

## LXXXIV.

## TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1892

## Presidenza del Presidente FARINI.

**Sommario.** — *Presentazione di disegni di legge — Discussione del progetto: Modificazioni alla legge sulla costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie — Osservazioni dei senatori Finali, Suracco e Baccelli, e risposte del ministro dei lavori pubblici e del senatore Scelsi relatore — Approvazione degli articoli — Parlano sull'art. 1 i senatori Finali, Scelsi relatore, ed il ministro; sul 5 il senatore Baccelli, cui risponde il ministro — Approvazione senza osservazioni del progetto di legge: Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di prosciugamento della riva sinistra del fiume Ticino, con facoltà al comune di Sesto Calende d'imporre un contributo alle proprietà fronteggianti; e successivamente del disegno di legge: Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa d'utilità pubblica; dopo osservazioni del relatore senatore Mangilli, del ministro dei lavori pubblici e del senatore Chiaves.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 30.

Sono presenti i ministri del Tesoro e dei lavori pubblici. Intervengono in seguito il presidente del Consiglio e il ministro della marina.

Il senatore, *segretario*, CENCELLI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

**Presentazione di progetti di legge.**

LUZZATTI, *ministro del Tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato ventidue progetti di legge per eccedenza d'impegni di vari Ministeri nell'esercizio 1890 91, già approvati dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro del Tesoro della presentazione di questi disegni di legge già approvati dall'altro ramo del Parlamento, che saranno trasmessi alla Commissione permanente di finanze.

**Discussione del progetto di legge: « Modificazioni alla legge sulla costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie » (N. 122).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per modificazioni alla legge sulla costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie.

Prego il signor ministro dei lavori pubblici di dichiarare se accetta che la discussione si svolga sul progetto dell'Ufficio centrale.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto che la discussione si apra sul progetto dell'Ufficio centrale; però sull'articolo primo mi riservo di prororre opportuni emendamenti.

PRESIDENTE. Allora si dà lettura del progetto di legge proposto dall'Ufficio centrale.

Il senatore, *segretario*, VERGA C. legge:

(Vedi stampato n. 122).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI. La legge del 30 agosto 1868 la quale fece obbligo ai comuni di costruire certe categorie di strade, fu una legge provvida di civiltà.

Parlare della utilità e dei pregi che hanno le strade sarebbe cosa oziosa. Le strade sono come le vene e le arterie, per le quali circola il sangue e la vita della nazione.

La legge faceva tre categorie di queste strade obbligatorie. La prima, per mettere in comunicazione la popolazione del maggior centro del comune col capoluogo di circondario e coi maggiori centri di popolazione dei comuni vicini; la seconda per porre in comunicazione il comune colle ferrovie e così i porti; la terza di strade che dovevano mettere in comunicazione fra loro le più importanti frazioni dello stesso comune.

La legge disse che lo Stato avrebbe dato annualmente per la costruzione di queste strade un sussidio in somma non minore di 3 milioni; ma in una proporzione non eccedente il quarto della spesa totale della strada, dimodochè i 3 milioni dati dallo Stato supponevano una spesa annuale di 12 milioni per costruzione di strade.

La legge del 23 luglio 1881, quando gli animi erano dominati dalle più lusinghiere ed azzardate aspettative di proprietà finanziaria, aggiunse 10 milioni a quel sussidio annuale di 3 milioni, da darsi nel decennio 1881-90. All'anno 1890 da quella legge era dato un sussidio di 1 milione; ma per la succeduta mutazione dell'anno finanziario, che diventò composto di due metà dall'anno solare, il 1890 rimase diviso in due esercizi, e all'esercizio 1890-91, del milione che la legge del 1881 assegnava al 1890, rimase un mezzo milione; cosicchè lo esercizio 1890-91 ebbe assegnate L. 3,500,000.

La legge organica, quella cioè del 1868, che nel suo concetto ho detto essere stata grandemente provvida e per alcune provincie addirittura necessaria, non tenne a mio avviso abbastanza conto della grande diversità delle condizioni topografiche dei vari comuni.

I comuni in piano d'ordinario sono i più ricchi; e costruiscono le loro strade con una spesa relativamente minore. Invece i comuni

di montagna, sono i meno ricchi e per la costruzione delle loro strade debbono incontrare una spesa sempre maggiore, alle volte una spesa incomparabilmente maggiore.

Eppure il sussidio dello Stato tanto per gli uni quanto per gli altri rimase dalla legge del 1868 determinato nella stessa proporzione di un quarto della spesa totale.

In pratica poi, nella esecuzione della legge si ebbero gravi inconvenienti, nascenti soprattutto dalla facoltà data dalla legge ai prefetti, di ordinare la esecuzione d'ufficio delle strade, a cominciare dall'allestimento dei progetti. Furono ordinate e costruite delle strade, non dirò senza necessità, ma con poca, e forse talora nessuna utilità.

S'impiantarono degli uffici tecnici dispendiosi; e qua e là per spese di personale si consumò troppa parte delle somme che andavano a carico del comune e dello Stato, destinate alla costruzione di queste strade.

Quindi restava assottigliata molto più di quello che avrebbe dovuto essere in un normale andamento di cose, la somma che rimaneva a beneficio dei lavori, e in certe provincie dei miseri comuni ebbero ed hanno da sostenere delle spese di uffici tecnici che si addimandano delegazioni stradali, in cui uomini senza nessuna competenza tecnica, ricevono fino degli stipendi di 300 lire al mese.

La presente legge che il Senato discute e spero vorrà approvare, contiene parecchie modificazioni alla legge del 1868, delle quali sono alcune organiche ed altre di ordine puramente finanziario; ma le une e le altre hanno relazione tra di loro.

Le modificazioni organiche sono specialmente due: l'una è la limitazione delle strade di cui si può d'ufficio ordinare la costruzione, poichè d'ora innanzi non si potrà questa ordinare se non sentito il Consiglio di Stato, e se non per strade in costruzione e per strade le quali debbono mettere in comunicazione, anche indiretta (e notate l'importanza di questa modificazione) il comune col capoluogo di mandamento e di circondario, coi porti e colle ferrovie. Così rimane escluso che si possa ordinare, come si poteva colla legge del 1868, anche la costruzione d'ufficio di strade che mettono in comunicazione un comune coi comuni vicini, e per mettere in comunicazione le diverse frazioni del territorio di un comune.

Non è già che questo non si possa fare, e che anche laddove esistano vie di comunicazione indiretta non se ne possa aggiungere una più agevole e più diretta. Ma all'infuori dei casi definiti nel progetto di legge il comune resta libero di fare o non fare una strada nuova, secondo che esso ne riconosca l'utilità, e governandosi essenzialmente a misura dei mezzi di che può disporre.

L'altra variazione, che dirò organica, è quella che permette in date condizioni ai comuni alpestri, di sostituire strade mulattiere alle strade carreggiabili, senza che per questo venga loro meno il sussidio o concorso dello Stato nella spesa fino ad un quarto.

Troppi sono i nostri comuni di montagna. Le Alpi che circondano, e l'Appennino che parte l'Italia, formano territori di comuni alpestri.

Ho avuto occasione per ragione d'ufficio di occuparmi di certi preventivi di spese di strade, che si volevano imporre a certi comuni delle provincie di Calabria e della Liguria. Mi sono preso vaghezza di fare dei ragguagli della spesa; e per taluni comuni mi è capitato di trovare che la spesa che si voleva loro imporre corrispondeva a 100 o 150 volte il bilancio annuale, al doppio o al triplo del valore dell'intero capitale immobiliare del territorio comunale.

Si capisce bene che in queste condizioni di cose, era impossibile non studiare qualche temperamento, il quale, pure provvedendo alla comunicazione di questi paesi nel miglior modo possibile coi centri più prossimi, riducesse la spesa a termini sopportabili. (*Approvazioni*).

Queste sono le due principali modificazioni che mi sembra poter definire di carattere organico, che sono nel progetto di legge.

La legge poi del 1868, considerata finanziariamente era un poco troppo larga; portava l'onere di 3 milioni all'anno sul bilancio dello Stato per un tempo indefinito: senza pensare che pel bilancio dello Stato ci sono gli anni grassi, ed anche gli anni magri, gli anni delle angustie; come sono quelle in mezzo alle quali ora ci dibattiamo.

In un tempo in cui tutti erano trascinati o correvi sulla via di decretare spese, senza pensare se il bilancio dello Stato potesse esserne perturbato, e messo a mal partito.

Il bilancio pareva una miniera, di cui nessuno avrebbe mai potuto esaurire la ricchezza; e si

andava spensieratamente innanzi per una via, che conduceva a rovina; ed oggi purtroppo ne proviamo le amare e dolorose conseguenze. Quindi una disposizione legislativa, la quale determini ciò che la legge del 1868 lasciava indeterminato, mi sembra provvedimento molto opportuno.

Nel progetto ministeriale si crede di poter fissare nell'esercizio 1891-92 l'assegno dello Stato per sussidiare la costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie a 962,500 lire. Questa somma potrà bastare pel giuoco dei residui; i quali non dovrebbero teoreticamente e organicamente servire a questo; ma quando le condizioni delle finanze e del tesoro l'impongano, è da ringraziare la provvidenza, che permette di domandare, mercè di quell'espedito, minori somministrazioni di danaro alle casse dello Stato.

In quanto agli esercizi successivi, il progetto ministeriale stabilisce che l'assegno sia di 1,500,000 lire.

L'Ufficio centrale consente nella riduzione della somma di L. 3,000,000 a L. 962,500 per l'esercizio 1891-92. Ma la limitazione a L. 1,500,000 invece di farla per tutti gli esercizi successivi, la vorrebbe circoscrivere solamente all'esercizio 1892-93.

Quando verrà in discussione l'articolo primo, mi permetterò di fare una proposta al Senato, una proposta media e conciliativa, colla fiducia che possa venire accolta tanto dall'onor. ministro quanto dall'Ufficio centrale.

La somma di 1,500,000, non è esigua tanto come a prima vista pare; poichè dovendo rappresentare soltanto un quarto della spesa, suppone una spesa annua di 6,000,000 per costruzione di strade comunali obbligatorie.

Questa somma di 1,500,000 lire andrebbe, a mio avviso, a reale beneficio della costruzione delle strade, in una somma alquanto maggiore di quella che suppone l'Ufficio centrale nella sua elaborata e perspicua relazione.

Infatti esso calcola che dal milione e mezzo, debbano detrarsi 182,320 lire, per anticipazioni ai prefetti, per la spesa della carta stradale, per trasferte e competenze al personale; di modo che la somma che rimarrebbe ad utile vero della costruzione delle strade, sarebbe ridotta a poco più di un milione e 300,000 lire.

