il coraggio di francamente dichiararlo, le si volle imprimere il carattere di una legge generale.

Questo non sta, o Signori; la legge ha un vero interesse generale. Se vi saranno pochi Comuni sufficientemente dotati di strade, è evidente che questi Comuni non avranno bisogno dell'applicazione di questa legge; ma non è men vero che ve ne sono moltissimi, anzi è il numero maggiore, in cui manca affatto la rete delle strade, e questa legge venendo in loro soccorso, frutterà non solamente ai Comuni ai quali sarà applicata, ma allo Stato in generale, poichè sarà un grande elemento di ricchezza che ridonderà a beneficio di tutta la Nazione.

Questa legge dunque come vedete, o Signori, ha un interesse generale, generalissimo anche per le ragioni svolte testè dal mio collega il Ministro dell'Interno.

Vengo ora alla principale obiezione fatta dal Senatore Di Cossilla, a quella delle *comandate*.

È vero che in Piemonte si è sempre fatto opposizione al sistema delle comandate; ma mi permetta l'on. Senatore Di Cossilla che io gli dica che penso che questo sistema sia stato malissimo applicato.

Certamente che se le comandate fossero come le ha dipinte il Senatore Lambruschini, ci porterebbero al medio evo, ma come sono proposte in questa legge hanno un carattere affatto diverso.

Infatti, cosa sono secondo il progetto di legge le comandate?

Non altro che una tariffa, che si fa pagare dagli utenti per l'uso di uno strumento, che è la strada, la quale si usa per proprio bene, per proprio vantaggio.

Ora, in qual modo si paga questo tributo?

In due modi; o coll'opera personale di un individuo che gode questo strumento, oppure mediante un contributo equivalente in denaro fissato dalla legge medesima.

Ora, parlando poi col linguaggio dell'esperienza, più persuasivo talvolta di quello teorico, io credo di poter stabilire un confronto tra le condizioni della Francia e quelle dell'Italia. Che che se ne dica, io credo che esista maggior somiglianza fra la massa di queste due nazioni, di quelle che ve ne sia tra le provincie estreme della Francia stessa. Ciò posto, osservate la Provenza, l'Alsazia, la Bretagna; troverete delle provincie perfettamente fra loro dissimili, eppure una legge come questa che discutiamo fu quivi applicata da 32 anni, ed essa non esito a dirlo, non ostante questa dissimiglianza, ha prodotta la fortuna di quelle provincie ed ha forse quintuplicato la fortuna della Francia.

Nel 1836, quando fu in Francia per la prima volta applicata questa legge, voi sapete in quali condizioni si trovasse quel paese; mi basti rammentare al Senato che venuto al potere il Governo di Luigi Filippo, si trovò di fronte a difficoltà consimili a quelle del Governo italiano attualmente; nelle provincie della

Vandea, della Bretagna non vi erano che partiti ostili, opposizioni, e qualche cosa che rassomigliava al *brigantaggio*: che cosa fece il Governo di Luigi Filippo?

La prima operazione che fece fu quella di costruire delle strade così dette strategiche. Ma era impossibile che il Governo potesse provvedere a tutte le esigenze delle comunicazioni e fu allora che segnò la legge del 1836 la quale funziona da 32 anni, ed ha mutato le condizioni della Francia; i prodotti del suolo che erano condannati a nascere e morire nello stesso luogo, vengono attualmente con somma facilità e specialmente coll' aiuto delle strade ferrate trasportati a Parigi ed in altre grandi città, per cui tutti i mercati sono ora vicendevolmente alimentati dei prodotti di tutti i Dipartimenti.

Ora parliamo delle comandate; lo so per esperienza, poichè ho qualche piccolo possesso in Francia e sono soggetto come tutti gli altri alla legge che è stata ricordata dall'onor. Senatore Di Cossilla. Io posso dire che i contadini la vedono come un beneficio: essi si prestano volentieri alla comandata; la vedono dico come un beneficio, poichè quando non possono dare la loro opera comandata, ne sono liberi con una tenue retribuzione; inoltre le cose sono regolate in modo che non si domanda l'opera loro se non quando non sono occupati in altri lavori; tutti sanno che i contadini hanno delle epoche nell'anno in cui hanno poche occupazioni, vengono chiamati allora per la costruzione e per la manutenzione delle strade; ecco come procedono le cose attualmente in Francia. Parlando adunque per esperienza, posso assicurare il Senato che questo sistema ha fatto le sue prove, e che sarà di grande utilità all'Italia.

L'onorevole Relatore, nella sua Relazione, vi ha accennato quale fosse la proporzione del lavoro fatto collo comandate con quello ottenuto dagli altri proventi, e vi ha dimostrato che questi lavori sono uguali: vedete adunque che le comandate ben dirette produrranno un effetto equivalente a quello degli altri mezzi.

L'onorevole Cossilla ha parlato anche del sussidio come fosse un'elemosina; il sussidio, già ve lo disse il mio collega Ministro dell'Interno, non bisogna considerarlo come una elemosina, ma è un soccorso che il Governo dà, non nell'interesse particolare, ma nell'interesse generale. Il sussidio ha un effetto immenso sopra i lavori comunali; e l'esperienza dimostra che per un sussidio dato dal Governo si fa del lavoro per dieci. Ora, se noi diamo annualmente la somma di lire 3,000,000 per le strade e che questi sussidi sieno bene applicati secondo le norme stabilite dalla legge medesima, essi produrranno probabilmente un lavoro di trenta milioni annui e in 10 anni trecento milioni, e questi trecento milioni formano una somma rispettabile assai per migliorare grandemente le comunicazioni delle provincie italiane.

Dunque, o Signori, ritenete che la questione del sussidio non è inutile, anzi benefica, è una cosa la quale

ecciterà i Comuni a fare dei lavori molto più considerevoli di quelli che potrà fare il Governo.

Io non andrò più innanzi nell'esame di questa legge. L'onorevole preopinante ha fatto osservazioni su diversi articoli della medesima; lascio al mio collega il Ministro dei Lavori Pubblici il rispondere a tutte queste obiezioni. Solamente terminerò il mio discorso col notare che io credo questa legge non solo utile, ma indispensabile. Dirò però che questa legge mi pare incompleta e che vi manchi qualche cosa.

Per ora si può approvare com'è, ma perchè abbia tutta la sua utilità sarà opportuno in altra occasione che si faccia un'altra legge per completarla, e questa è quella che costituirà gli agenti stradali. Io ho veduto cogli occhi miei che cosa siano gli agenti stradali che sono in Francia chiamati *agents voyers*: sono individui i quali sono specialmente incaricati in ogni circondario della costruzione e manutenzione delle strade comunali; essi sono sempre in giro per la campagna, si mettono in comunicazione coi vari proprietari, parlano coi sindaci ecc., indicano, studiano le linee di strade da fare, inducono gli interessati a fare dei doni ed a concorrere con qualche somma, come offerta personale, affinchè la strada si possa eseguire; in tal modo, col concorso di particolari, coll' aiuto del Governo, la strada si fa.

Ecco le ragioni che io volevo esporre, e spero che il Senato non vorrà rifiutare il suo voto ad una legge la quale si aspetta con impazienza e con gran desiderio dalle provincie le meno felici dello Stato, quelle che sono prive di comunicazioni.

Senatore De Vincenzi *Relatore*. Dopo ciò che ha detto così bene l'onorevole Presidente del Consiglio e l'onorevole Ministro dell'Interno, io non credo in questo stadio della discussione di dover più lungamente trattenerlo il Senato, e però rinuncio alla parola.

Presidente. La parola è al Senatore Farina.

Senatore Farina. Io aveva chiesto la parola sul sistema delle comandate; se occorre però mi riservo a parlare nella discussione degli articoli.

Presidente. Se niun altro chiede la parola . . .

Senatore Pettinengo. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Pettinengo. Non intendo certamente di entrare in una materia la quale è estranea a me; ma fra le varie ragioni che udii addurre contro questo progetto di legge, e che sovra tutte mi colpì, si è che questa legge non sia necessaria perchè già le leggi attuali provvedono.

Ora, se le leggi attuali provvedono, io non credo necessario occuparci di questo progetto di legge. Ma io mi permetterò di osservare a coloro i quali la ritengono non necessaria, per quali ragioni non furono fatte le strade là dove mancano?

Insomma perchè lo stato in cui sono le provincie della Sicilia e del Napoletano non possono godere di quei vantaggi delle altre provincie per mancanza ap-

punto di strade? Se le leggi vigenti bastano, sarebbero grandemente colpevoli coloro che non le fanno eseguire; ma se queste leggi non bastano, è indispensabile provvedere a tanto ed urgente bisogno.

