

Numero della proposta

245

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1867.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 19. Aprile 1868
dal Ministro dei Lavori Pubbli

OGGETTO

Relatore

Cadolini

Approvata nella tornata del 16. Aprile 1867

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE.
presentato dal ministro dei lavori pubblici
(PASINI)
nella tornata del 19 dicembre 1868

Costruzione e sistemazione di strade nelle provincie
meridionali continentali.

Concittà
DISTRIBUITO AGLI UFFICI

il 30 Gennaio 1869

Approvata la Legge nella tornata del *16. Aprile 1869*

COMMISSIONE ELETTA DAGLI UFFICI

Uff. 1	<i>Carolini</i>	Uff. 6	<i>Lafava</i>
„ 2	<i>Ciurini</i>	„ 7	<i>Lafava</i>
„ 3	<i>Colonna</i>	„ 8	
„ 4	<i>De Luca Francesco</i>	„ 9	<i>Ny</i>
„ 5	<i>Morelli Donato</i>		

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE

Presidente *Colonna*
Segretario *Lafava*
Relatore *Carolini*

PRESENTATA LA RELAZIONE

il 17 Marzo 69

CONVOCAZIONE DELLA COMMISSIONE

Alle ore <i>12 merid</i>	del <i>1 Febbrajo 1869</i>	nel <i>Gabinetto 4°</i>	<i>Carolini</i>
Alle ore <i>11 merid</i>	del <i>18 id.</i>	nel <i>1° uff. uff. uff.</i>	
Alle ore <i>10 aut.</i>	del <i>19 id.</i>	nel	
Alle ore <i>11 1/2</i>	del <i>22 id.</i>	nel	
Alle ore <i>11 1/2</i>	del <i>1 Marzo id.</i>	nel	
Alle ore <i>11 1/2</i>	del <i>2 Marzo id.</i>	nel	
Alle ore <i>11 1/2</i>	del <i>9 id.</i>	nel	
Alle ore <i>11 1/2</i>	del <i>10 id.</i>	nel	
Alle ore <i>11 1/2</i>	del <i>12 Marzo id.</i>	nel	
Alle ore <i>11 1/2</i>	del <i>13 Marzo id.</i>	nel	
Alle ore <i>11 1/2</i>	del <i>14 Marzo id.</i>	nel	
Alle ore	del <i>con interpellanze</i>	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	
Alle ore	del	nel	

NB. Il Segretario è pregato di indicare la costituzione della Commissione; ed occorrendole di ritenere parte dei documenti o tutto l'incartamento di farne apposita annotazione nella seconda pagina della cartella, che occorre venga sempre restituita alla Segreteria.

Atto di ~~...~~

alla Commissione

PROGETTO DI LEGGE N. 5

1. È compresa nel progetto di legge n. 5
- 1. Non in fine. Le costruzioni
fino a lotto sarebbe lungo
circa chi. 50 in cui app. di £ 1,000,000
2. Non compresa. Parebbe chi. 65 circa,
le ne trovano costruite, ma stando,
chi. 30 in fronte e in fianco,
e in fianco alle mura - spianate
sulle mura per chi. 20. Il resto
di 10 costruzioni, tale costruzione, e il
perfezionamento dei tre tronchi ora indicati
potrebbe richiedere Lire 650,000
3. Non compresa - Parebbe lungo
chi. 92 le richiederebbe £ 450,000
4. Non compresa. Dovrebbe andare per le
origini del paese. Parebbe circa chi. 32,
il costo più prossimo di Lire 450,000
5. Non compresa. Parebbe di chi. 100; le ne
trovano costruite 20 in totale di chi. 10
mancando un paio; il resto di chi. 90 lo
Laurenzano. Costo forse parte della strada
di Costa o strada propria di n. 1 della B.
categoria nel progetto = l'app. di chi. 60 costerebbe £ 900,000
6. Non compresa. Parebbe chi. 95 che potrebbe
richiedere Lire 650,000

Fiume di Genova 1896

MINISTERO
DEI
Lavori Pubblici
Cabinetto del Ministro
c. 7

M. 2357.
W. 245

Il progetto di legge, che ebbe l'onore di presentare alla Camera dei Deputati il 19 Dicembre 1868 (c. 245) per autorizzare di strade nelle provincie vicinate della Penisola, incaricò di cui è insubordinato nei nomi dei paesi, le quali sono segnate sull'unità esemplare.