Io credo che si possa calcolarne una somma

alquanto maggiore. Infatti la carta stradale non è portata in bilancio che per 4000 lire all'anno; e le anticipazioni ai prefetti dovranno essere grandemente ridotte, perchè queste anticipazioni si facevano specialmente per le spese che dovevano sostenere per l'allestimento dei progetti delle strade, la cui esecuzione doveva essere decretata ed eseguita d'ufficio.

Ora, diminuendosi grandemente, secondo il concetto organico della nuova legge, il numero delle strade che possono essere ordinate d'ufficio, diventerà naturalmente molto minore la somma da anticiparsi ai prefetti; ed in correlazione di ciò, diventerà anche minore la spesa per le trasferte e competenze del personale addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie.

Quindi farei una prima raccomandazione all'onor. ministro, ed è questa: di vedere quali economie; applicando i più rigorosi criteri, si possono ottenere nelle somme che si spendevano, o si spendono, relative a questo servizio; sperando che vorrà fare buona accoglienza alla mia raccomandazione.

Ho già parlato di alcuni difetti, che a parer mio ha la legge del 1868; ma ve n' ha uno più grave di quelli che ho accennato; ed è che la legge del 1868 sulle strade comunali obbligatorie non provvede menomamente alla loro manutenzione (*Bene*).

Solo per incidente quella legge accenna in due punti alla manutenzione per rispetto a certe prestazioni che si devono fare; ma nessuna norma prescrive per la conservazione delle strade comunali obbligatorie.

E tutti noi che siamo qui, dal più al meno, sappiamo in che deplorabile stato si trovino alcune strade comunali che furono costruite con tanti sacrifici, tanti sforzi e tante spese.

In una provincia civilissima, nella provincia di Lucca, nello scorso estate, io ho visto alcune strade comunali, delle quali era stata talmente trascurata la manutenzione, che erano divenute quasi impraticabili. Altrove è anche peggio; e troppe sono le strade comunali, specialmente se decretate ed eseguite d'ufficio, cioè forzatamente, che non rispondono più al fine per cui furono costruite, ed alcune sono addirittura da rifare.

Ringrazio l'Ufficio centrale per la benevola menzione che gli è piaciuto fare dello studio assiduo che io ho posto intorno a questo grave

argomento; e mi associo di gran cuore alla raccomandazione, che esso fa all'onor. ministro affinché in questa materia della manutenzione delle strade comunali obbligatorie provvegga con ogni mezzo che amministrativamente gli è concesso di usare. E dove le facoltà che esso abbia, non gli paiano, o non siano sufficienti, non esiti a domandare al Parlamento un provvedimento legislativo.

Riconosco però, che il problema non è facile nè semplice; perchè vi sono provincie in che la manutenzione delle strade è in istato ottimo, in altre mediocre, in altre nulla addirittura.

Ora un provvedimento legislativo non può essere comune a tutte le strade; ma dovrebbe essere coordinato e subordinato alla diversa condizione di fatto in che nelle varie provincie si trovano le strade stesse.

Spero che anche questa raccomandazione voglia essere accolta benevolmente dal signor ministro. Ogni anno che passa il male si aggrava, ed aggravandosi il male diventa sempre più urgente il provvedimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor relatore dell'Ufficio centrale.

Senatore SCELSI, *relatore*. Signori senatori, debbo innanzi tutto dichiarare che i due emendamenti alla legge che si sta discutendo furono proposti dall'Ufficio centrale a maggioranza di quattro voti contro uno.

Veramente l'onorevole nostro collega dissenziente non disse le ragioni del suo dissenso, riservandosi forse di esporle in Senato durante la discussione.

Io faccio plauso a quanto ha detto l'onorevole senatore Finali intorno al difetto della legge organica, la quale, non tenendo conto delle diverse posizioni dei territori comunali accordò un sussidio uguale per tutte le strade obbligatorie; mentre, come ognuno sa, le strade costano meno o più secondo che sono costruite in piano, in collina, od in monte.

Credo perciò di interpretare il voto dell'Ufficio centrale pregando l'onor. ministro di tener presenti queste osservazioni quando si dovessero far modificazioni alla legge 30 agosto 1868.

In quanto agli inconvenienti notati dall'onorevole Finali, io concordo perfettamente con lui. Gli inconvenienti delle esecuzioni d'ufficio ormai sono da tutti conosciuti. Si sono affidate

delle delegazioni a persone non sempre in grado di poter adempiere al proprio compito. Per la poca capacità di alcuni di essi si sono dovuti più volte rifare progetti, mutare tracciati, rinnovare lavori; quindi perdita di tempo ed aumento di spese.

Io ho udito con piacere che l'onor. ministro intende porre ordine a questo stato di cose, sopprimendo possibilmente queste delegazioni o meglio disciplinandole.

La legge attuale apporta alla legge organica due modificazioni essenziali, che l'Ufficio centrale accetta di buon grado.

Una è quella di limitare le esecuzioni di ufficio.

L'articolo presentato prima dall'onorevole ministro, fu poi modificato e completato alla Camera dei deputati in questo senso:

« L'esecuzione d'ufficio a termini degli articoli 14 e 15 della legge 30 agosto 1868, numero 4613, non potrà decretarsi, se non sentito il Consiglio di stato, e nei soli casi di strade che si trovino in costruzione alla pubblicazione della presente legge, ovvero per quelle necessaria per congiungere comuni privi di qualunque comunicazione anche indiretta con i rispettivi capoluoghi di circondari e di mandamenti, con stazioni ferroviarie, con porti marittimi o con importanti scali lacuali e fluviali ».

L'onor. ministro nella sua relazione presentata alla Camera dei deputati disse che le strade comunali più utili sono già costruite ed in massima parte sistemate. Conviene ora rivedere gli elenchi di classificazione di strade obbligatorie per depennarvi quelle che non ebbero mai carattere di strade obbligatorie, o che lo perdettero in seguito alla costruzione di strade ferrate, di tramvie, di strade ordinarie.

Io credo che l'art. 4 del progetto approvato dalla Camera elettiva e 3° di quello del vostro Ufficio centrale, definisca bene i caratteri delle strade obbligatorie; giacchè non devono essere obbligatorie se non le strade puramente necessarie, quelle cioè indicate nell'articolo già detto. Ritengo altresì che questo articolo possa servire di criterio e di guida per fare la revisione completa delle strade obbligatorie che rimangono a costruirsi.

Un'altra utile modificazione portata alla legge del 30 agosto 1868 è quella di permettere che,

senza perdere il sussidio, si sostituiscano strade mulattiere alle obbligatorie, nei comuni alpestri, quando vi siano difficoltà di costruire strade rotabili a sezione e pendenze normali e tale sostituzione sia consigliata dalle condizioni finanziarie dei comuni e dalla esiguità degli interessi da servire.

Le ragioni sono così evidenti, che, senza aggiungere altro, l'Ufficio centrale accetta di buon grado l'articolo come è formulato nel disegno di legge in discussione.

In quanto al primo articolo, alle modificazioni che vorrebbe introdurre l'onor. ministro e alle riserve già fatte dall'onor. senatore Finali, io mi riservo alla mia volta di parlare dopo che avrò conosciuto i loro intendimenti.

L'onor. Finali ha accennato e fatto eco ad un desiderio dell'Ufficio centrale, cioè che l'onorevole ministro si occupi seriamente del modo da assicurare la manutenzione delle strade comunali, la quale in molte parti del Regno è in uno stato deplorabile.

Ho già detto nella relazione e mi piace ripeterlo, che il Ministero dei lavori pubblici si occupa con impegno di quest'argomento e che anzi l'onorevole nostro collega senatore Finali, quando reggeva quel dicastero, diede opera ad una formale inchiesta, la quale dimostrò che gli inconvenienti lamentati derivano o dal difetto assoluto, o dall'insufficienza, o dal mancato impiego dei fondi stanziati nei bilanci comunali, o dalla mancanza altresì di una sorveglianza assidua, ben organizzata e organicamente attuata. L'inchiesta pose anche in luce che in 39 provincie del Regno si stanziavano nei bilanci comunali e si spendono i fondi necessari, e quindi la manutenzione delle strade vi è (tranne alcune eccezioni) sufficiente; in nove comuni, si stanziavano i fondi, ma in misura insufficiente, e perciò la manutenzione vi è in uno stato appena mediocre; in 21 comuni non si stanziavano fondi ed in conseguenza la manutenzione non esiste, e le strade sono in condizione di deperimento; in alcune strade non esistono più neppure le tracce di lavori eseguiti.

Naturalmente, dopo questi fatti, è generalmente sentito il bisogno che vi si metta ordine e presto con un provvedimento legislativo.

L'Ufficio centrale andava all'idea di formulare alcune disposizioni per assicurare la ma-

nutenzione delle strade, ma quando seppe che il ministro se ne era occupato con lodevole solerzia, ne depose il pensiero. Però si ritiene che un buon sistema di manutenzione debba avere per base una sorveglianza assidua, organicamente disposta, e questa è la prima raccomandazione che si fa all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Un'altra raccomandazione debbo fare all'onorevole ministro in nome dell'Ufficio centrale, ed è perchè trovi modo di far reintegrare al più presto le cosiddette *trazzere* o *tratturi*.

L'onorevole ministro, che è meridionale, sa bene che nelle provincie dell'ex-regno delle due Sicilie esistono questi *tratturi*, i quali sono appunto quei larghi viali alpestri e campestri per dove i pastori fanno transitare, pascolando, il bestiame grosso e piccolo che, prima dell'inverno, discende dai monti alle marine, ed in principio dell'estate risale dalle marine alle montagne.

Questi tratturi sono larghi dove 30, dove 40 dove anche oltre 50 metri, e di ragione demaniale; ma disgraziatamente in alcuni punti sono ridotti ai minimi termini ed in altri del tutto soppressi per le usurpazioni dei proprietari confinanti, con danno della pastorizia e con pericolo continuo di sanguinosi conflitti fra pastori e proprietari usurpatori o loro agenti. Di questi tratturi negli archivi comunali esistono le mappe, e la loro reintegrazione, che al postutto è un atto di moralità e di giustizia, se ordinata dal Ministero in modo categorico ed assoluto, avrà certamente il suo pieno effetto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio innanzi tutto l'onorevole Finali dell'appoggio che ha voluto dare a questo progetto di legge.

Le mutazioni alla legge organica sono state dall'onorevole Finali e dal relatore dell'Ufficio centrale svolte in modo che non richieggono più larga illustrazione.

Con lo stabilire il sussidio delle strade mulattiere si è venuto implicitamente a stabilire la graduazione tra strade di pianura e strade di montagna, perchè tanto è costruire strade

mulattiere in montagna come strade rotabili in piano.

Quanto alla esecuzione di ufficio che è la più importante delle modificazioni organiche, non solo è stata abbastanza illustrata dall'onorevole relatore, spiegando come nell'articolo del progetto di legge sono chiaramente descritti i caratteri organici per tale istituzione, ma poi essendovi già costruite gran numero di strade obbligatorie e le più importanti, si vede anche da questo che è facile d'ora in poi procedere senza intervento diretto dell'Amministrazione governativa.