È indispensabile che questa legge si faccia, e si faccia particolarmente per riguardo a quelle provincie che più specialmente ne sentono il bisogno, sia per rispetto allo smercio dei prodotti naturali, sia per riguardo a tutte le transazioni commerciali, a tutte le relazioni, a tutti gli interessi, sia per la sicurezza pubblica, che grandemente si avvantaggerà delle strade.

Chiunque abbia conoscenza delle condizioni delle provincie Siciliane, ed anche delle Meridionali, e più di altri l'onorevole mio amico Di Cossilla che amministrò con tanto interessamento la provincia di Palermo, appoggerà il bisogno di far le strade.

I Prefetti e tutti coloro ai quali per dovere stava il provvedere alle strade necessarie, tutti mi rappresentavano, quando io era al governo della Sicilia, l'impossibilità di farlo.

Io non sono competente a giudicare in questa materia, per cui mi restringo a dire, che se le leggi attuali bastano, si deve abbandonare la legge che è proposta; ma se leggi attuali non bastano, è necessità, è dovere imperioso di provvedere con questa legge, particolarmente poi per quelle provincie le quali sentono ad ogni momento il bisogno di comunicazione.

Egli è in questa convinzione che io voto per la legge in discussione.

Presidente. Il Signor Senatore Manzoni Tommaso ha la parola.

Senatore Manzoni T. Dopo gli splendidi discorsi pronunciati, riescirebbe superfluo il prendere io la parola per manifestare il mio voto favorevole alla legge; ma se lo fo, e se tratterò il Senato per pochi istanti, gli è solo per adempiere ad una promessa fatta negli scorsi giorni a Palermo a molte autorevoli persone di raccomandare cioè al Senato questa legge, che ritengo utilissima per la Sicilia e feconda di bene dal lato morale, sociale e politico.

Si è detto che questa legge gravava la proprietà, ed in certo modo la grava; ma faccio osservare, che le condizioni dei proprietari con questa legge miglioreranno di certo, perchè in essa è stabilito un massimo di sovratassa comunale che non si potrà eccedere, mentre attualmente i Comuni fanno pagare il 40 per cento, senza che nessuno lo sappia.

Raccomando quindi quanto so e posso al Senato la adozione di questa legge.

Senatore Capriolo. Poichè nell'Ufficio Centrale io fui contrario all'ammissione di questa legge, quale ne viene proposta, mi permetterà il Senato che esponga brevemente i motivi che mi condussero in questa opinione.

Nessuno dell'Ufficio Centrale fu contrario alla legge, perchè credesse o creda che si possa fare a meno delle strade; nessuno sconosce, ed ha mai sconosciuta l'as-

soluta importanza non solo, ma l'assoluta necessità di avere strade per tutto: è una cosa fuori di questione; chi non sa e chi non ammetta che per mezzo della viabilità si favorisce la civiltà, la ricchezza nazionale, la sicurezza pubblica? Ma non è questa la questione; la questione sta nel vedere se per ottenere queste strade dobbiamo e possiamo usare dei mezzi straordinari e violenti che sono proposti con questa legge. Credeva e crede la maggioranza dell'Ufficio Centrale che questi mezzi non sieno i più adatti per riuscire allo scopo, e non sieno i più giusti.

Volere obbligare in questo modo cioè violentemente a fare le strade, perchè sono necessario, è un sistema che può condurre a gravi ed imprevedute conseguenze.

Molte cose sono necessarie; molte sono le istituzioni, molti ancora i miglioramenti a cui dobbiamo venire, per toccare a quel grado di civiltà e di fortuna che ne compete; lo notava anche il signor Ministro dell'Interno. Alla pubblica istruzione, per esempio, ne incombe ancora di provvedere e senza indugio, se non vogliamo essere da meno delle altre Nazioni, ed incapaci a concorrere al pubblico bene. Sì, l'istruzione pubblica, per tutti, e per noi massime, la è un'assoluta ed urgente necessità; ma, e per questo venne mai in mente ad alcuno di stabilire un *fondo speciale* per provvedere alla pubblica istruzione ed alla sua diffusione? E perchè non venne in mente ad alcuno? la ragione ne è manifesta; è ovvio quanto generale il convincimento che non è coi *mezzi violenti* che si possa riuscire al progresso ed all'educazione di una Nazione.

Credeva e crede inoltre l'Ufficio Centrale nella sua maggioranza, che questa legge non fosse e non sia opportuna. Quando per supreme ed urgenti necessità dello Stato si hanno ad aggravare le popolazioni come da più mesi ci adoperiamo ad aggravarlo, venir fuori con una legge che crea una nuova serie d'imposte straordinarie, che insomma aumenta il decimo dell'imposta fondiaria già enormemente gravosa; a ristabilire l'imposta dell'opera personale, cioè a dire la *comandate*; ad inceppamento del commercio, richiama a vita i pedaggi, ed obbliga inoltre tutti i contribuenti già così aggravati a sostenere un'aggiunta d'imposte per concorrere a sovvenire i Comuni di speciali sussidi loro largiti dallo Stato e dalla Provincia. E qui mi sia permessa una parentesi: in quanto ai *sussidi*, per me sono di opinione opposta affatto a quella dell'onorevole Di Cossilla; trattandosi di opera che, in sostanza torna a beneficio dello Stato, lo Stato non può ricusarsi di concorrervi almeno con sussidi, che io vorrei anche maggiori di quelli proposti. Diceva alunque che venir fuori colla creazione di tante nuove imposte, in tempo che il paese ne è così straordinariamente gravato, parve all'Ufficio Centrale e pare che non sia cosa da ammettersi, e tanto meno, da stimarsi *opportuna*. Ma v'ha di più. Alle altre imposte, se ne vuole pur aggiungere un'altra che è la più grave e la più inopportuna,

perchè tocca ad una legge organica, alla legge cioè dell'*espropriazione pubblica*. Si statuisce infatti, nel progetto di legge che discutiamo, che il Comune, il quale, per costruire una strada, toglie al proprietario il suo fondo, non abbia obbligo di pagarne il prezzo se non dopo dieci anni, limitandosi, durante questa mora illegale ed inammissibile, a corrisponderne gli interessi al saggio del 5 p. 0/10. Ma questa disposizione più che un'esorbitanza, ne parve e ne pare un'enormezza. Anche noi vogliamo che sia obbligatoria la costruzione delle strade, ma di quella *obbligatorietà* che è statuita nella legge amministrativa, e per la quale è tolto al Comune di fare spese *facoltative*, prima di avere soddisfatto a quelle *obbligatorie*; come si fa tuttodì per l'istruzione pubblica, per il concorso ai consorzi, e per tutti gli altri casi enunciati nell'art. 116 della legge comunale.

Ma l'*obbligatorietà* per la quale viene costituito un *fondo speciale* come si fa in questo disegno di legge, la è questa che costituisce una novità nella nostra legislazione, e che noi abbiamo respinto con tutte le nostre forze, perchè assume il carattere della violenza e di un'ingiuriosa coazione, e potrà creare del malcontento, più che non si crede, ma certo non ci condurrà mai ad avere le strade comunali. La violenza e la oppressione generano la resistenza e la reazione; e male si appone chi può credere di riuscire a compiere tutte le reti delle strade comunali con questa legge che impone gravezze intollerabili, e si appiglia a mezzi ed a modi che toccano le giuste suscettività delle amministrazioni, e quasi sono irresistibili eccitamenti alla resistenza ed al rifiuto. Piaccia a Dio che il *malcontento* suscitato da questa legge non abbia a produrre lamentevoli conseguenze.

Queste sono le ragioni principali per cui l'Ufficio Centrale nella sua maggioranza si oppone a questa legge.

Presidente. Ha la parola il Senatore Caccia.

Senatore Caccia. Il Senato permetterà che io, quale membro della minoranza, esponga in poche parole le ragioni per le quali in seno dell'Ufficio Centrale si venne ad una discrepanza d'avviso; e mi permetterà bensì l'onorevole preopinante, Senatore Capriolo, che io cominci dal dire che la disparità d'avviso non fu sull'insieme della legge; nè credo fare asserzioni per provocarne delle altre.

Il testo della Relazione è sotto gli occhi del Senato.

L'Ufficio Centrale si è scisso unicamente sul quesito: se la parola *provvederanno*, che è scritta nel primo comma del secondo articolo, induceva ad un esercizio di facoltà nel Comune, oppure era un'obbligazione di costituire il fondo speciale, come obbligazione era la costruzione delle strade comunali.