Prego la S. V. a volerne fare avvertito il Comitato della Camera, allorchè avrà ad esaminare il progetto di legge, e nello stesso tempo a presentargli le seguenti osservazioni di fatto sulla Relazione

1. La strada che da S. Salvatore di Sperrano Albanese mette alla ferrovia presso S. Mauro di Rossano (al n. 9 della 1. categoria pag. 47) non fu intera compiuta dalla Provincia, ed il Ministero non ne fu informato che in questi giorni. Lo Stato non assume quindi altro carico che quello

O. P. E.
Il Presidente della
Camera dei Deputati

del mantenimento di essa. Non è
il caso però di diminuire il fondo
iscritto all'art. 6 del progetto di legge,
perchè non essendo compilate tutte
i calcoli tecnici la spesa fu esposta
in complesso sopra dati approssima-
tivi, siccome fu fatto già per le
reti stradali della Sicilia e della
Sardegna.

2.° Mentre il Governo riconosce
la necessità di una strada che
congiunga Cassina ad Amantea
sulla marina del Mediterraneo (al
n.° 5 della 3.ª categoria pag. 6) non
può fin d'ora stabilire con sicurezza
la quale sarà la linea a preferirsi,
sebbene quella annunciata nella Re-
lazione sia quella suggerita da
gl' Ingegneri del Governo: e si ri-
serva per conseguenza di proce-
dere ad ulteriori studi tecnici, e
di consultare il Consiglio Provin-
ciale di Cassina intorno ai termini

che deve formare la nuova strada.

3. Il Ministero sta allestendo una carta topografica in piccola scala della rete stradale nelle provincie Meridionali, e spera di poterla fra breve mettere a disposizione della Camera pel caso che ritenesse conveniente di farla pubblicare a carico della Relazione della sua Commissione.

Il Ministro

Prögm



*P. N. 2386.
Z. 4-289.*

Firenze, addì 3. Settembre 1869

*Direzione Generale
delle Acque e Strade.*

*Divisione 3.^o Sezione 1.^a
N.°*

Indicare nella risposta la Div.^o ed il N.° della presente.

Oggetto

*Documenti relativi al progetto
di Legge N.° 245*

*Reinvia al Ministro
per mezzo della Segreteria
S. M. S.*

*Si risposta alla cortese Nota
del 1.° andante N.° 2254 mi prego
trasmettere alla E. S. la già pro-
messa carta delle provincie d'Esp.
siccome nella quale sono segnate
a diversi colori le strade compre-
se nel progetto di Legge N.° 245, in
una parte dei documenti chiesti
dalla Giunta incaricata di esami-
nare il progetto stesso, riservando-
mi di mandarli tutti, non appena
saranno raccolti.*

*M. Ministro
J. Capini*

() () S. M. S.

*Il Presidente della Camera
dei Deputati*

**MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI**

Dirazione Generale
delle Acque e Strade.

Divisione 3.^a Sezione 1.^a
N. 19416. C. 1118

Indicare nella risposta la Direzione ed il N. della presente

Oggetto

Invio di documenti rela-
tivi al progetto di Legge
N. 245

A. S. E.
All'Onorevole Presidente
della Camera de' Deputati.

10.
Firenze, addi 3. Marzo 1869

1. N. 245.
In n. 245.

Per completare i documenti richiesti dalla Giunta incaricata di esaminare il disegno di Legge di N. 245, il sottoscritto pregarvi trasmettere a S. P. Q. N. 3 cartelle delle provincie Napoletane, nelle quali oltre alle strade esistenti e a quelle delle tre categorie che si propongono ed il dato progetto di legge, son pervenute le strade provinciali, un quadro dimostrante tutte le somme stanziato nei bilanci 1861 e successivi a tutto il 1865 per opere stradali nelle varie parti del Regno, e le spese fatte in tale periodo; gli elenchi delle strade classificate tra le provinciali in conformità della legge sui Lavori Pubblici, e le deliberazioni prese in proposito dai Consigli provinciali; le deliberazioni dei Consigli stessi, tendenti ad ottenere che alcune strade fossero dichiarate Nazionali; un quadro delle Strade Nazionali della Sardegna e della Sicilia e le

carte delle due isole.

Un quanto alle tre carte di tutte le provincie Napoletane il sottoscritto stima opportuno di far notare, che in quelle che già il Ministero avea trasmesse alla Giunta, si erano indicate sotto il titolo di segn come strade di antica costruzione, quelle a piccoli tratti che si confondevano coi puntini. Ma i piccoli tratti corrispondevano alle strade provinciali, le quali a maggior chiarezza si sono ora segnate in videtto pieno, de costruite, e a trattolini de in costruzione. I piccoli punti continuano ad indicarsi i sentieri, fra i quali si comprendono pure le strade comunali, di cui il Ministero non ha ancora cognizione comunque sia in corrispondenza colle Prefetture per la esecuzione della legge relativa. E questa la ragione per la quale non può darsi la richiesta carta topografica delle strade comunali.