Quando verremo all'art. 1 spiegherò le mie riserve; e quindi mi resta ad occuparmi più specialmente delle raccomandazioni fattemi.

Comincerò da quella dell'onorevole Finali sulle spese di amministrazione. Certamente non tutte le 183,000 lire stabilite in bilancio saranno necessarie.

Per esempio, nell'anno in corso le anticipazioni dei prefetti non saranno che di 93 mila lire, perchè ridotti gli studi per le strade da costruirsi, le spese di amministrazione si riducono, ed anzi qualcuna è addirittura soppressa.

Circa le delegazioni stradali, alle quali si riferisce una delle osservazioni più acute fatte dall'onorevole Finali, per la parte del fondo stanziato che quelle assorbono, posso dire che non siamo in via di desiderio e di promesse future, ma già talune delegazioni stradali sono state sciolte a misura che il bisogno cessava, provvedendosi mercè il Genio civile alla direzione e sorveglianza dei lavori rimasti là dove esse esistevano.

Si svolse poi la questione molto importante della revisione.

Questa questione è sorta anche prima dell'amministrazione dell'onorevole Finali. L'onorevole Genala abbandonò il Ministero dei lavori pubblici ed a lui succedettero l'onorevole Saracco e l'onorevole Finali, due ministri certo di sommo valore, eppure la revisione non fu interamente esaurita, perchè, fino a quando non si veniva al concetto di modificare organicamente la legge e riformare l'esecuzione di ufficio, era difficile stabilire una revisione che potesse far decadere dall'elenco molte strade che già vi si trovavano.

Ora quando questo progetto sarà divenuto legge, si avranno dei criteri sicuri in proposito

e la revisione si potrà eseguire con facilità, in tempo però non breve.

Quanto poi alla manutenzione delle strade comunali obbligatorie, riconosco che è una delle questioni più salienti, perchè non importa tanto avere costruite delle strade o costruirne delle nuove, quando non si pensi alla loro conservazione.

Ora io mi sono preoccupato fino dal luglio di questo argomento, e mi sono rivolto ai prefetti e alle Deputazioni provinciali, e l'onorevole relatore ha letto il risultato delle risposte ottenute, ma sinora abbiamo diversi apprezzamenti, diversi criteri.

Occorre invece avere un criterio definitivo sul modo di provvedere.

Perchè è inutile pensare a rimedi singoli fino a che non venga il pensiero legislativo a determinare il modo di provvedere in una misura, direi così, comune a tutte le provincie, con certe necessarie distinzioni.

Ora il pensiero intorno a cui l'amministrazione volge i suoi studi sarebbe questo: che con le stesse norme vigenti per la costruzione si potesse stabilire qualche piccolo contributo sui comuni; che questo potesse essere versato in una specie di cassa centrale e provinciale; e che l'ufficio tecnico provinciale sia quello, il quale provvegga alla manutenzione delle strade comunali perfettamente come provvede alla manutenzione delle strade provinciali. Senonchè alle strade provinciali provvede esclusivamente mercè i fondi della provincia; alle strade comunali provvederebbe mediante contributi comunali e sussidi della provincia.

Questo è il sistema che a mio avviso si presenterebbe come il più agevole, inquantochè per eseguire bene la manutenzione occorre anche un corpo dirigente tecnico. Se ogni comune dovesse avere un ingegnere o dovesse fare un ufficio tecnico per conto suo, con le correnti elettorali comunali, spesso si cercherebbe, forse, di dare un qualche impiego a persona meglio benvisa all'amministrazione del comune, e non si avrebbe certamente un buon servizio di manutenzione.

Invece se a ciò può provvedere un corpo tecnico già organizzato, se questo corpo è posto fuori delle gare locali che possono esercitare indebita ingerenza nell'amministrazione comunale, e gli appalti di manutenzione, in luogo

di farsi per piccoli tronchi, perchè vi sono strade comunali di un chilometro, si possono fare per tratti più lunghi; certamente si troverà il modo di provvedere con la minore spesa e con la maggior precisione al disimpegno di un servizio che è veramente necessario.

Però questo sistema dovrebbe anche soffrire qualche eccezione perchè noi abbiamo alcune strade comunali obbligatorie, le quali fanno parte della viabilità delle grandi città. Vi sono intorno a queste grandi città molti tratti di strade foranee, ma talvolta rappresentano delle passeggiate e fanno quasi parte integrante della città. Ora siccome i grandi centri hanno i loro uffici tecnici, ed il sistema stradale di esse anche nella parte esterna è un completamento della parte urbana, e fa un tutto solo, bisognerebbe anche studiare delle eccezioni, per cui questi tratti di strada debbano esclusivamente dipendere dall'autorità comunale.

Come il Senato vede, l'amministrazione si è occupata del problema ed ha escogitato dei provvedimenti. Ora questi provvedimenti, prima che si venga ad un progetto di legge, debbono essere consentiti in certo modo dai Corpi morali affinchè siano accolti di buon grado, e quindi occorrerà ancora qualche tempo per addivenire alla presentazione di questa proposta di legge a cui il Governo mette tutte le sue cure.

Io personalmente ringrazio l'Ufficio centrale di aver sollevata la questione e di avere incitato il Governo a studiare il problema.

Vengo da ultimo ai tratturi.

Io mi associo ai desideri espressi dall'onorevole relatore.

Prima che esistessero strade ruotabili e ferrovie, specialmente nel mezzogiorno, il grande tratturo, che partiva dalla Maiella, e, per li Gran Sasso d'Italia, andava fino al golfo di Taranto, con una zona di 60 metri di larghezza, serviva pel passaggio degli armenti e di tutti i veicoli rotabili, poichè lunghi tratti, talvolta per centinaia di chilometri, presentavano una strada naturalmente carreggiabile.

Io debbo dire all'onor. senatore Scelsi che questi tratturi non sono di competenza del ministero dei lavori pubblici, ma di quello dell'agricoltura e commercio.

Anzi posso dire all'onor. Scelsi che mentre era ministro l'onor. Majorana, io essendo suo

segretario generale, ebbi ad insistere perchè qualche cosa si facesse per questi tratturi e da allora in poi di questi tratturi della lunghezza di 5 o 600 chilometri (in Sicilia si chiamano trazzere perchè sono più brevi) ce n'è qualcuno soltanto. Nelle provincie meridionali ci sono le trazzere di 30, 40 o 50 chilometri al minimo, appunto perchè sono vie fatte per andare dai monti al mare, talvolta con curve lunghissime, anche perchè servivano per il riposo degli animali. Quindi di tanto in tanto vi erano delle piazze fino a 100 metri di larghezza.

Ora molti di questi tratturi sono stati rivendicati dal demanio; alcune usurpazioni sono state composte con pagamenti corrispettivi.

Ma un lungo tratto di tratturi è stato conservato e vi sono delle guardie; ma tutto ciò, ripeto, dipende dal Ministero di agricoltura e commercio. Quindi io non posso far altro che trasmettere i voti dell'Ufficio centrale al Ministero dell'agricoltura.

Anzi io credo che quel Ministero continui a seguire questo argomento, e ad introdurre di mano in mano tutti i miglioramenti necessari.

Ad ogni modo, io non posso che associarmi ai voti dell'Ufficio centrale del Senato, e, come ho detto, farli presenti al mio collega dell'agricoltura.

Senatore SCELSI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SCELSI, *relatore*. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici della cortesia con cui ha accolto le raccomandazioni dell'Ufficio centrale; però, su quanto hanno detto tanto l'onor. Finali come l'onor. ministro, relativamente alle somme necessarie per diverse spese attinenti al servizio delle strade comunali obbligatorie, devo osservare che queste spese sono già stanziati nel progetto di bilancio presentato dallo stesso onor. ministro dei lavori pubblici per l'esercizio 1892-93 e sono le seguenti:

Art. 172, anticipazioni ai prefetti per lo studio dei progetti delle strade comunali obbligatorie, 90,000 lire.

Art. 173, compilazione delle mappe delle strade obbligatorie del Regno 1000 lire.

Art. 174, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario addetto al servizio delle strade comunali obbligatorie, 1000 lire.

Art. 175, spese di stampe eventuali per servizio delle strade comunali obbligatorie, 1500 lire.

Art. 176, indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie, 2000 lire.

Art. 177, retribuzione mensile al personale straordinario addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie, 86,820 lire.

Tutte queste somme riunite insieme fanno L. 182,320.

Dunque io non ho fatto che rilevare tali cifre dal bilancio del Ministero dei lavori pubblici; e se vi furono stanziati, vuol dire che sono necessarie, e perciò si devono diffalcare dallo stanziamento fatto a titolo di sussidio.

In quanto al modo di provvedere alla manutenzione delle strade, io ho sentito con molto piacere l'impegno con cui l'onor. ministro studia la questione, però, per conto mio personale, debbo osservare che il miglior modo di provvedere a tale servizio è quello di andare per le vie maestre, per non offendere l'autonomia dei comuni affidando, come alcuni vorrebbero, la manutenzione delle strade comunali alle provincie.

Le leggi danno il modo di ottenere il buon andamento del servizio, provvedendo d'ufficio quando le amministrazioni locali non fanno il loro dovere.

Innanzitutto, come ho già detto, bisogna stabilire un buon sistema di sorveglianza, e tale compito potrebbesi convenientemente affidare agli uffici tecnici provinciali, che dovrebbero annualmente riferire in iscritto il risultato delle loro periodiche ispezioni fatte alle strade comunali.

O queste sono mantenute bene, ed allora bisogna rispettare l'autonomia dei comuni che sono in regola; ma per quelli che non lo fossero, sarebbe il caso di fare eseguire d'ufficio i lavori di manutenzione, commettendo tale incarico alle Deputazioni provinciali.

La Deputazione provinciale, quando un comune trascuri la manutenzione delle sue strade e rimanga sorda alle rimostranze fattegli, provveda d'ufficio, servendosi dei fondi stanziati nel bilancio comunale.

Se i fondi non sono stanziati, si rivolga alla Giunta amministrativa provinciale perchè li stanzia d'ufficio.



Se i comuni fossero nell'assoluta impotenza, allora si rivolga al prefetto perchè autorizzi all'uopo le comandate, o come dice la legge 30 agosto 1868, le prestazioni in natura.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Saracco.

Senatore SARACCO. Io non desiderava di prendere parte alla presente discussione, anzi avevo vivo desiderio di potermi tacere, ma una frase che direi quasi sfuggita all'onorevole ministro, del quale io riconosco la sagacia e la grande gentilezza dell'animo, mi costringe a prendere la parola per fare un'avvertenza.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha parlato di una inchiesta iniziata dal mio predecessore diretto nel Ministero dei lavori pubblici l'onorevole Genala, ed ha soggiunto che caduto, come egli disse, il Genala sui primi del 1887, l'opera è rimasta a mezzo e non ha dato risultati soddisfacenti.