Fu questo il solo pomo della discordia, di modo che se tre dell'Ufficio Centrale vennero nell'avviso che in via d'interpretazione od in via di schiarimento, bisognava correggere l'articolo nel senso che con la parola

provvederanno, altro non si volle significare che l'esercizio di una facoltà nei Comuni di creare e costituire un fondo speciale. Ciò fermo, è evidente che non di rigetto della legge, che non di modificazione sostanziale delle sue disposizioni fu questione nell'Ufficio Centrale. In prova di ciò voi troverete, o Signori, nel progetto di legge che di rincontro a ciaschedun articolo sta scritto *identico* ossia *approvato*; soggiungo bensì che i due membri dissidenti ed in minoranza non ebbero mai pensiero di contrastare che la parola *provvederanno* non venisse a significare l'esercizio di una facoltà.

Dicevano bensì che per far sicura la maggioranza di tal implicito significato la invitavano a por mente alla discussione che ebbe luogo nella Camera elettiva, ove era stato detto ad esuberanza che non si voleva impedire ai Comuni di contribuire a loro volontà un fondo speciale; che li si voleva intanto lasciar liberi a provvedere in qualunque siasi altro modo ai bisogni per la costruzione obbligatoria delle strade; e che se i mezzi ordinarii ed i mezzi straordinarii non bastassero, potrebbero ricorrere ai mezzi che con questa legge si mettono a loro disposizione.

Non bastando questo a tranquillare gli animi della maggioranza, noi promettemmo che avremmo con loro dichiarato nella discussione avanti il Senato che la retta intelligenza della parola *provvederanno* dovrebbe essere l'esercizio di una facoltà. La minoranza soggiungeva ancora alla fine, che questa legge non fa altro che ribadire la libertà de' Comuni volenterosi a fare le strade, anzi pone a loro disposizione mezzi che non avevano.

Che questa legge per i Comuni in cui nulla si fa, appresta valido e strenuo appoggio a coloro che sono partigiani del fare, e decide gli indifferenti.

Che questa legge nel solo caso di pertinace inerzia durata per altri due anni, tramuta in obbligazione la costituzione del fondo speciale a cura e diligenza del rappresentante del Potere esecutivo nella Provincia, del Prefetto.

Signori, io non posso restarmi dal fare eco alle parole che l'on. Pettinengo ha detto. Io non vorrei ricordare, nel discutere questa legge, che vi sono leggi precedenti che rendono obbligatorie le strade. Se questo io ricordassi, ne seguirebbe che non pochi i quali hanno esercitato alte cariche nelle Provincie meridionali, dovrebbero presentarsi con le braccia conserte al petto e profferire con contrizione il *mea culpa*, *mea culpa*.

Ritorno al mio soggetto.

Ho dimostrato che la discrepanza fra i componenti l'Ufficio Centrale non è che nella interpretazione giuridica della parola *provvederanno*: avreste veduto noi della minoranza corrivi a domandarvi la correzione della parola *provvederanno*, se noi non avessimo la profonda convinzione, che versiamo quest'oggi in una contingenza insolita, ardua, e prepotentemente inflessibile?

Noi siamo incalzati, sospinti dall'opinione pubblica a votare questa legge; e questa spinta, se voi, o Signori, riandaste gli atti del Parlamento, la vedreste cominciare dal Subalpino, quando l'illustre Paleocapa nel 1857 proponea incoraggiare le costruzioni di strade comunali e provinciali coi sussidi da lui sapientemente precisati pel modo di distribuzione, e la vedreste continuare nel 1863 quando il Ministro Menabrea proponeva stanziare dal 1864 al 1868 il sussidio di 20 milioni per esecuzione di strade nelle provincie meridionali. La vedreste continuare nel 21 dicembre 1866 per le proposte dei Ministri Ricasoli, Jacini, Cordova, e Scialoja, di far costruire, per mezzo del Governo e sino alla concorrenza di 9 milioni le strade in Sicilia; ed anche nel 31 gennaio 1866 per la proposta del Ministro Jacini di sussidiare con 20 milioni la costruzione di strade nelle Provincie Meridionali.

Voi vedreste diventar più grave, più imponente questa spinta quando nell'anno decorso i rappresentanti del commercio, delle industrie, convenuti in quest'Aula deliberavano con voto unanime esser necessità urgente, immediata, che il Governo decretasse essere obbligatoria pe' Comuni la costruzione delle strade: così non più spinta, ma solenne espressione della coscienza pubblica divenne l'emanazione di una legge simile a quella che oggi si discute; e se per i luttuosi fatti di Palermo si appalesò il bisogno d'urgenti provvedimenti, anche fra essi fu collocato quello di una legge non pure limitata alla Sicilia, ma a tutte altre contrade d'Italia, per fare eseguire indilatamente la costruzione delle strade comunali.

E qui, Signori permettetemi che io proclami inadatte, scolorate, le frasi con le quali si è voluto dire esser questa una legge *utile, opportuna, congrua*. Non è tale il tipo di questa legge: essa è legge necessaria, essa è legge che non deve trovare ostacoli perchè raggiunga il suo scopo, nelle disposizioni ordinarie, comuni, che da altre leggi fosser sancite.

Signori, non deve ormai negarsi che dalla coscienza pubblica sorge il grido unanime: « fate le strade! » E voi dovete accoglierlo.

Colle strade voi scongiurerete i mali prepotenti della mancata sicurezza pubblica: con le strade migliorerete il commercio, colle strade darete sviluppo alla pubblica istruzione, con le strade aumenterete le ricchezze nazionali; con le strade affratellerete le popolazioni, e farete che alcune non più invidieranno la sorte di quelle che hanno stanza nelle città principali. Permettetemi che liberamente io il dica: per molte popolazioni del Regno l'esser prive di strade è una delle principali ragioni del grande loro malcontento e del loro malumore.

Permettetemi che soggiunga non essere spinte da emulazione invida e maligna quando imprecano contro le spese che a vantaggio delle città principali son fatte, contro i 60 milioni che vedono annualmente pagati per premi chilometrici di quelle strade ferrate che per esse

sono un mito. Gente cui è negato di uscir da vecchie borgate per mancanza di pubblica sicurezza, gente cui non è dato altrimenti recarsi al paese vicino per impervii sentieri, gente cui mai è toccato veder co' propri occhi e nella loro contrada un'opera pubblica, un solo chilometro di comoda strada, questa gente non benedirà mai la mano che la governa, questa gente non darà mai senza stenti il suo obolo per i pubblici pesi.

Ma fate le strade, ma mutate quelle romite contrade in paesi accessibili ai negozi, ai traffichi, ma fatele percorrere da viaggiatori, da speculatori; ma fate possibile lo scambio de' prodotti; all'ora sì, e lo assicuro con la piena conoscenza che ho de' miei paesi, allora sì che sarete benedetti, che sarete festeggiati dalle popolazioni rurali, e troverete in esse nuovo e vergine elemento per ritemperare anche la condizione politica del Regno. Ho detto che questa legge è necessaria, e mi è caro che siffatta sua essenziale qualità sia stata ben pure proclamata dal Presidente dei ministri; ed a lui mi associerei per renderla vieppiù efficace, vieppiù radicale, vieppiù immediatamente attuabile.

Ma se la legge è necessaria, è evidentemente *urgente*. Così se la parola *provvedranno* non si è voluta mutare con la proposta emenda se non se perchè esprima letteralmente quel che il suo spirito manifestamente precisa, non faremmo onta alla riconosciuta urgenza della legge rimandandola per questo tanto lieve motivo di emenda alla Camera elettiva, esponendola a tante e tante vicende che tutti conosciamo?

Uomini politici quali siete, non permetterete mai che una legge informata essenzialmente a ragioni politiche, sociali, e di gravissima importanza, soffra ritardo non per altro che per purità di espressione, che per correzione affatto indifferente, quando non si è mai posto in dubbio che, obbligatoria la costruzione delle strade, è concesso provvedervi con il fondo speciale senza che fosse manomesso il diritto di provvedere a quell'obbligo con altri mezzi.

Finisco con esprimere il mio voto a favore della legge, e con la bella speranza che voi, o Signori, la farete trionfare da tante svariate opposizioni.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Dopo l'eloquente discorso dell'onorevole Senatore Caccia, io temo, prendendo la parola, di diminuire, anzichè di accrescere la favorevole impressione che il Senato deve avere ricevuto dagli argomenti adottati a favore della legge. Ma poichè da altri si presentarono alcune obiezioni che potrebbero lasciare dubbio in alcuni onorevoli Senatori sulla necessità e sulla bontà di questo provvedimento, così a complemento di quanto già dissero i miei Colleghi del Ministero, che hanno preso la parola prima di me, io prego il Senato di permettermi di esporre alcune poche osservazioni in risposta alle prin-

cipali obiezioni che furono elevate contro il progetto di legge che si sta discutendo.