Ora io mi permetto di osservare all'onorevole ministro che la cosa non istà precisamente in questi termini. Ed in ciò invoco la testimonianza del mio successore immediato, il senatore Finali, perchè dica se io sia nel vero quando affermo che quella inchiesta continuata di poi, ha dato risultati abbastanza larghi e soddisfacenti.

A dimostrare che io sono nel vero, non ho bisogno di venir fuori con ragionamenti miei, si piuttosto mi basterà ricordare i fatti esposti dall'onorevole ministro Finali nella sua relazione sulle strade comunali obbligatorie presentata al Parlamento l'11 luglio 1890.

Ecco infatti quel che si trova a pagina 12 di questa relazione: « Nel quadro che è in fine di questo capitolo sono esposti analiticamente per provincia i risultati dei lavori di questa inchiesta compiuti durante il quadriennio dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1889 ». Questo vorrebbe già dire che l'inchiesta fu continuata sotto la mia amministrazione, poi sotto quella dell'onorevole Finali, benchè egli non abbia bisogno che io prenda le difese degli atti suoi. Ma vi ha di più. I risultati annunciati nella relazione sono questi, che in dipendenza della revisione degli elenchi avvenuti nel citato quadriennio vennero radiate dall'elenco, ben 3396 strade della lunghezza complessiva di 4,128,803 metri.

Ora, se così è, nè sarebbe ragionevole il du-

bitarne, convien pur dire che qualche risultato siasi ottenuto, così da poterne concludere che l'opera intrapresa dal Genala fu continuata di poi, con risultati non ispregevoli intieramente.

Se il Senato me lo concede, vorrei ancora citare un altro brano della citata relazione, che franca la spesa di ricordare: « Noteremo soltanto, dice il ministro, che il concetto a cui l'Amministrazione s'ispirò nell'opera di riordinamento degli elenchi, vi fu quello di ridurre nei più stretti limiti gli ordini dei comuni, le cui condizioni economiche per la maggior parte non liete facevano grave ostacolo ad una applicazione troppo estesa della legge ». Quello adunque che si vuol fare presentemente, soggiungo io, era appunto da molti anni nell'intendimento del Ministero, al quale premeva che questa revisione la quale aveva per effetto d'impedire che i comuni venissero obbligati a costruir strade delle quali non fosse riconosciuta tutta l'importanza, ed avessero così da assumer oneri superiori alle proprie forze. La sola differenza sta in ciò che allora si pensava a liberare i comuni da un soverchio peso, ed ora si pensa principalmente a sollevare le finanze dello Stato, ma è ancora evidente che la revisione ordinata nel 1885 doveva produrre in un tempo questo doppio risultato.

Conchiudendo su ciò, io mi auguro bensì e di gran cuore auguro all'onor. ministro, che sappia e possa ottenere nuovi e maggiori risultati, mercè la nuova revisione degli elenchi alla quale intende por mano, ma parmi di aver dimostrato che l'Amministrazione dei lavori pubblici ha pur cercato di fare qualche cosa, e che a Dio piacendo l'opera sua non è stata infruttuosa, se i fatti stanno quali vennero esposti nel documento ufficiale che tengo fra le mani.

Vorrei soggiungere, onorevole ministro, che se nella nuova revisione degli elenchi si adotteranno gli stessi criteri ai quali è informato l'art. 3, già 4, di questo disegno di legge, è per lo meno lecito dubitare che molte altre strade si possano ancora eliminare dagli elenchi, come il ministro mostra di credere.

Non illudiamoci, o signori, e non pensiamo anche su ciò a crearci delle illusioni come facciamo tutti i santi giorni.

Con pochi soldi noi crediamo di poter ottenere degli effetti meravigliosi, e ci inganniamo

gli uni gli altri, che è un piacere. Un cattivo andazzo è il nostro, ed anche nella materia delle strade comunali obbligatorie crediamo d'aver fatto un mondo ed abbiamo fatto ben poco; anzi si farà anche meno in avvenire.

L'onor. Finali diceva un momento fa che in fine dei conti un milione e mezzo non è piccolo aiuto

L'onor. relatore ha dimostrato col bilancio del nuovo anno alla mano, che la somma disponibile si ridurrà a poco più di un milione e 300 mila lire, e per l'anno in corso sarà di 850 mila lire.

Nè si creda che in avvenire le altre spese compenstrate nel milione e mezzo abbiano a discendere alquanto, come il ministro confida.

Io trovo in bilancio quattro o cinque capitoli di spese ridotti a lire mille, e non so comprendere come si possa sul serio discendere ancora più sotto. Voglio anche credere che si potranno ancora lesinare 50 od anche 80 mila lire, ma certo sarà fortuna se rimarrà disponibile per i comuni più di un milione e 400 mila lire l'anno, a cominciare dal prossimo esercizio.

Voi vedete che ho desiderato largheggiare ne' miei computi, perchè voglio aver piena fede nell'onor. ministro che saprà introdurre delle grandi economie, ma sarà fortuna, ripeto, se rimarrà disponibile qualche cosa, come un milione e 400 mila lire a sollievo dei comuni.

Pur non di meno l'onor. Finali vi ha detto che lo Stato accorda solamente il quarto della spesa, cosicchè il sussidio accordato in ragione di un milione e 400 mila lire l'anno suppone una spesa complessiva annuale di cinque milioni e 600 mila lire. Potrei rispondere all'onor. Finali ed al signor ministro, che la promessa del sussidio non offre ancora la prospettiva del pagamento a breve scadenza. Ma in fin de' conti credete voi che i nostri comuni non saranno chiamati, per molti e lunghi anni a spendere anche più di 5 o 6 milioni l'anno nella costruzione delle loro strade obbligatorie di maggiore importanza? Vi par proprio che in pochi anni abbiamo fatto così notevoli progressi?

La risposta a questa domanda io la trovo ancora una volta in quel prezioso documento che ho citato pur dianzi, ossia nella relazione presentata al Parlamento dall'onor. ministro Finali, dove sta scritto a caratteri di scatola « che nella vasta opera di costruzione e siste-

mazione delle strade comunali obbligatorie si era giunti presso che a metà del cammino ».

Più in là, voi trovereste ancora che, a giudizio dell'Amministrazione, rimanevano ancora circa 400 milioni da spendere, che, in effetto, potrebbero anche salire a cinque o seicento. Or, come si può mai credere che col magro concorso annuo di un milione e mezzo si possa realmente affermare che lo Stato viene efficacemente in aiuto ai poveri comuni, che intendono migliorare le loro comunicazioni stradali?

Io sono perfettamente d'accordo col Ministero quando si tratta di rinviare opere e spese non assolutamente necessarie, e però diciamo pure ai comuni che facciano lo stesso in casa propria, ma quando vi sono dei debiti sacrosanti da pagare ed a pretesto di economia si riducono gli stanziamenti, fino a mancare di fede alle date promesse, io mi ci ribello, e questo metodo singolare di economie io non l'accetto.

Per la qual cosa io rispondo all'onor. Finali ed al signor ministro: sì questo milione e mezzo all'anno rappresenta una somma discreta, e se volete, sufficiente per provvedere all'avvenire; ma come si fa a soddisfare gli impegni del passato?

Questi 12 milioni di debito arretrato che si annunziano, i quali saliranno magari a 15 o 20, quand'è che potranno essere pagati? E se in dieci o dodici anni arrivarono a soddisfare queste passività cogli annuali stanziamenti, come faremo contemporaneamente a sussidiare le nuove costruzioni? Infine, non sarà questo un secondo debito che verrà maturando, ed un atto iniquo che si commetterà a detrimento di tanti poveri comuni, i più piccoli forse ed i più travagliati del Regno?

Concludendo, o signori, io non domando che lo Stato prenda nuovi impegni per il prossimo anno, e neanche per l'avvenire. Questo solo domando, che il Parlamento non si pronuncii fino da questo giorno. L'onorevole ministro studierà la questione sotto tutti i suoi aspetti; egli vedrà, se e dove c'è un obbligo da soddisfare, e quando siasi persuaso che lo Stato si trovi davanti ad impegni veri e reali, sono certo che sentirà il dovere di ricorrere al Parlamento, e domandare i mezzi necessari per togliere i comuni dalle dure distrette nelle quali si trovano per fatto del Governo. Ma voler dire fino da ora,

che lo stanziamento annuo scenderà, anche in appresso ad un milione e mezzo, egli è lo stesso che affermare il proposito di voler rinviare a tempo indefinito il pagamento di un debito. A questo prezzo, è facile introdurre le economie in un bilancio.

Infine, o signori, riflettete anche un poco che una buona viabilità è sempre condizione di civiltà e di ricchezza di un paese, e se le condizioni della finanza non sono buone, potrebbero diventar peggiori, quando non si avvassero le sorgenti della produzione. Vedete quel che ha fatto, e sta facendo la Francia. Fino dal 1836 la Francia si è messa all'opera, ed ha speso milioni a centinaia, anzi a miliardi, per la costruzione delle sue strade consortili e comunali, e malgrado ciò si affatica ancora con larghi stanziamenti di bilancio, per migliorare la viabilità comunale. Ebbene possiamo noi dire di aver fatto altrettanto?

Al titolo pomposo della legge 30 agosto 1868 possiamo dire che corrispondano i fatti? Checchè ne sia, io accetto la legge, quale venne emendata dall'Ufficio centrale, perchè ho piena fede nell'onorevole ministro, che saprà a tempo opportuno venire avanti il Parlamento a domandare nuovi provvedimenti che offrano migliori guarentigie per l'avvenire. Se la fama dice il vero, noi siamo forse, anzi senza forse, alla vigilia di decretare nuovi sacrifici a carico dei contribuenti, per beneficio di pochi e grandi comuni. Pensi d'altra parte l'onorevole ministro, che vi ha per lo meno un migliaio e mezzo di piccoli comuni, che invocano semplicemente dallo Stato un trattamento di equità e di giustizia. (*Bene*).

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRÉSIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Non per la gentilezza dell'animo mio che l'onor. Saracco si è compiaciuto di riconoscere, ma per la profonda stima e deferenza che ho per lui e per l'onor. Finali, non poteva mai essere nel mio pensiero cosa alcuna che potesse dispiacere ad entrambi.

L'Ufficio centrale ed il relatore insistevano nella nuova revisione, ed io ho detto: vedete quante difficoltà vi sono in queste revisioni, che una, la quale fu ordinata dall'onor. Genala e doveva esser finita nel 1836, si è trascinata

ancora sotto due ministri così valorosi come i senatori Saracco e Finali.

I miei fatti specifici li ho da quell'elenco così accurato, dovuto alla diligenza del senatore Finali. Però si sono introdotte ancora modificazioni, e si sono annullate circa lire 6,624,000 di sussidi già accordati, perchè procedendo si è visto che molte delle strade sussidiate non si erano fatte ed i comuni non intendevano più di farle, perchè ferrovie, strade nazionali e di serie, avevano modificato la viabilità; o per ragioni finanziarie intendevano rinviarne la costruzione.