Una di queste obiezioni, e la quale certo potrebbe nuocere assai al favore che può meritare la legge presso il Senato, è quella che la legge non sia necessaria.

Si è detto da taluno che le nostre leggi provvedono a sufficienza sull'argomento delle strade comunali, e basterebbe la diligente osservanza di esse per dotare i Comuni delle strade loro necessarie.

Ora, io credo che siano caduti in un equivoco coloro che ciò sostengono; la legge del 1865 dispone di certo quanto occorre, perchè i Comuni possano volontariamente provvedere alla costruzione ed al mantenimento di tutte le strade che reputano di loro interesse; però, ove si eccettui la facoltà di imporre la costruzione delle strade consorziali, qualora alcuno dei Comuni interessati ne prenda l'iniziativa, non vi ha nella legge alcuna disposizione che dia all'autorità governativa una azione diretta sopra i Comuni per indurli ad adempiere a questo supremo loro dovere, a quello, cioè di provvedere laddove vi ha mancanza di strade. Ma non è soltanto sotto questo aspetto che io credo difettino nella legge disposizioni appropriate a far sì che i Comuni possano costruire le strade. È la parte finanziaria che manca affatto, od almeno è molto ristretta nella legge del 1865.

Si è esagerato molto nel dire che i Comuni sono inertì, che i Comuni non provvedono da se stessi alla costruzione delle loro strade, che hanno bisogno di essere spinti. Invece a me consta che non pochi Comuni hanno dato opera alla costruzione di strade, non pochi Comuni hanno fatto in questa bisogna un discreto cammino.

L'esemplare attività che dimostrarono le Amministrazioni provinciali non dirò in tutte, ma in quasi tutte le Provincie per dar opera alla costruzione delle strade provinciali prova evidentemente, che il paese sente vivissimo desiderio di provvedere a quelle comunicazioni, senza delle quali non può avere nè vita nè commercio. Bensì vi ha un forte ostacolo, contro il quale si devono arrestare necessariamente le Amministrazioni comunali, un ostacolo che tutta l'attività delle Amministrazioni provinciali, tutta l'autorità del Governo non potrebbe valere a rimuovere, e quest'ostacolo è la mancanza di mezzi per sostenere la spesa.

Il Senato conosce la condizione in cui si trovano i bilanci comunali: le spese obbligatorie addossate ai Comuni da diverse leggi, ed i bisogni crescenti delle amministrazioni hanno portato alla conseguenza che nei bilanci comunali non vi ha più assolutamente alcun margine per le spese facoltative.

In questa condizione di cose, e con leggi di finanza le quali limitano le imposte che il Comune è autorizzato a far pesare sui contribuenti, come potrebbe il Comune, anche il più attivo, provvedere alla costru-

zione delle strade se non ricorresse al prestito? Se le condizioni del credito pubblico si fossero mantenute quali erano nei primordi del nuovo Regno italiano, probabilmente i Comuni, senza misurare le conseguenze che ne avrebbero risentito nell'avvenire, avrebbero aggravato i loro bilanci di interessi per procacciarsi i capitali necessari per costruire le strade.

Questo è ciò che alcuni Comuni, principalmente le grandi città, hanno fatto nel 1860 e nel 1861; e se fosse durato quello stato di cose, anche gli altri Comuni ne avrebbero seguito l'esempio, spinti dalla urgenza di procurarsi quelle comunicazioni che devono dare sviluppo alle loro industrie, al loro commercio ed alla agricoltura sopra tutto.

Ma, o Signori, è noto a tutti noi come la condizione del credito oggi sia tale che i Comuni anche quando volessero ricorrervi, non lo potrebbero.

Il Comune dunque, non potendo provvedere a questo bisogno coi mezzi del suo bilancio ordinario, perchè coperto dalle spese obbligatorie, non potendo ricorrere ai prestiti, perchè la condizione del credito non glielo consente, non potendo sovrimporre ai contribuenti, è obbligato necessariamente a dimetterne il pensiero.

Ora, la legge che discutiamo crea e destina alle strade alcune risorse che ora non hanno i Comuni, e fa concorrere alla costruzione e conservazione di esse coloro che possono trarne un utile: e per conseguenza il vantaggio grande che, secondo me, apporta questa legge, è quello di togliere ai Comuni il pretesto della mancanza dei mezzi per sottrarsi all'obbligo di costruire o sistemare le loro strade. Questa legge non si limita ad ordinare teoricamente la viabilità comunale, ma di contro all'obbligo dei Comuni, designa gli obblighi che a tutti i cittadini devono incombere per formare ed assicurare il servizio delle strade.

Si è detto altresì che la legge non è necessaria in tutto il Regno, che è una legge fatta soltanto per alcune Provincie, e punto reclamata dalle condizioni delle altre.

Certamente nessuno può mettere in dubbio che le condizioni delle Provincie siano molto diverse, però anche nelle provincie le meglio dotate di strade, manca ancora, e di gran lunga, quello sviluppo di viabilità comunale, che può farci toccare, od almeno avvicinarci alla condizione in cui si trovano le Nazioni meglio di noi costituite.

Io credo che l'applicazione di questa legge possa essere più vantaggiosa bensì ad alcune Provincie, ma nello stesso tempo tutte se ne potranno avvantaggiare nel senso che ho detto poc'anzi, di trovare cioè i mezzi per fare quei lavori i quali, benchè necessari, non si possono eseguire per difetto di risorse nei Comuni.

Anche le provincie del settentrione d'Italia, anche quelle che hanno già provveduto alla loro viabilità, potranno trovare in questa legge, il mezzo di costruire quelle strade che sono dai loro interessi reclamate, ed alle quali, non avrebbero potuto provvedere senza ricorrere al prestito; se in certe circostanze speciali può

essere consentito ai Comuni di ricorrere ai prestiti, io ritengo però che sottraendo la generalità di essi alla necessità di ricorrervi, questa legge fa già un gran beneficio al paese.

È ben vero che i grandi centri popolosi, costretti come ora sono a spiegare in breve tempo una febbrile attività per corrispondere alle esigenze crescenti della civiltà, non potrebbero provvedere ai loro bisogni edili senza ricorrere a prestiti.

Ma questi Comuni possono ai debiti contrapporre quelle risorse che sono inerenti ai grandi centri della attività e della ricchezza nazionale. Immaginatoci invece i piccoli Comuni che hanno già i bilanci oberati e che per far le strade ricorrono agli imprestiti; fatti una volta non potranno mai pagarli, se non ricorrendo a quelle imposte da cui oggi rifuggono; non so veramente quale beneficio si farebbe a questi Comuni, se si eccitassero a contrarre prestiti invece di adottare senz'altro quelle contribuzioni, che la presente legge loro permette di applicare.

Queste considerazioni mi conducono naturalmente ad esaminare la portata dell'emendamento proposto all'articolo 2 dalla maggioranza dell'Ufficio Centrale. Secondo il concetto della legge votata dalla Camera dei Deputati, una volta dichiarata obbligatoria la costruzione delle strade comunali, i Comuni debbono provvedervi senz'altro coi mezzi che sono dalla legge indicati. Secondo l'opinione invece della maggioranza dell'Ufficio Centrale, la obbligatorietà rimane intatta, ma è fatta facoltà ai Comuni di provvedervi in quel modo che crederanno migliore, cioè o colle loro rendite ordinarie o con altre risorse, ovvero valendosi di quelle indicate in questa legge.

Ora, o Signori, ho già detto poc'anzi come le condizioni finanziarie dei Comuni d'Italia, salve poche eccezioni, siano tali da rendere impossibile il provvedere col loro bilancio ordinario alla costruzione di strade, quindi per me la proposta modificazione non significa altro se non che sarà obbligatoria per i Comuni la costruzione delle strade, ma ad essi sarà libero di provvedere i fondi o ricorrendo al prestito o alle imposte.

Per una parte io trovo quindi che questa modificazione toglie ogni efficacia alla legge, giacchè oggi il dire ai Comuni: ricorrete all'imprestito, è precisamente come dir loro non fate nulla.

Per altra parte quant'anche quest'eccitamento a ricorrere al prestito potesse ottenere ascolto, io non lo desidererei, giacchè non vorrei gettare i piccoli Comuni di campagna nella via, nella quale entrati una volta disesterebbero talmente le loro finanze, da non essere più in grado di rientrare in una condizione normale.

Per questi motivi prego il Senato a non accogliere la modificazione proposta all'articolo 2; mentre mi associo alle ragioni svolte dal Senatore Caccia per dimostrare che questa modificazione verrebbe a ritardare il beneficio della legge, la cui esecuzione sarebbe rimandata all'anno prossimo.

Non posso poi lasciare senza risposta l'appunto fatto a questa legge di vincolare la libertà dei Comuni; io non credo che se ne possa dire vincolata la libertà, quando i Comuni vengono dalla legge condotti ad adempire a quei doveri per i quali l'amministrazione comunale è stabilita dalla legge. La legge ha stabilito l'amministrazione comunale appunto, perchè questa amministrazione, essendo come il risultato di una riunione collettiva di tanti interessi distinti che da soli nulla o poco potrebbero fare, possa in nome collettivo provvedere agli interessi, ed ai bisogni più urgenti delle popolazioni consociate.

Ora, quando i Comuni non provvedono a questi bisogni, mancano allo scopo della loro istituzione, ed io non posso ammettere che si dica vincolare la libertà dei Comuni il chiamarli a fare quello che senz'altro avrebbero dovuto fare.

Ma io do tanta minore importanza a questa obiezione in quanto che a mio modo di credere non è l'articolo primo di questa legge che ne costituisce la vera essenza, non è il dichiarare obbligatoria la costruzione di alcune strade aventi determinati caratteri, che costituisce il valor principale di questo provvedimento. È, come già dissi, la parte economica quella che ai miei occhi prevale: è più importante per me l'articolo secondo che costituisce ai Comuni i mezzi di provvedere alla costruzione delle strade, quindi per me cade la obiezione intorno alla libertà tolta ai Comuni.

Nè vale la ragione dei confronti, messa avanti dall'onorevole Senatore Capriolo, il quale dice: « se volete obbligare i Comuni ad una cosa, per la stessa ragione li potete obbligare ad un'altra, e così togliete loro ogni libertà » ed a questo proposito ha citato l'esempio dell'istruzione pubblica. Ad un tale esempio io rispondo che appunto perchè il Governo obbliga il Comune a provvedere nell'interesse generale alla pubblica istruzione, non so vedere come non possa egualmente provvedere al soddisfacimento di quei bisogni materiali, dai quali unicamente deve nascere quella prosperità e quella vita, che è uno dei bisogni più diretti delle popolazioni.

Nulla dirò dell'obiezione fatta contro il sistema delle *comandate*, in quanto che parmi abbia completamente risposto l'onorevole Presidente del Consiglio; farò piuttosto un ultimo rimarco, che parmi di qualche importanza, intorno all'interesse che avrà lo Stato a far sì che venga dato il massimo sviluppo alle strade comunali.

Lo Stato ha in parte coperto, ed in parte intende coprire la superficie del Regno di una rete di strade ferrate, le quali mettano le popolazioni in posizione di commerciare fra di loro, e di più facilmente comunicare col l'estero.

Ora, questo grave sacrificio che lo Stato s'impone, non potrebbe mai ottenere quel compenso, cui pure ha diritto di aspettarsi, se non quando una rete completa

di strade comunali e provinciali sia eseguita, in modo da dar vita alle strade ferrate, le quali isolate in mezzo a provincie prive di strade comunali, non possono mai rendere vantaggio allo Stato, nè portare sviluppo all'industria ed al commercio delle Provincie che attraversano.

Io non ho presenti infine cifre statistiche da rassegnare al Senato, ma posso assicurarle che la maggiore o minor rendita di una strada ferrata sta sempre in giusta, anzi in rigorosa proporzione colla quantità dei chilometri delle strade comunali del territorio circostante, e sempre si accresce la rendita dove più estese sono queste strade.

Ora evidentemente, anche per questo lato, come per altri ve lo dimostrava il Presidente del Consiglio, questo progetto di legge è di interesse generale; ed io penso che la spesa di tre milioni da portarsi in bilancio, unita agli altri mezzi che verranno dai Comuni erogati per la costruzione delle strade loro, sarà fonte di prosperità generale in ogni parte del Regno da compensare all'usura il sacrificio che farà lo Stato per ottenere questo risultato.

Prego quindi il Senato a voler passare alla votazione di questa legge, persuaso che l'effetto che produrrà, massime nelle provincie meridionali, sarà eccellente inquantochè in generale tutte le domande e le lagnanze che si fanno al Governo, specialmente si riferiscono al bisogno insoddisfatto di comunicazioni.

Senatore Cossilla. Domando la parola per un fatto personale.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Cossilla. Io mi credo in dovere di rispondere una parola alle osservazioni del Senatore Di Pettinengo, il quale ha detto che non si sapeva capacitarlo come non avessi conosciuto nel tempo in cui ero Prefetto di Palermo la necessità di strade comunali, e come fossero colà grandemente desiderate, per cui durava fatica a comprendere come io sorgessi oppositore a questa legge.

Rispondo semplicemente che io sono persuaso e convinto, quanto lo possono essere tutti coloro che hanno visto quella Provincia, della accennata necessità. Il motivo per cui rifiuto il mio voto a questa legge è appunto perchè desidero le strade in quelle Provincie, ma ritengo che la legge attuale sia incapace di raggiungere quello scopo, e perciò desidero che sia posta di nuovo allo studio affinchè siano cercati i mezzi più efficaci per ottenere quanto sta nei voti di tutti, me compreso.

Voci. La chiusura.

Presidente. Se nessuno chiede più di parlare si ritirerà per chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Ora si passerà alla discussione degli articoli.

Rileggo l'articolo 1°.

PARTE I.

Costruzione obbligatoria delle strade comunali.

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

a) Che sono necessarie per porre in comunicazione il maggiore centro di popolazione di un Comune capoluogo del rispettivo circondario o col maggior centro di popolazione dei Comuni vicini;

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

c) Quelle che devono servire a mettere in comunicazione le frazioni importanti di un Comune.

Senatore Chiesi. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Chiesi. Aveva in animo di dire alcune parole in difesa di questa legge, ma non ho voluto, io pignone, far capolino in mezzo ad oratori giganti che hanno con tanta eloquenza difeso questo progetto.

Ora che siamo alla discussione dell'articolo primo non posso trattenermi dal dichiarare che voterò per questa legge perchè la credo necessaria, giusta, politica.

La credo necessaria, per le osservazioni fatte molto opportunamente dall'onorevole Senatore Pettinengo; inquantochè i fatti hanno dimostrata l'impotenza delle leggi attuali allo scopo cui mira la presente legge.

Giusta, per le osservazioni con tanta eloquenza fatte dall'onorevole ministro dell'Interno. Tutte le provincie dell'Italia formano una sola famiglia, e quando è provato che un membro di una famiglia è ammalato, tutta intera la famiglia deve concorrere e fare ogni sforzo perchè si ottenga la guarigione al più presto possibile della parte inferma;

Eminentemente politica, per le ragioni addotte tanto dall'onorevole Caccia quanto dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, in quanto che questa legge dà una giusta soddisfazione ai bisogni, ai lagni e ai desideri di numerose popolazioni.

Ecco brevemente le ragioni per le quali sono indotto a votare questa legge, anzi a votarla senza emendamento onde possa al più presto possibile essere attuata.

Presidente. Se nessuno domanda la parola, metto ai voti l'articolo 1°. Chi lo approva, sorga.

(Approvato)

PARTE II.

Costituzione di un fondo speciale per la costruzione delle strade.

Art. 2. Non bastando le rendite ordinarie ed i capitali disponibili, i Comuni provvederanno alla costruzione e sistemazione delle strade, di cui all'articolo precedente, con un fondo speciale risultante:

- a) Da una sovrimposta sulle tasse dirette non eccedente il 5 per cento delle tasse erariali;
- b) Da una tassa speciale sui principali utenti;
- c) Da prestazione d'opera degli abitanti del Comune;
- d) Da pedaggi;
- e) Da sussidi dello Stato e della Provincia, dalle offerte volontarie e dalla vendita delle aree abbandonate.

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

A quest'articolo si è fatto un emendamento dall'Ufficio Centrale al primo alinea, il quale dice:

« Non bastando le leggi ordinarie ed i capitali disponibili, è fatta facoltà ai Comuni di provvedere alla costruzione e sistemazione delle strade di cui all'articolo precedente, con un fondo speciale risultante ecc. »

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Quantunque io abbia già accennato al Senato come non crelessi opportuno questo emendamento all'articolo 2. pure credo necessario dichiarare come il Ministero non possa accettare la modificazione, non tanto perchè non la giudica opportuna come già ho avuto l'onore di esporre al Senato, ma anche perchè questa modificazione sarebbe in diretta opposizione con alcuni altri articoli i quali dovrebbero alla lor volta essere alterati; difatti qualora passasse la modificazione dell'articolo 2. non avrebbe niun valore l'articolo 9. il quale dà facoltà al Governo di provvedere alla costruzione delle strade valendosi di quei mezzi che l'articolo 2. dà nella legge stessa. Ugualmente vi sono altri articoli che avrebbero bisogno di modificazioni. Ma specialmente e sovra ogni altra cosa il dover ritardare la pubblicazione di questa legge, dalla quale si attendono tanti benefici, sarebbe già per se stesso un danno, per cui è a desiderarsi ch'essa venga votata senza modificazioni, e come è stata proposta.