Volendo procedere ad una nuova revisione, anche più accurata della precedente, fo osservare che se un lavoro così diligente come quello del quale ha letto qualche brano il senatore Saracco, compiuto nel 1839 dopo 6 anni dacchè fu iniziato, ha già avuto delle nuove correzioni, esso non si potrà certo compiere in breve tempo.

Ed io ho fatto queste dichiarazioni, precisamente per dimostrare all'onor. relatore, senatore Scelsi, che l'Amministrazione seguendo l'indirizzo dei miei predecessori, fa un migliore accertamento, ma l'opera non è punto facile.

Se l'onor. Saracco, che è così accurato raccoglitore di memorie, producesse innanzi al Senato diverse relazioni di un ventennio, si vedrebbe che spesso non sono consentanee. Tutti abbiamo un poco ereditato della fretta che si è voluta dare ai lavori sotto la necessità dei bisogni impellenti delle popolazioni, e adesso che si viene all'accertamento finale dei precedenti impegni è chiaro che di giorno in giorno si scopre qualche lacuna. Io porto rispetto ai 400 milioni di cui ha parlato l'onorevole Saracco, come completamento delle opere; mi gioverò, poichè egli me ne ha dato occasione, dell'esempio stesso della Francia.

Egli non ignora che la Francia nel 1833 istituì una Cassa di 300 milioni per le strade obbligatorie, ma qualche anno dopo limitò il fondo dei mutui a 8 milioni...

Senatore SARACCO. Scusi è accresciuta di centinaia di milioni.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. ...Dal 1839 in poi è cominciato un periodo decrescente. Ora siamo nel 1892, non solo molte strade obbligatorie si sono fatte, ma bisogna tener conto delle condizioni generali, della

economia della finanza. Quindi io non posso non dividere i desideri di coloro che vogliono completate le strade obbligatorie, e ci vorranno forse altri mezzi. Anche la Francia che è quella che ha dato l'esempio e più largamente ha speso per le strade obbligatorie, ha dovuto essa stessa trovare un limite, e a più forte ragione credo che anche noi dobbiamo imporci il limite richiesto dalle nostre condizioni.

Circa le spese me ne rimetto alla relazione ministeriale.

Vi sono 86,000 lire per retribuzione al personale straordinario a carico del Ministero; quando questo personale a poco a poco scomparisca o sia assorbito negli uffici ordinari del Genio civile...

Senatore SCELSI, *relatore*. Bisognerà crescere il personale del Genio civile.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. ...No, onor. Scelsi, bisogna persuadersi di questo: noi abbiamo avuto bilanci dei lavori pubblici, di centinaia di milioni; e quello che è seguito da noi è succeduto in tutti gli altri paesi; ma una volta costruite le grandi opere, per effetto precisamente del movimento moderno, delle locomotive, dell'applicazione del vapore alla viabilità; fatte le nuove dotazioni stradali, io credo che nell'avvenire non solo nel nostro paese, ma in tutti gli altri ancora le grandi costruzioni dovranno diminuire. E noi abbiamo dovuto sempre più allargare il Genio civile, e poi aggiungere impiegati straordinari per tener dietro a questo movimento vertiginoso, che non è stato solamente il fatto del popolo italiano o di bisogni inventati dai reggitori del tempo, ma è stato un movimento mondiale.

Ma poichè si è già costruita una grande rete stradale, bisognerà procedere assai lentamente. Crediamo forse che dopo la legge del 1879, quando avremo finito di costruire i 6000 chilometri di ferrovie, ne potremo costruire altri 6000?

Dunque la legge dei limiti si impone, e non è il pensiero del rimando di spesa che ci ha preoccupato, è il pensiero organico pel quale, arrivati ad un certo punto, quando, in fatto di opere pubbliche, si è dato al paese, se non tutto ciò che è necessario, la massima parte, è giocoforza andare più adagio.

Vengo per ultimo alle condizioni dei comuni.

Onor. Saracco, ella può essere sicuro che

qualunque comune sia in credito è pagato e sarà pagato; di questo assumo impegno.

Senatore SARACCO. Sarà la parabola dei pani e dei pesci.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Senza pani e senza pesci, onor. Saracco.

Se alcuni pagamenti non sono stati eseguiti, è perchè le formalità non erano state compiute. E questo lo dichiaro nel modo più assoluto.

Si dice: vi sono undici milioni da pagare. Ma bisogna vedere quando questi undici milioni verranno a scadenza di pagamento.

Come è noto, si fa il progetto di una strada, e quando ha avuto tutte le approvazioni necessarie, si dice: questa strada costerà, mettiamo, 100,000 lire; quindi il comune ha diritto ad un sussidio di 25,000 lire. Queste 25,000 però sono soltanto impegnate, giacchè il pagamento non si fa che in corso di esecuzione o ad opera compiuta e collaudata. Solo allora il sussidio assegnato diventa titolo effettivo di pagamento liquido. Ora siccome questi undici milioni sono per strade da eseguirsi o in corso di costruzione o per lo meno non collaudate, il Governo crede che il milione e mezzo basterà al limitato svolgimento dei lavori.

Ma io del resto, come diceva all'art. 1, farò delle riserve, perchè l'onorevole senatore Saracco, l'Ufficio centrale ed il Senato, comprendono che salvo la questione di principio, cioè di ricondurre in assetto il bilancio dello Stato, di cui il ministro dei lavori pubblici è il principale Cireneo, io non voglio tarpare le ali ai desideri ed ai bisogni. Io mi auguro che si possa in avvenire avere maggiori larghezze e soddisfare non solo i bisogni necessari, ma anche i superflui.

Senatore BACCELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BACCELLI. Affinchè io possa dare il mio voto con alacre animo a questo progetto di legge vorrei pregare tanto l'Ufficio centrale, quanto l'onor. ministro a sgombrare l'animo mio da un dubbio che mi è sorto, specialmente alla lettura dell'art. 4, il cui spirito rientra nella discussione generale.

Poc'anzi il signor ministro faceva osservare come in questa legge non si tratta tanto di un rimando di spesa, quanto di fissare la fine, ossia unlimite. Ora, a raggiungere questo intento è disposto l'art. 4 come mezzo al fine.

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1892

Non appena pubblicata questa legge tutte le strade comunali obbligatorie rimangono issodatto sospese nella loro costruzione...

Senatore SCELSI, *relatore*. No.

Senatore BACCELLI. Leggerò poi l'articolo.

... la quale costruzione non potrà essere ripresa se non previo il parere del Consiglio di Stato, il quale alla sua volta non sarà libero di dare il parere in senso affermativo o negativo, ma dovrà o concedere o negare secondo gli estremi fissati nell'art. 4.

Leggo l'art. 4: L'esecuzione di ufficio a termine degli articoli 14 e 15 della legge 30 agosto 1868, n. 4613, non potrà decretarsi, se non sentito il Consiglio di Stato, e nei soli casi di strade che si trovino in costruzione alla pubblicazione della presente legge.

Dunque il Consiglio di Stato dovrà essere interrogato per proseguire la costruzione...

Senatore SCELSI, *relatore*. No, per le esecuzioni di ufficio.

Senatore BACCELLI. Ma l'esecuzione di ufficio ha luogo quando un comune si rifiuta all'obbligo impostogli dalla legge di stanziare le somme necessarie alla costruzione della strada comunale obbligatoria. Sicchè dicendosi che la esecuzione di ufficio è tolta al prefetto e che solo può essere ordinata dal Consiglio di Stato si viene implicitamente ad autorizzare i comuni a rifiutare la spesa, ossia a sospendere i lavori.

In ogni caso è certo che la presente legge forma una deroga alla legge 20 agosto 1868, la quale termina con questo articolo:

« Le disposizioni della presente legge saranno applicate alle strade consorziali ».

Ora, nel presente progetto di legge, soprattutto nell'articolo da me denunziato, non è fatta alcuna distinzione fra strade comunali obbligatorie, e strade comunali obbligatorie consorziali. Che anzi, siccome in fine di questo progetto di legge è detto che ogni altra disposizione contraria alla presente legge rimane abrogata, dobbiamo per fildi logica con chiudere che le disposizioni contenute in questa legge siano anche applicabili alle strade comunali obbligatorie consorziali, delle quali in questo progetto non è fatta menzione. Per conseguenza si aggrava la condizione delle medesime, perchè voi mi insegnate che dove la legge non distingue l'uomo non può distinguere.

Ora, se quanto io lamento non è, me ne fe-

licito; il mio dubbio è rimosso, gl'inconvenienti temuti spariscono; così io darò il mio voto con sicura coscienza. Ma se questi miei timori sono fondati, ebbene! voi affrettatevi a dilagarli.

Intanto, partendo dal mio supposto, ove l'applicazione di questa legge, e specialmente dell'art. 4, dovesse essere estesa alle strade comunali obbligatorie consorziali, innanzi tutto questa legge commetterebbe una grande violazione dei diritti quesiti; in secondo luogo verrebbe a porre un onere incompatibile in quei comuni, che si sono mostrati più ossequienti alla legge; in terzo luogo andrebbe a sperperare un grandissimo capitale, quale è quello che oggi è stato immobilizzato in costruzioni stradali, e per favorire le apparenze di un bilancio si porterebbe una grandissima ferita all'economia del paese.

Ora, vi provo tutte e tre queste asserzioni. Violereste i diritti quesiti, conciosiachè per le strade comunali obbligatorie consorziali si è dovuto formare con decreto reale un consorzio che significa associazione, società.

Ora ciascuno degli enti consorti ha acquistato contro l'altro il diritto di vedere la strada finita; e siccome questi consorzi non sempre hanno una linea spezzata, ma più spesso una retta, può darsi che il comune che sta in mezzo, non abbia ancora fatto il suo tronco. Con la disposizione del citato articolo i due comuni si sono affrettati al compito loro, come buoni soci, ma non vedranno il terzo socio compiere il dover suo.

Quindi ne sorge una violazione del diritto acquisito e si dà un premio al municipio disobbediente.

I comuni che hanno impiegato i loro capitali, manterranno o abbandoneranno queste strade? Se le manterranno, mettete un onere di manutenzione per strade che non serviranno a nulla; se le disfaranno, ne viene la conseguenza che si sperpereranno grandissimi capitali, portando un grandissimo danno all'economia della nazione ch'è quella dei comuni.

Ripeto che io sottopongo tutto ciò all'onorevole Commissione ed al signor ministro come un dubbio sorto nell'animo mio, alla lettura a occhio e croce di questo progetto di legge.

Se il dubbio non sussiste, io sarò tanto più lieto nel votare questa legge che mi sembra

buona, poichè mi è sempre sembrato che imporre l'obbligo ai comuni di costruire strade che talvolta valgono più del loro territorio, sia stata una enormezza.

La voterò anche più volentieri perchè la vedo suffragata dall'autorità incontestabile di un Finali e di un Saracco, e sono sicuro, per l'esperienza che essi hanno, che dovrà riuscire buona.

Ma, lo ripeto, desidero che questi miei dubbi siano chiariti.

Senatore SCIELSI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SCIELSI, *relatore*. Sono lieto di poter assicurare l'onore Baccelli che i suoi timori non hanno il minimo fondamento.

Per effetto dell'articolo che egli ha letto, nessuna strada consortile, o semplicemente comunale, dovrà essere sospesa. Con esso non si fa che disciplinare meglio le esecuzioni d'ufficio rendendone meno libera la decretazione.

Essendosi visto che, alla prova, non hanno dato sempre il miglior risultato, il Ministero ha proposto opportunamente e la Camera dei deputati ha deliberato, che le esecuzioni d'ufficio non si debbano d'ora innanzi ordinare se non dopo udito il parere del Consiglio di Stato, e ciò non solo per le strade che sono in corso di costruzione, ma per quelle altresì delle quali è fatta l'enumerazione nell'articolo di cui si parla.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione degli articoli, che rileggo.

#### Art. 1.

La somma da stanziare per sussidio dello Stato nella costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie, in base all'art. 9 della legge 30 agosto 1868, n. 4613, è fissata in lire 962,500 per l'esercizio 1891-92 e in lire 1,500,000 per l'esercizio 1892-93.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Finali.

Senatore FINALI. Vi è concordia tra l'Ufficio centrale ed il signor ministro, rispetto all'assegnamento da farsi in bilancio per l'esercizio 1891-92, ma non così per gli esercizi successivi.

Il Ministero propone che per l'esercizio 1891-92 si iscriva la somma di L. 962,500, e L. 1,500,000 per gli esercizi successivi; ma l'Ufficio centrale accettando la proposta ministeriale pel 1891-92, limita l'assegnamento di un milione e mezzo al solo esercizio 1892-93, lasciando la somma indeterminata per gli esercizi successivi.

Può peraltro dubitarsi che invece di essere indeterminata la somma, sia nel concetto dell'Ufficio centrale di raddoppiarla, tornando all'assegnamento della legge del 1868; ma non è concetto espresso, e non assicuro quindi che questo sia nelle sue intenzioni.

La proposta del ministro, a parlar francamente, non mi soddisfa interamente; non mi piacciono nè le previsioni per un tempo indeterminato, nè le previsioni per un volgere troppo lungo d'anni.

Chi non li abbia presenti alla mente e ne avesse vaghezza, può rivolgersi alla raccolta delle nostre leggi, per vedere che cosa sia accaduto per assegnamenti fatti per dieci o dodici anni.

Nessuna intelligenza umana ha la capacità di prevedere molto innanzi, quali saranno i bisogni dei pubblici servizi, e quali i mezzi per soddisfarli.

E poi oggi siamo proprio in un momento di raccoglimento e di riflessione; che ci è resa necessaria dal trovarci in mezzo alle conseguenze della nostra spensieratezza, e quasi direi della nostra baldanza.

Ma se il fissare per un tempo indeterminato una somma non è cosa che mi piaccia, e se credo che non si possano fare previsioni per un lungo termine, credo nondimeno che si possa farne per un breve numero di anni. Quindi non parmi doversi assecondare la proposta dell'Ufficio centrale che limiterebbe l'assegnazione di un milione e mezzo per il solo esercizio 1892-93, lasciando a speciali deliberazioni l'avvenire, seppure non vagheggi il ritorno alla legge del 1868.

Un milione e mezzo, non dico che sia una somma adeguata ai bisogni; non l'ho mai detto, solo dissi e ripeto che non è una somma spregevole.

È bene che questa materia, nella quale affluiscono tanti locali interessi, sia sottratta alle discussioni annuali del bilancio; è bene che per qualche tempo la somma resti determinata,

anche per norma di chi deve fare il bilancio del Tesoro.

Dunque, senza pigliare quella cifra fissa di un milione e mezzo per un tempo indefinito, quale proporrebbe l'onor. ministro; senza accogliere la proposta dell'Ufficio centrale di limitare la determinazione dell'assegnamento per un solo anno, proporrei che questa determinazione dell'assegno di un milione e 500 mila lire fosse fatta per tre anni.

Se le condizioni del bilancio miglioreranno in modo da potere più largamente provvedere alla costruzione delle strade comunali obbligatorie, decorso questo breve termine, tanto meglio: si proporranno somme più larghe quando siano consentite dal nostro bilancio.

Ed io che ho avuto fiducia coronata di felice risultato nello avvenire del mio paese e nella ricostituzione della sua finanza, anche quando le condizioni erano molto peggiori delle presenti, nutro anche oggi fiducia, che possiamo uscire dalle attuali strettezze, e trovarci in tempo non lontano in condizione di poter meglio provvedere non solo a questo ma ad altri servizi pubblici (*Approvazioni*).

Il mio emendamento consisterebbe in queste sole parole; dove in fine dell'articolo è detto: « è fissata in L. 962,500 per l'esercizio 1891-92, e in L. 1,500,000 per l'esercizio 1892-93 », io propongo si dica: « per i tre esercizi successivi ».

Desidererei su questa mia proposta di sentire l'avviso dell'onor. ministro e dell'Ufficio centrale.

Senatore SCILSI, *relatore*. Lo scopo per cui l'Ufficio centrale ha creduto opportuno di proporre al Senato questo emendamento è stato quello di non impegnare il futuro. E poichè gli impegni assunti dal Governo ammontano attualmente a circa 12 milioni e coi piccoli ssegni proposti dal Ministero non si potrebbe soddisfarli in meno di 10 anni, naturalmente la posizione dei comuni diventerebbe molto incomoda ed imbarazzante. Si direbbe quasi che il Governo, per diminuire i suoi imbarazzi, voglia aggravare quelli dei comuni, il che non sarebbe nè giusto, nè generoso.

L'Ufficio centrale ha considerato che ammettendosi la diminuzione dello stanziamento per due anni, il Ministero avrebbe assicurato la desiderata economia ed il tempo di rivedere

intanto gli elenchi di classificazione delle strade, per depennarvi tutte quelle che o non ebbero mai i caretieri di strade obbligatorie o lo perdettero in seguito alla costruzione di ferrovie, tramvie, e strade ordinarie; di riordinare i servizi amministrativi e tecnici che lasciano non poco a desiderare, e quindi, come è detto nella relazione, presentare al Parlamento un nuovo e completo progetto di legge, chiedendo quegli stanziamenti che dagli studi fatti risultassero necessari compatibilmente con le condizioni finanziarie dello Stato. In sostanza si propone un mezzo termine onde aiutare la finanza dello Stato senza mettere i comuni nella disperazione; giacchè anch'essi hanno degli impegni ai quali fare onore; anch'essi hanno delle scadenze fisse per prestiti avuti da Casse di risparmio, da banche popolari, e dagli stessi intraprenditori di opere, ai quali devono intanto corrispondere i relativi interessi, alcuni dei quali anche gravosi del 6, del 7 ed anche dell'8 per cento.

Ma, poichè l'onor. Finali crede che convenga prendere una via di mezzo e propone una modificazione al nostro emendamento, che l'Ufficio centrale non ha nessuna difficoltà ad accettarlo; vuole dire che, invece di due anni, saranno tre: tempo più che sufficiente perchè il Ministero possa mettere in chiaro il vero stato di fatto di questo importante servizio e studiare quali utili modificazioni convenga introdurre in esso e nella legge organica del 30 agosto 1868.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA *ministro dei lavori pubblici*. Io debbo fare osservare all'Ufficio centrale ed al Senato che i due anni dei quali ha parlato il relatore, nel momento in cui siamo, si riducono ad un solo, perchè uno è l'esercizio in corso, e la somma stanziata in questo esercizio è quella del bilancio approvato dalla Camera dei deputati e dal Senato.

Dunque non resterebbe che un anno.

Io voglio seguire l'onor. relatore dell'Ufficio centrale nel suo ragionamento.

Egli dice: farete delle revisioni, presenterete una nuova legge, ed avete il tempo di provvedere.

Ma l'onor. relatore dell'Ufficio centrale sa meglio di me che pel 15 settembre le amministra-

zioni debbono fare i loro bilanci dell'esercizio 1893-94, perchè nel mese di novembre debbono essere presentati al Parlamento.

Crede l'on. relatore che si possa di qui al luglio fare una nuova legge su questa materia, e introdurre dei nuovi stanziamenti e in base a quelli fare il bilancio 1893-94?

Quindi io posso accettare l'emendamento dell'on. Finali, inquantochè, come ha osservato benissimo l'on. Finali, le leggi specialmente quelle di riparto di spesa, non sono eterne, e quando vi è un periodo congruo che permetta a un piano finanziario di svolgersi ed alla amministrazione di poter svolgere il suo indirizzo senza ostacoli legislativi, dico che l'emendamento in quei termini si può accettare, ed io l'accetto volentieri.

Prego l'Ufficio centrale a riflettere che con questa proposta media veniamo a metterci in un terreno veramente pratico, mentre con la sua proposta, con le migliori intenzioni, se anche io avessi voluto accettarla, ci saremmo trovati di fronte a difficoltà quasi insormontabili.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Ho chiesto la parola per una dichiarazione.

Io non voglio rompere quest'accordo che si è manifestato tra l'onorevole Finali e l'onorevole ministro dei lavori pubblici da una parte, ed i miei colleghi dell'Ufficio centrale dall'altra, ma sento il bisogno di fare una dichiarazione che è questa. Io voterò l'emendamento, perchè ho fede che l'onorevole ministro dei lavori pubblici sosterrà virilmente avanti l'altro ramo del Parlamento una proposta che direttamente gli appartiene, e che forma parte di un disegno di legge che sta davanti alla Camera dei deputati; in virtù del quale gli effetti della legge 30 agosto 1868 rimarranno sostanzialmente sospesi, fino a che sia compiuta una nuova revisione, che dovrà esser fatta delle strade da classificarsi fra le comunali obbligatorie. Meglio così a mio avviso, che dar promesse le quali non si possono mantenere.

Questa è la ragione per la quale io mi accosto all'emendamento concordato; e poi ancora, perchè ho piena fiducia che presentandosi il bisogno in questo primo triennio di chieder nuovi fondi per pagare il debito attuale, il signor ministro non mancherà al suo dovere.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola verremo ai voti.

Pongo ai voti per primo l'emendamento proposto dal senatore Finali, accettato dal ministro e dall'Ufficio centrale, il quale consiste nel sostituire in fine dell'articolo alle parole « l'esercizio 1892-93 » le altre « per i tre esercizi successivi ».

Chi approva questo emendamento è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ai voti il complesso dell'art. 1 così emendato.