Senatore Lambruschini. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Lambruschini. Sarei incoerente a me stesso se non appoggiassi la modificazione proposta dalla maggioranza dell'Ufficio Centrale. Mi duole di non poter essere della medesima opinione dell'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici che da lungo tempo onoro e stimo. Ma in questa occasione bisogna bene appurare lo stato della questione.

Niuno dubita della utilità e della necessità di procurare che le strade, dove mancano siano fatte, solamente differiamo circa ai mezzi per raggiungere lo scopo che possono essere diversi da un Comune all'altro. Crediamo che giudici della opportunità di essi come della loro efficacia, non siano che i Comuni stessi.

Si indichino pure questi mezzi, ma il giudizio intorno alla scelta dell'uno più che dell'altro dev'essere lasciato alle Provincie. Nè vale la ragione del tempo adotta dal Ministro, perchè quando nella legge si assegnano due anni per presentare soltanto i disegni parmi che fra qualche mese, quando la Camera avrà approvato l'emendamento che si propone, si avrà ancora tutto il tempo che si richiede per apparecchiare ogni cosa.

Adunque insisto perchè alle parole: *i Comuni provvederanno* siano sostituite le parole: *è fatto facoltà ai Comuni di provvedere.*

Senatore Devincenzi. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Devincenzi. In nome della minoranza dell'Ufficio Centrale debbo dare alcuni schiarimenti. Esso non intende per verun modo che la parola *provvederanno* sia una disposizione imperativa; è questa una disposizione facoltativa, nè deve essere interpretato diversamente. La minoranza dell'Ufficio Centrale è di opinione che quanto ai mezzi, questa legge sia in certo qual modo facoltativa, quanto allo scopo peraltro sia obbligatoria. I Comuni avranno facoltà, secondo la legge, di provvedere alle strade sia colle loro rendite, sia con altri mezzi, purchè ci provvedano: se dentro due anni trovano qualche rendita straordinaria, eseguiscano pure le strade come vogliono; ma se elassi i due anni, non provvedano alla costruzione delle strade, allora viene, ed allora solo, l'attuazione d'ufficio di questa legge, ed in questo caso l'art. 2. addivene esso pure obbligatorio, come è obbligatorio l'art. 1. Allora subentra il supremo interesse pubblico rappresentato da chi rappresenta lo Stato, che dice a queste piccole Comunità: voi dovete fare le strade, perchè non solamente nuocete a voi non facendole, ma nuocete a tutto lo Stato in generale.

Quindi è che la parola *provvederanno* e l'espressione *avranno facoltà* sono la stessa cosa; è una variazione che esprime lo stesso concetto finchè i Comuni adempiano l'obbligo imposto dall'articolo primo, e questa variante, senza modificare per verun modo la legge, non avrebbe altro effetto che di rimandarla all'altro ramo del Parlamento, e di dilazionarne l'approvazione. Anche ammesso che sostituendo alla parola *provvederanno* le parole *avranno facoltà*, potesse alterarsi il senso dell'articolo secondo, ci sono poi gli altri articoli che rendono l'esecuzione di queste disposizioni obbligatorie in certi casi.

Quindi in nome della minoranza dell'Ufficio Centrale per il grandissimo interesse che hanno tante popolazioni d'Italia ad avere le strade, e senza una buona legge sarà certo impossibile che le possano avere, io domando al Senato di volere rigettare questo emendamento e votare l'articolo, secondo è formulato nel progetto trasmessoci dalla Camera dei Deputati.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Io prego il Senato, a proposito di questo emendamento, di por mente ad un'avvertenza importantissima a senso mio, che faceva poco fa l'onorevole mio collega, il Ministro dei Lavori Pubblici. Egli desiderava che non si desse questa facoltà, questa latitudine che l'emendamento propone, affinché non venisse il caso che i Comuni, e specialmente i piccoli Comuni, ne abusassero gettandosi per la via degli impristiti indefiniti. E difatti a senso mio, questa è veramente la intenzione dell'articolo 2. il quale comincia così:

« Non bastando le rendite ordinarie ed i capitali disponibili, i Comuni provvederanno, ecc. »

Dunque se i Comuni hanno rendite ordinarie, o capitali disponibili, i quali sieno sufficienti a pagare le opere di cui essi hanno bisogno, allora non è necessario che usino dei mezzi posti a loro disposizione dall'art. 2; ma soltanto quando questi mezzi non bastino, soltanto quando dovrebbero ricorrere al credito, allora la legge offre loro quest'altro modo di raggiungere lo scopo.

Io credo importantissimo questo punto, o Signori, imperocchè in Italia siamo già abbastanza inoltrati nella via del debito per non aprirla ora indefinitamente a tutti i piccoli Comuni i quali abbiano bisogno di strade. Ed è per questo che io insisterei alla mia volta per raccomandare al Senato di non accettare l'emendamento e di tenersi al testo dell'art. 2. qual è stato proposto dal Ministero.

Questo in primo luogo.

Del resto, o Signori, io metto grandissima importanza a questa interpretazione, e credo necessario che il Senato ci persista anche per una ragione che è stata brevemente accennata dall'onorevole mio Collega Ministro dei Lavori Pubblici e dall'onorevole Relatore. Essi dissero che una modificazione così insignificante porterebbe la conseguenza di rimandare questa legge allo altro ramo del Parlamento e di ritardarne probabilmente di sei mesi l'applicazione.

Ora, o Signori, bisogna osservare che se è vero che occorrono due anni perchè siano fatti gli studi e le opere preparatorie per l'applicazione di questa legge, tanto più è urgente che essa venga sollecitamente pubblicata. Se la modificazione che il Senato introduce in questa legge avesse veramente un'importanza maggiore, fosse basata sopra principii degni di maggiore considerazione, non oserei insistere; certamente il Senato ha tutto il diritto di fare quegli emendamenti che crede opportuni; ma quando si tratta di una modificazione di così tenue importanza, quando si tratta di ritardare l'applicazione di una legge dalla quale le Province che mancano di strade attendono grandissimo beneficio, non posso fare a meno dal canto mio d'insistere perchè il Senato accetti l'articolo quale fu proposto dalla Camera.

Presidente. Ha la parola il Senatore Lambruschini
Senatore Lambruschini. Ho chiesto la parola per

notare che se veramente credono necessario di non ammettere la modificazione per togliere alle Comunità il diritto di fare prestiti, allora vi è una contraddizione colla dichiarazione della minoranza la quale dice che il *provvedersi* vuol dire *aver facoltà*. Se questa dichiarazione sussiste, la facoltà di cui si parla più o meno chiaramente impedisce quello che voleva il signor Ministro dei Lavori Pubblici.

Dico poi, che quando i Comuni entrano in quella via pericolosa, come giustamente la chiamava l'onorevole Ministro delle Finanze, non potranno contrarre prestiti senza l'approvazione superiore, e quando l'imprestito non sia conveniente, sarà annullato.

Io dunque non mi oppongo, anzi desidero la costruzione delle strade, ma credo si debba lasciare libertà ai Comuni di vedere quali mezzi credano più opportuni per farle, e quando il Governo crede opportuni i mezzi citati in questa legge, vi è mille modi di farsi che siano accettati dai Comuni.

Presidente. Il signor Ministro dei Lavori Pubblici ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. La facoltà, che secondo l'opinione espressa da alcuni membri dell'Ufficio Centrale sarebbe lasciata ai Comuni, è quella di valersi prima delle rendite ordinarie e poi di ricorrere ai mezzi indicati nella legge.

Certamente se un Comune crederà che sia conveniente di fare contemporaneamente le strade ed altre opere, potrà impiegare per queste ultime le risorse proprie ordinarie, e valersi per la costruzione delle strade delle contribuzioni speciali da questa legge accensentite. Se invece crederà meglio di tralasciare le altre opere per destinare alle strade i fondi che tiene in bilancio, risparmierà di ricorrere alle contribuzioni e mezzi speciali. Ma quando il Comune avrà esauriti i mezzi del suo bilancio ordinario, quando avrà esauriti i capitali disponibili, dovrà ricorrere ai mezzi straordinari indicati in questa legge.