Chi l'approva si alzi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Osservo che essendo stato soppresso l'articolo secondo del progetto ministeriale, l'articolo terzo diventa articolo secondo.

Senatore SCELSI, *relatore*. Sissignore.

PRESIDENTE. Leggo l'articolo 2.

#### Art. 2.

È abrogato l'ultimo capoverso dell'articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 7009 (serie 3<sup>a</sup>).

Senatore SCELSI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SCELSI, *relatore*. Quest'articolo è una conseguenza del concetto di economia che informa il presente progetto di legge. Colla legge 20 luglio 1890 furono diminuite dallo stanziamento per l'esercizio 1890-91 lire 650,000 col l'obbligo di reintegrarle nel corso di quattro esercizi.

Ora il Ministero rinunzia a tale reintegrazione, e l'Ufficio centrale accetta la proposta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo secondo del quale ho dato lettura.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 3.

L'esecuzione d'ufficio a termini degli articoli 14 e 15 della legge 30 agosto 1868, numero 4613, non potrà decretarsi, se non sentito il Consiglio di Stato, e nei soli casi di strade che si trovino in costruzione alla pubblicazione



della presente legge, ovvero per quelle necessarie per congiungere comuni privi di qualunque comunicazione anche indiretta con i rispettivi capoluoghi di circondari e di mandamenti, con stazioni ferroviarie, con porti marittimi o con importanti scali lacuali e fluviali.

(Approvato).

#### Art. 4.

Le strade obbligatorie nei comuni alpestri possono essere sostituite da strade mulattiere e concorrere al sussidio.

La sostituzione sarà consentita quando vi siano gravi difficoltà di esecuzione di una strada rotabile a sezione e pendenze normali, e sia consigliata dalle condizioni finanziarie dei comuni e dall'esiguità degli interessi economici da servire.

(Approvato).

#### Art. 5.

È abrogata qualunque disposizione contraria alla presente legge.

Senatore BACCELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BACCELLI. L'articolo 4 è stato approvato; io non ho ripreso la parola per non tediarlo il Senato e per non parere troppo esigente: solo desidero che l'onorevole ministro mi dia un affidamento che tranquillizzi la mia coscienza. E questo affidamento tanto più lo desidero inquantochè non mi sembra che il gentilissimo relatore dell'Ufficio centrale abbia bene afferrato il mio concetto.

Secondo la legge del 1868, che colla presente è abrogata, la esecuzione di ufficio ha luogo quando il comune che è obbligato a costruire la strada, vuoi che questa strada sia unica per sè, vuoi che sia ramo di un consorzio, si rifiuti al dovere suo; per conseguenza quando dovrà trovare esecuzione l'articolo 4? Quando un comune si rifiuta o di fare la strada obbligatoria tutta sua, o di costruire quel tratto che gli spetta. Voi dite che quando si tratta di esecuzione d'ufficio si deve sentire il Consiglio di Stato; ebbene voi venite a dire che il prefetto non può, non deve più rendere obbligatoria la strada spettante al comune con-

sorte, ma devè aspettare il parere del Consiglio di Stato. Onde l'inconveniente da me lamentato, cioè che nelle strade consortili possa il comune giovarsi della sua disobbedienza alla legge, pregiudicando il diritto quisito degli altri comuni, rimane sempre in piedi.

Onde la necessità che il ministro con una sua dichiarazione mi affidi che l'articolo 5 è unicamente concepito per le strade comunali obbligatorie, non consortili, o per le strade da costruirsi *ex novo*, ossia per quelle che non si trovano in atto di costruzione, ma per quelle che dovranno essere costruite.

Senza questo affidamento, tutti i dubbi mi rimangono. Quindi attendo dalla cortesia del signor ministro una parola che mi tranquillizzi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. L'articolo è molto chiaro: esso non riguarda che l'avvenire. Se vi sono strade anche di un solo comune che siano in esecuzione, siccome per queste essendo soggette al procedimento d'ufficio, si sono dovuti compiere tutti gli atti, è chiaro che debbano continuare a costruirsi.

Senatore BACCELLI. Consortili.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. O consortili, o di un solo comune, è lo stesso. Nulla è mutato rispetto ai Consorzi.

Quello che si viene a modificare è ciò che concerne la costruzione d'ufficio d'una strada. Tutte le disposizioni che permettono ai comuni di opporsi restano integralmente.

Anche nella costituzione di un Consorzio, non solo per strade, ma per qualunque altra opera, un comune che non vuole contribuire, ha diritto di opporsi, e si va davanti al Consiglio di Stato.

Con questo articolo, come ripeto, non viene ad abrogarsi che la facoltà data ai prefetti d'iniziare la costruzione d'ufficio.

Senatore BACCELLI. Prendo la parola per ringraziare l'onorevole ministro dell'affidamento che mi ha dato che mi tranquillizza pienamente sullo scopo della legge.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 5 che ho letto.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI. — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1892

Questo disegno di legge si voterà a scrutinio segreto nella seduta di lunedì.

**Discussione del progetto di legge: « Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di prosciugamento della riva sinistra del fiume Ticino, con facoltà al comune di Sesto Calende d'imporre un contributo alle proprietà fronteggianti » (N. 127).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di prosciugamento della riva sinistra del fiume Ticino, con facoltà al comune di Sesto Calende d'imporre un contributo alle proprietà fronteggianti.

Prego il signor senatore, segretario, Verga C. di dar lettura di questo disegno di legge.

Senatore, *segretario*, VERGA C. dà lettura del progetto di legge.

(Vedi stampato n. 127).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Senatore MANGILLI, *relatore*. Il progetto di legge in discussione è di così poca entità, e ne è così evidente l'utilità, che l'Ufficio centrale non crede di dover nulla aggiungere a quanto è scritto nella breve relazione, e prega pertanto il Senato a dar voto favorevole.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

#### Art. 1.

Sono dichiarate di pubblica utilità le opere di prosciugamento della riva sinistra del fiume Ticino, lungo l'abitato di Sesto Calende, secondo il progetto 16 maggio 1888 degli ingegneri Agudio e Didioni, la cui planimetria, vidimata dal Ministero dei lavori pubblici, sarà depositata negli archivi di Stato; ed è assegnato il termine di mesi sei per l'esecuzione delle opere stesse.

(Approvato).

#### Art. 2.

È concessa facoltà al comune di Sesto Calende di chiamare a contributo, per non oltre la metà della spesa, i proprietari delle case che fronteggiano la riva da prosciugare.

Per siffatto contributo si applicheranno le disposizioni degli articoli 78, 79, 80 e 81 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

(Approvato).

#### Art. 3.

Un regolamento, deliberato dal Consiglio comunale di Sesto Calende, ed approvato per decreto reale, previo avviso della Giunta provinciale amministrativa e del Consiglio di Stato, provvederà per la esecuzione della presente legge.

(Approvato).

Anche questo progetto di legge si voterà a scrutinio segreto nella seduta di lunedì.

**Discussione del progetto di legge: « Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica » (N. 116).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Chiedo al signor ministro dei lavori pubblici se accetta che la discussione si apra sul disegno di legge quale è proposto dall'Ufficio centrale o se mantenga il proprio.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto che la discussione si apra sul progetto di legge dell'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Prego il signor senatore, segretario, Celesia di dar lettura del progetto di legge dell'Ufficio centrale.

Il senatore *segretario*, CELESIA, legge:

#### Articolo unico.

All'art. 10 della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità approvato colla legge 18 dicembre 1879, n. 2359, è sostituito l'articolo seguente:

Per le opere provinciali e comunali, i progetti delle quali devono per legge essere dal Ministero dei lavori pubblici approvati, la dichiarazione di pubblica utilità è fatta col decreto ministeriale d'approvazione del progetto, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Per tutte le opere di cui l'approvazione è per legge deferita ai prefetti o alle Giunte amministrative, la dichiarazione di pubblica utilità è attribuita ai prefetti, sentite le medesime Giunte.

Essa deve essere preceduta dalla pubblicazione della relativa domanda a norma degli articoli 3, 4 e 5, dalla visita locale e del parere dell'Ufficio del Genio civile, e viene pronunciata col decreto stesso di approvazione del progetto.

Ove sieno presentate opposizioni contro la pubblica utilità dell'opera, il prefetto pronunzierà sentita di nuovo la Giunta.

Contro il decreto prefettizio, è ammesso il ricorso degli interessati al Governo del Re, il quale provvede con decreto reale, sentiti il Consiglio superiore ed il Consiglio di Stato.

Il termine per ricorrere è di trenta giorni dalla data della pubblicazione del decreto prefettizio.

La dichiarazione di pubblica utilità per le opere provinciali e comunali dispensa dall'autorizzazione all'acquisto degli stabili da occuparsi prescritta dalla legge 5 giugno 1850, n. 1037.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Senatore MANGILLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MANGILLI, *relatore*. Come ho avuto ad indicare nella relazione, e come il Senato avrà di già rilevato, questo progetto di legge nella modesta sua forma, segna un primo importante passo in quella via di razionale decentramento e di semplificazione dei servigi amministrativi che è nel programma del Ministero. Per ciò l'Ufficio centrale, associandosi di tutto cuore alla provvida e savia opera sua, non può a meno di non rendere ampio tributo di lode al Governo esprimendogli qui la maggior sua compiacenza.

Le semplificazioni che vennero introdotte, se il Senato lo permette, verranno da me accennate in brevissime parole.

Esse consistono:

1° Nel ridurre ad un solo decreto i due, che dalla legge precedente si esigevano perchè un'opera pubblica qualunque, conseguisse carattere di pubblica utilità, e ciò così quando trattasi di opere riservate alla competenza del Ministero dei lavori pubblici, quanto per quelle che sono deferite alla competenza dei prefetti;

2° Nel disporre che con quel solo unico decreto col quale le opere vengono dichiarate di pubblica utilità sieno approvati eziandio i progetti tecnici relativi;

3° Disponendo che il decreto del prefetto che dichiara la pubblica utilità di un'opera valga alla dispensa dell'obbligo di invocare l'autorizzazione richiesta dalla legge del 1865 per l'acquisto da parte degli enti morali di qualunque anche minima frazione di proprietà immobiliare.

Queste semplificazioni hanno un valore molto superiore alla esigua importanza che a prima vista mostrerebbe avere questa legge e la ragione è che, siccome le opere pubbliche di poca entità per valore sono incomparabilmente maggiori in numero delle grandi opere, così avviene che i superiori dicasteri, ai quali in passato dovevano venire le relative pratiche non una volta sola ma due volte, approvata questa nuova legge ne saranno sgravati con risparmio notevolissimo di opera e di tempo. Così potranno, con maggiore interesse accudire a studi di più alta importanza.

Per queste ragioni che sarebbe inutile sviluppare ulteriormente specie dacchè questa legge pare non incontri opposizione, l'Ufficio centrale, senz'altro aggiungere, s'affretta a raccomandarla all'approvazione del Senato. Se nel progresso della discussione sorgeranno obiezioni, o richiederassi qualche variante, l'Ufficio centrale sarà ben lieto di esaminarla ed ove sia il caso di accoglierla nel testo dell'articolo.