Io credo sia tanto più necessario di attenersi a questa interpretazione, inquantochè un'interpretazione diversa cambierebbe affatto il sistema della legge. Cosa avverrebbe infatti se il Comune anzichè formare un fondo speciale per la costruzione delle strade, volesse coprire con un prestito la deficienza da questa costruzione derivante al suo bilancio? Il Comune per rimborsare il capitale e soddisfare gli interessi, non avrebbe più la imposta sui principali utenti, non ricaverebbe più un prodotto dalla prestazione personale, ma solo con una imposta generale provvederebbe in sostanza alla costruzione di quelle strade per le quali la legge avrebbe creati mezzi speciali. In questo modo si capovolgerebbe interamente la legge, e non si otterrebbe il risultato che colla legge si vuole ottenere, quello cioè di creare risorse speciali per il servizio delle strade, e di far concorrere nelle spese coloro che dalle strade a costruirsi traggono un

vantaggio più immediato. Dippiù, lo Stato non offre il suo concorso se non a quei Comuni, che dopo aver esauriti i mezzi ordinari, devono imporre questi carichi speciali; non riconoscendoli necessari, i Comuni in certo modo dimostrano di non aver bisogno del sussidio dello Stato ed ecco pertanto come la facoltà si traduca in un obbligo sotto la minaccia di perdere il concorso dello Stato.

È ben vero che qualora il Comune voglia fare un debito, deve ottenere previamente una autorizzazione, ma non è al Governo che il Comune deve richiederla. Il Governo, come sa l'onorevole Lambruschini, non ha alcuna ingerenza nell'Amministrazione comunale; è la Deputazione Provinciale dalla legge chiamata ad autorizzare il debito.

Ora, sarebbe mettere le Deputazioni provinciali in una triste posizione il pretendere che esse impediscano ai Comuni di fare un prestito quando con questo prestito essi vogliono provvedere ad un obbligo tracciato dalla legge.

Quando nei casi ordinari, i Comuni deliberano di contrarre un debito, la Deputazione provinciale può fare due obiezioni. Può dire: la spesa non è necessaria, oppure può dire: avete altri mezzi senza ricorrere al prestito; servitevi del capitale disponibile od aumentate le imposte. Ma nel caso della costruzione di strade non vi ha alternativa; la Deputazione provinciale dovrebbe sempre approvare il prestito giacché la spesa per sé stessa è dichiarata obbligatoria per legge, e non potrebbe il Comune esonerarsi; e qualora avesse esauriti tutti i mezzi del suo bilancio, esso sarebbe libero o di scegliere la via dell'imprestito, o di ricorrere all'imposte stabilite dalla legge; nè la Deputazione provinciale potrebbe astringerlo a seguire quest'ultimo sistema, se, come la maggioranza dell'Ufficio Centrale propone, soltanto facoltativa rimanesse ai Comuni la formazione d'un fondo speciale coi mezzi segnati dall'articolo 2. Se invece l'adozione di questi mezzi speciali, non è facoltativa ma obbligatoria, la Autorità Provinciale può bensì assistere al prestito per accelerare la costruzione delle strade, ma il prestito assume il carattere, secondo l'espressa dichiarazione della legge, di una anticipazione a quei contribuenti, che sono indicati dall'articolo 2, ed ai quali perciò spetta esclusivamente il formare il fondo necessario per rimborsarlo.

Per conseguenza mi pare che sia partito migliore l'adottare quanto è contenuto nel progetto di legge, ed io non posso che pregare di nuovo il Senato di volerlo accettare senza modificazioni.

Senatore **Cacace**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Cacace**. Uno dei primi elementi della bontà di una legge si è quello che i diversi articoli che la compongono si accordino fra loro in modo che l'uno sia corollario dell'altro.

Ora a me pare per verità che secondo la modifica-

zione proposta dall'Ufficio Centrale, questo processo della ragione logica della legge viene tradito, giacché l'articolo 2 non è che la conseguenza dell'articolo 1 della legge.

Nell'articolo 1 è dichiarato che sia obbligatoria per i Comuni la costruzione e sistemazione delle strade comunali, ed il 2. articolo serve a indicare i mezzi onde provvedere a questi bisogni. Laonde se per avventura la legge dichiara obbligatoria la costruzione e sistemazione delle strade comunali, è di necessità che dichiararsi anche obbligatorii i mezzi per conseguire questo fine. Pare a me che fosse più logico l'articolo come è stato proposto ed approvato dalla Camera dei Deputati che non quello a cui la maggioranza ora aderisce, perchè se questa diversa locuzione non indica una diversità di concetto, mi pare per verità, siccome le parole provano ad esprimere le idee, che certamente le parole adoperate ora dall'Ufficio Centrale in questo 2. articolo, non esprimano la stessa idea che l'articolo prima concepì, perchè l'idea come fu concepita diceva:

« Non bastando le rendite ordinarie ed i capitali disponibili, i Comuni *provvederanno* alla costruzione, e questa era una voce imperativa, una voce che imponeva, all'applicazione della quale non si poteva dire *non voglio provvedere*; e una volta che la legge dichiarasse obbligatoria la costruzione e manutenzione delle strade, il Comune non può dire: non voglio provvedere ai mezzi per ottenere questo fine.

Ora, questo concetto non si concepisce secondo la nuova locuzione adoperata, perchè l'Ufficio Centrale propone di surrogare alla parola *provvederanno*, quella è *fatta facoltà ai Comuni di provvedere*, locchè importa che siano lasciati in libertà di provvedere o no.

Io dunque domando, hanno o non hanno queste diverse frasi una diversa intelligenza? Se l'hanno, il concetto non è quello che la legge vuole. Il concetto che deve avere la legge è quello di rendere obbligatorii i mezzi per ottenere il fine; e se questo è il concetto della legge, l'articolo quale è proposto dalla maggioranza dell'Ufficio Centrale non lo conforta, imperocchè altro è il lasciare facoltà, altro imperare perchè quando si dice *provvederanno*, si dice in altri termini che sono obbligati a provvedere. Ma quando voi dite, *i Comuni avranno facoltà*, li lasciate in balia di provvedere o no.

Ne viene adunque, che secondo questa modificazione non conseguendosi il fine uniforme della legge, debbesi lasciare l'articolo quale è stato approvato dalla Camera dei Deputati. Ed io sono tanto più inchinevole a questa opinione in quanto che essendo questa una legge di cui pare che universalmente si riconosca la necessità, non bisogna trovare appicchi perchè questa legge si rimandi ad un tempo futuro, ad un tempo più remoto.

Certamente se il Senato nella sua alta saviezza credesse di ottemperare a quanto propone l'Ufficio Centrale, allora converrebbe rimandarla naturalmente alla Camera

dei Deputati, e Dio sa quando potremmo vedere attuata una legge così ardentemente desiderata.

Senatore Devincenzi. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Devincenzi, *Relatore*. In nome dell'Ufficio Centrale, perchè non vi sia equivoco nell'interpretazione, debbo dichiarare che è nell'intendimento del medesimo Ufficio Centrale che la costruzione delle strade sia obbligatoria; l'obbligatorietà primamente non istà che nella costruzione e sistemazione delle strade. Quanto ai mezzi poi, siccome questi possono essere varii, in quanto che il Comune può avere rendite ordinarie, può avere dei capitali disponibili, può avere altre risorse oltre il fondo speciale, così è nella facoltà del Comune di scegliere quelli che meglio crede fra questi mezzi. Ma se il Comune non ottemperasse all'obbligo di costruirle in un determinato tempo, allora entra la facoltà governativa a provvedere per ragione di interesse pubblico.

Questo è stato l'unanime avviso dell'Ufficio Centrale ed io pregherei l'onorevole signor Presidente a mettere ai voti l'articolo quale ci venne dalla Camera dei Deputati.

Senatore Capriolo. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Capriolo. Dirò solo poche parole per giustificare l'Ufficio Centrale dalla taccia di esser stato *illogico* nella proposta del suo emendamento all'articolo secondo, come assunse di dimostrare l'onorevole Senatore Cacace.

L'onorevole Cacace non poteva conoscere il motivo che determinava la maggioranza dell'Ufficio Centrale a proporre quell'emendamento; ecco perchè ne faceva così poco lusinghiero giudizio. È bene pertanto che questo giudizio lo conosca almeno adesso.

La maggioranza dell'Ufficio Centrale con quell'emendamento si proponeva di rendere inutile la creazione del *fondo speciale*, di cui in esso articolo secondo: essa credeva enorme cosa l'aggravare l'obbligatorietà per mezzo della creazione di un fondo speciale; e che sia enorme od almeno strano, lo riconobbe lo stesso onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici, il quale affermava che l'obbligatorietà per la costruzione delle strade vuol essere identica a quella stabilita per le spese della istruzione pubblica.

Or bene, per l'istruzione obbligatoria si è egli stabilito nella legge un fondo speciale dal quale debbano i Comuni ricavare i mezzi necessari per sopperire alle volute spese?

Noi non volemmo, lo ripeto, nè vogliamo altro, fuorchè la costruzione delle strade comunali sia dichiarata obbligatoria, come le spese dell'istruzione pubblica, e per tutte quelle altre spese nominate nell'articolo 116 della legge Comunale.

Non ne duole che per tale obbligatorietà venga scemata la libertà dei Comuni sull'amministrazione del e proprie sostanze: il Comune non può lagnarsi quando

lo si conduce a fare il bene di sè e di tutto lo Stato. Ma è l'obbligatorietà avvalorata dall'imposizione di un fondo speciale, che non possiamo ammettere, perchè è cosa inusitata nelle nostre leggi; perchè costituisce una ingiuriosa coazione, perchè può condurre alla resistenza.

Temeva pertanto la maggioranza dell'Ufficio Centrale e teme che questa legge, lungi di dare le strade quali sono desiderate da tutti, perchè è un supremo bisogno del nostro paese, ne allontani invece di molto il compimento; ed è per questo che si opponeva alla obbligatorietà statuita dall'articolo secondo, e vorrebbe che anche queste spese stradali venissero dichiarate obbligatorie nel senso statuito dalla legge comunale, che cioè non sia lecito ad alcun Comune di venire a spese facoltative, se non ha prima soddisfatto a quelle obbligatorie per la costruzione delle strade comunali.

(Voci Ai voti, ai voti).

Senatore D'Affitto. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore D'Affitto. Io sarò brevissimo, e non islancherò certo il Senato; intendo solamente di dire la mia opinione in proposito.

A me pare che la questione che si è sollevata, sia nella pratica, di poca importanza. Poichè lo scopo è certamente obbligatorio, bisogna cioè che le strade siano costruite: ora, se lo scopo è obbligatorio, fino ad un certo punto, ne devono essere obbligatorii anche i mezzi. Quando sono obbligatorii questi mezzi? Lo sono, secondo il progetto, quando le rendite comunali o i capitali disponibili non bastino a sopperire alle spese. Ma quali sono queste rendite ordinarie? La legge non lo definisce, dobbiamo trovar noi una definizione; sono quelle che nascono dal bilancio ordinario.

Ora, se voi avete l'obbligo di compiere un'opera, e le vostre rendite ordinarie non bastano all'uopo, è necessario di ricorrere ad altri mezzi; e quando non li avete la legge ve li fornisce, che voi diciate *si provvederà*, oppure *si avrà la facoltà di provvedere*, è sempre la medesima cosa, poichè non si potrà fare altro che valersi dei mezzi nuovi che vi si forniscono.

La legge con questa disposizione non intende che ad autorizzare questi nuovi mezzi, e tale pensiero della legge si rivela anche dall'articolo 9 in cui è detto che il sussidio dal Governo non sarà dato se non a quei Comuni, i quali avranno esauriti i mezzi straordinari accordati dalla legge nell'articolo secondo lettere A, B, C. Ciò vuol dire che se un Comune non ne ha bisogno, può bene non ricorrere del tutto, o non ricorrervi nella più alta misura, rinunziando al concorso da parte dello Stato.

Del resto, debbo dire qui francamente che io osservo in taluni degli avversarii a questo progetto di legge una strana contraddizione; poichè da una parte si dice: noi rigettiamo questa legge perchè è speciale, perchè non è d'interesse generale; ed a noi delle pro-

vincie meridionali, che com'è noto siamo quelli che più abbiamo necessità di strade, ci si onora di titoli che non val la pena neppur di respingere. D'altra parte si viene innanzi a farci da tutori e a voler garantire la nostra libertà, e salvarci da una gravezza che si tenta d'imporci.

Se egli è vero che questa legge non interessa che noi meridionali, si lasci pure a noi il giudizio di quello che può tornarci utile. E noi meridionali che qui sediamo per ragion di censo, vi dichiariamo di non reputare un carico, ma un beneficio, quello che dal progetto di legge si prescrive. Imperocchè, se da un lato si allarga la sfera del potere dei Comuni sui proprietari e sugli abitanti che principalmente si giovano delle nuove strade, si restringe d'altra parte alla parca misura di cinque centesimi addizionali la facoltà di sovrapporre alle tasse dirette a carico indistintamente di tutti i proprietari i cui beni son posti nel territorio del Comune. E questo è non solo un beneficio ma una giustizia già da gran tempo invocata, poichè i Comuni, il cui territorio è quasi interamente posseduto da proprietari non ivi residenti, sogliono riversare su di questi tutti i carichi, ed arricchirsi a loro spese.

Io perciò oso pregare il Senato di voler accogliere l'articolo del progetto senza la modificazione proposta dalla maggioranza dell'Ufficio Centrale.

Presidente. L'Ufficio Centrale insiste nell'emendamento?

Senatore Devincenzi, Relatore. Bisognerebbe domandare al Signor Ministro se crede che si debba mettere prima ai voti l'emendamento.

Presidente. L'emendamento si deve sempre mettere ai voti prima.

Senatore Capriolo. L'Ufficio Centrale non ha ragione di ritirarlo.

Presidente. Rileggo l'emendamento.

« È fatta facoltà ai Comuni di provvedere ecc.

Chi approva quest'emendamento, sorga.

(Non è approvato).

Rileggo l'articolo 2° quale è nel testo.

« Non bastando le rendite ordinarie ed i capitali disponibili, i Comuni provvederanno alla costruzione e sistemazione delle strade, di cui all'articolo precedente, con un fondo speciale risultante:

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

b) Da una tassa speciale sui principali utenti;

c) Da prestazione d'opera degli abitanti del Comune;

d) Da pedaggi.

e) Da sussidi dello Stato e della Provincia, dalle offerte volontarie e dalla vendita delle arce abbandonate.

» Questo fondo speciale debbe essere impiegato nella costruzione e sistemazione delle strade predette, o nel servizio di prestiti fatti per tale scopo, e non può es-

sere speso per altri casi, e neppure per la manutenzione delle strade. »

Presidente. Chi approva quest'art. 2, abbia la compiacenza di sorgere.

(Approvato.)

Voci. A domani! a domani!

No, No.

Presidente. Abbiamo la bontà di votare ancora due o tre articoli. Leggo l'art. 3.

Tassa speciale sugli utenti principali.

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

La Giunta Comunale formerà l'elenco dei principali utenti, e ne darà loro notificazione.

I reclami contro l'inserzione nell'elenco saranno presentati alla Giunta entro un mese dalla notificazione, e, quando non siano accolti, sarà aperto il ricorso al Pretore che ne giudicherà sommariamente ed inappellabilmente, intesi due periti, nominati, l'uno dalla Giunta Comunale e l'altro dall'utente.

Senatore Capriolo. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Capriolo. All'ultimo capoverso di quest'articolo si parla del giudizio di due periti, ma non si prevede il caso di dissenso fra di essi cioè a dire, se in questo caso si debba nominare il terzo e da chi si debba nominare.

Voci. Dal Pretore.

Senatore Capriolo. Anche nell'Ufficio Centrale mi si rispose che provvederebbe il Pretore; ma allora, se il Pretore può fare le veci del terzo perito, perchè non accordargli anche la facoltà di fare le veci dei due periti? Almeno si sarebbe risparmiata un'inutile spesa, e non si sarebbe fatta una disposizione affatto *anormale*. — Veda il Senato, se per fare presto, voglia anche passare sopra a questa irregolarità e peggio.

Presidente. Chi approva quest'art. 3 testè letto, sorga.

(Approvato).

Leggo l'articolo 4.

Voci. A domani, a domani.

Presidente. Per domani noi abbiamo molta materia, conviene dunque che i Signori Senatori si compiaciano di convenire un po' prima; io quindi li invito per le 12 1/2.

Voci. A mezzogiorno!

Senatore Roncalli F. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Roncalli F. Ho domandato la parola per pregare il signor Presidente di consultare il Senato,

perchè non trovo giusto che alcuni Senatori che sono i primi ad alzare la voce, debbano decidere dell'andamento della discussione e d'altro.

Presidente. Dunque l'ordine del giorno per domani sarà:

1. Continuazione della discussione sui progetti di legge che già erano all'ordine del giorno per oggi, segnati coi numeri 131, 142, 146 e 151.

2. Convenzione per la guarentigia del prestito da

contrarsi dalla Commissione del Danubio segnato col Num. 132.

3. Convenzione delle ferrovie Calabro-sicule.

4. Convalidazione di maggiori spese ai bilanci dal 1860 al 1867.

5. Finalmente convenzione per la regia cointeressata dei tabacchi, che si discuterà per l'ultima.

La seduta è dunque fissata per domani alle 12 1/2.

La seduta è sciolta (ore 6).