Anzi fin d'ora si crede in dovere di annunziare che una di tali varianti è stata già presentata dal signor ministro dei lavori pubblici, variante che lo stesso Ufficio centrale trova molto opportuna e saviamente pensata, per cui è lieto di dichiarare che ad essa si associa.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Come il relatore dell'Ufficio centrale, con breve ma chiara favella, ha espresso al Senato, questo progetto di legge è un progetto di decentramento e di semplificazione dei più facili e dei più innocui, perchè non si tratta che di ridurre qualche formalità amministrativa.

Spesso accade che per l'espropriazione di un piccolo pezzo di terra o di una casetta del valore di poche centinaia di lire bisogna arrivare sino al dicastero centrale e far firmare un decreto a Sua Maestà il Re. Viceversa con questo progetto di legge molti di questi atti possono compiersi presso le prefetture con sufficiente garanzia; tutto ciò quando vi sia acquiescenza delle parti. Ma se gli espropriandi credono di non accettare, allora si riprende la procedura ordinaria, e così il diritto sancito dallo Statuto, che la proprietà è inviolabile, ha tutte le garanzie, perchè si ripete la procedura come è stabilita nella legge presente e si arriva fino alla solennità di un decreto reale.

Per queste ragioni, tanto semplici e brevi, io ringraziando l'Ufficio centrale non solo dell'adesione, ma delle parole molto cortesi che ha avuto per il ministro proponente, pregherei il Senato di dar suffragio favorevole alla presente legge.

Senatore MANGILLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MANGILLI, *relatore*. La modificazione che si sarebbe concordata col signor ministro sarebbe questa.

L'onor. ministro ha fatto riflettere che per certe distinzioni risultanti da speciali locuzioni adoperate in qualcuna delle nostre leggi può darsi che qualche caso possa non rimanere compreso nella formola dell'Ufficio centrale adoperata per questo terzo comma.

Per esempio, trattandosi di cimiteri la legge distingue la costruzione dall'ampliamento. Ora colla redazione del comma tal quale è proposto potrebbe discutersi se la facoltà data ai prefetti di pronunziare intorno alla pubblica utilità della loro costruzione, si estendesse anche a dichiarare la pubblica utilità del loro ampliamento: il che ognuno vede, che sarebbe

assurdo; sarebbero competenti per il più, e non lo sarebbero per il meno.

Qualcosa di simile, potrebbe avvenire anche riguardo le strade vicinali.

Toglie ogni possibilità di tali controsensi la variante suggerita dall'onorevole ministro. Sarebbe la seguente: « per tutte le opere di cui l'approvazione è per legge deferita ai prefetti, alle Giunte provinciali amministrative ai consigli comunali ed alle rappresentanze consorziali, la dichiarazione di pubblica utilità è attribuita a prefetti sentite le medesime Giunte » in luogo delle parole: « per tutte le opere, di cui l'approvazione è per legge deferita ai prefetti o alle Giunte provinciali amministrative ecc.

Ripeto che l'Ufficio centrale è ben lieto di accogliere la variante suggerita dall'onor. ministro, e di essa lo ringrazia, proponendola, siccome la propone al voto del Senato.

PRESIDENTE. Dunque l'Ufficio centrale propone d'accordo col sig. ministro che al 3° paragrafo sia fatto il seguente emendamento:

Invece di dire « Per tutte le opere di cui l'approvazione è per legge deferita ai prefetti o alle Giunte amministrative, la dichiarazione, ecc. » si dica: « Per tutte le opere di cui l'approvazione è per legge deferita ai prefetti, alle Giunte amministrative, ai Consigli comunali ed alle rappresentanze consorziali, la dichiarazione, ecc. ».

Senatore CHIAVES. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CHIAVES. Io mi permetterei di far notare agli onorevoli colleghi dell'Ufficio centrale che nell'ultimo periodo dell'articolo ove si dice: « quando siano state presentate opposizioni contro la pubblica utilità dell'opera il prefetto pronunzierà, sentita di nuovo la Giunta, » nasce il dubbio se si potesse trattare anche di opposizioni contro il progetto. Percchè sono due cose diverse, la dichiarazione di pubblica utilità e il progetto delle opere da farsi. Entrambi questi oggetti possono dar luogo ad opposizione.

In quest'ultimo paragrafo non si parla che di opposizione contro la pubblica utilità dell'opera; può darsi che mi inganni e che questa dizione comprenda anche l'opposizione al progetto come conseguenza di ciò che si è detto nel paragrafo precedente.

Non ho presente ora il testo della legge

che si vuole modificare, ma sarei grato all'Ufficio centrale se volesse dissiparmi questo dubbio.

Senatore MANGILLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MANGILLI, *relatore*. L'Ufficio centrale ha creduto che con questa enunciazione si abbracci tutto ciò che può riguardare l'espropriazione, dal progetto che la inizia, fino alle opposizioni che possono sorgere a combatterla. Deve inoltre far notare che mantenendosi intatte le disposizioni degli articoli 3, 4, 5 della legge, prescrivendosi cioè che debba farsi una visita speciale in luogo, che debba sentirsi il parere della Giunta amministrativa e quello dell'ufficio del Genio civile, nessuna delle garanzie che erano date dalla legge agli espropriandi è tolta, se pur tali garanzie non vengono aumentate.

In una parola, a parte che in luogo di due decreti ve ne sarà d'ora in avanti un solo, e che questo decreto unico verrà pronunziato per le opere di minor conto, dai prefetti, nessun altro mutamento di massima, è con questa legge introdotto, nessuna garanzia diminuita. È naturale che, siccome la prima di tutte le opposizioni che possono sorgere, può essere quella che riguarda il progetto, così sopra di essa innanzi tutto debba il prefetto pronunziare: ma non di essa sola, come era nel sistema precedente dei due decreti. Se non che, insieme alle opposizioni sorte contro il progetto, il nuovo unico decreto risolverà ogni altra modalità dell'opera, sia in se stessa che nei suoi caratteri di « opera di pubblica utilità ».

Per queste ragioni l'Ufficio centrale ritiene che sia implicito nella formola presentata anche il caso contemplato dall'onor. Chiaves. Ma se l'egregio senatore crede che una parola di più possa aggiungere maggiore chiarezza alla legge, nessuna difficoltà per parte dell'Ufficio di accoglierla, lieto che tale parola valga a dissipare una dubbiezza qualunque e prevenire anche un solo caso di falsa od inesatta interpretazione: e ciò tanto più, che tale parola nulla guasta nè altera, nè alla sostanza, nè alla forma dell'articolo.

Senatore CHIAVES. La mia proposta sarebbe:

« Ove siano presentate opposizioni contro il progetto o contro la pubblica utilità dell'opera il prefetto pronuncierà, ecc. ecc. »

Senatore MANGILLI, *relatore*. Accetto l'aggiunta del senatore Chiaves, e a nome dell'Ufficio centrale prego il Senato di ammetterne anche un'altra, di ripetere cioè le parole: « Giunte provinciali amministrative » alla fine del terzo comma dell'articolo, e ciò per maggior chiarezza e per togliere ogni dubbio che trattisi di quelle o di altre Giunte.

Senatore CHIAVES. Mi associo completamente alle proposte dell'Ufficio centrale.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho alcuna difficoltà di accettare le proposte modificazioni, rammenterò solo che questo progetto riguarda esclusivamente il procedimento per causa di pubblica utilità.

Siccome prima di giungere alla espropriazione per pubblica utilità, si possono fare molte opposizioni, non ho difficoltà di accettare l'aggiunta proposta per il principio che, *quod superest non vitiat*.

Senatore CHIAVES. Il principio è questo ed è molto semplice. Fino a che non viene il decreto il quale deve comprendere e l'approvazione del progetto, e la dichiarazione di pubblica utilità, sono possibili le opposizioni: se le opposizioni sono possibili e per l'una cosa e per l'altra, è necessario che ciò sia detto nell'ultimo capoverso.

PRESIDENTE. Porrò dunque ai voti i due emendamenti che si propongono.

Senatore MANGILLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MANGILLI, *relatore*. Giacchè siamo in via di aggiungere semplici parole a maggior chiarezza di questa legge, permetta il Senato che io sottoponga alla sua approvazione un ultimo desiderio espresso da qualcuno dei nostri colleghi perchè sia aggiunto al testo del 5<sup>o</sup> comma dell'articolo unico, quasi in fine, ove sono le parole « Consiglio superiore », le altre « dei lavori pubblici », completando così la dizione che pur sarebbe abbastanza chiara, dicendo cioè « Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

Che si trattasse del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e non d'un altro, nè l'Ufficio centrale nè altri poteva metterlo in dubbio. Così almeno pare a noi. Pur tuttavia, siccome è anche più chiaro scrivendolo, l'Ufficio centrale si fa lecito proporlo.

PRESIDENTE. Verremo dunque ai voti.

Chi approva che al terzo paragrafo, dopo le parole « ai prefetti o alle Giunte amministrative » si aggiunga « ai Consigli comunali e alle rappresentanze consorziali », è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Chi approva che al quinto paragrafo, dopo la parola « opera » si aggiunga « o contro il progetto », è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

Chi approva che in fine dello stesso paragrafo quinto, dopo le parole « la Giunta » si aggiungano le altre « provinciale amministrativa », è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Finalmente chi approva che nel sesto paragrafo, dopo le parole « Consiglio superiore » si aggiunga « dei lavori pubblici », è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Approvati così gli emendamenti, questo progetto di legge di un solo articolo si voterà pure a scrutinio segreto nella seduta di lunedì prossimo.

Ed ora, vista l'ora tarda, ed anche perchè il progetto di legge che ora seguirebbe porterà molta discussione, rimanderemo questa a lunedì prossimo.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta pubblica di lunedì.

I. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Organici, stipendi e tasse per gl'Istituti d'istruzione secondaria classica;

Modificazioni alla legge sulla costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie;

Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di prosciugamento della riva sinistra del fiume Ticino, con facoltà al comune di Sesto Calende d'imporre un contributo alle proprietà fronteggianti;

Modificazione alla legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Sull'esercizio dei telefoni;

Convenzione colle Società esercenti le strade ferrate per il servizio di navigazione fra Reggio e Messina in corrispondenza coi treni ferroviari;

Autorizzazione alle provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892 il rispettivo limite medio del triennio 1884-85-86;

Abolizione delle servitù di legnatico nel territorio di Tatti (Massa Marittima);

Vendita ai comuni di Cornuda, Cessalto e Chiarano dei boschi Fagarè, Olmè e San Marco di Campagna in provincia di Treviso;

Elenco di petizioni;

Legge consolare;

Provvedimenti per gl'infortuni nel lavoro.

La seduta è levata (ore 5 e 15).