Rispetto alle strade provinciali, il sottoscritto deve avvertire che si è limitato a trasmettere gli elenchi e le deliberazioni

zioni di quelle provvisorie per le
quali la classificazione ha un
lo luogo.

Il Ministro
Pajon

**MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI**

Direzione Generale
delle Acque e Strade.

Divisione 3.^a Sezione 1.^a
N. 2547 D' Uff.^o

Indicare nella risposta la Direzione il N. della presente.

Oggetto

Sul progetto di legge per la
costruzione e sistemazione delle
strade nelle provincie napoletane,

Al Sua Eccellenza
Il Presidente della Camera
dei Deputati,

16.
Firenze, addi 22. Marzo 1868
C. 2. 11. 2. 1868
N. 2547 D' Uff.^o
A secondare le richieste
fatte da talune provincie del Napo-
letano, il sottoscritto prega di trasmet-
tere alla E. S. una copia del pro-
getto di legge n. 2545, nella quale con-
posti emendamenti si sono indicate
con più precisione quattro delle strade
comprese negli art. 2.^o e 3.^o del progetto
stesso.

L' E. S. vorrà avere la com-
piacenza di trasmettere detta copia
alla Giunta incaricata di esaminare
il ripetuto progetto, facendole no-
tare che coi primi tre emendamenti
il testo della legge è messo in ar-
monia alla relazione che lo precede,
e il quarto serve ad indicare l'anda-
mento della strada da Potenza a
Spinazzola secondo che fu deliberato
dal Consiglio provinciale di Basilica-
tata, e dietro avviso del Consiglio Su-
periore dei lavori pubblici, regolarmente
approvato col R. Decreto del 30 gen-
naio 1868, inviò per Palazzo S. Giovanni.

Il Ministro
Z. Bepi

MINISTERO DELLE FINANZE

Firenze, Aprile 1869

DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE

N° di Prot.° $\left\{ \begin{array}{l} \text{Gen.}^{\circ} \\ \text{Div.}^{\circ} \end{array} \right.$

Divisione 1^a Rip. 1^a

Risposta a Nota
del: 21. March 1869
Div. N° 2364

Indicare nella risposta la data, i numeri e la Divisione della presente

Oggetto

Prospetto delle riscossioni fatte dall'Amministrazione delle Gabelle negli anni dal 1862 al 1868

2366 / 242
8 aprile 1869

In risposta al cortese foglio in margine segnato, sottoscritto, si dà il piacere di trasmettere all'Onorevole Sig. Direttore della Segreteria della Camera dei Deputati, l'unito Prospetto delle riscossioni fatte dall'Amministrazione delle Gabelle durante gli anni dal 1862 al 1868, pregandolo di compiacersi incaricare il recapito all'Onorevole Deputato Sig. Carolini, e gradire i sensi della perfetta sua osservanza.

Il Direttore Generale
P. Minuti

All'Onorevole
Sig. Direttore della Segreteria
della Camera dei Deputati

Notazioni della Commissione

Allegato - Vede che Vede

Alle strade nazionalissime
si fanno aggiunte due altre
cioè, la strada detta della
Sila da Caserta a Catrou
per San Giovanni in Fiore
e la strada da Monteleone a
Silo per S. Maria Maggiore,
Ferdinando e un'opera di
Napoli -

~~Per la S. S. S. S.~~
Riguardo alle Strade Provinciali
si sono stabilite tre categorie:
la prima da costruirsi dallo
Stato ponendo a carico dello
Stato un quarto delle spese

ed in queste si sono
aperte le seguenti:

La seconda Categoria da
costituirsì egualmente dello Stato
ponendo a carico della Provvidenza
tà della spesa, ed in questa si
sono aperte le seguenti -

La terza Categoria da costituirsi
dalla Provvidenza col concorso di
un terzo dello Stato, ed in questa
sono aperte le linee.

aggiunte alle Nazioni

8. maggio 1° Dal monte Guiso a Mon-
giaro a Pizzone a Mile.

9. maggio 2° Della Sile da Caprup per San-
Giovanni in fion a Cotrone.

9. maggio 3° La clape in unione
Da Aquila ad Ascoli con corso
Prelattato per tre quarti
Da Ponne ad Ascoli metà fatto
stato con corso già esistente - come è
- Apene metà come è
Da Pokeny a Spungla metà come
è -
Da Corleto a Tricarico metà
Da Brinza a Montemone tre quarti
to lo stato -

Handwritten text, possibly a signature or name, oriented vertically.

Da Montebelluna verso Rocca
rossa alla regione del Mon-
tese - un tempo una di 2^a
cassa Provinciale

Da Sant'Orsola a Cor-
cheto e da Sauroyano a Bi-
ssegna ~~una linea di confine col~~
~~territorio di Biadene della Provincia~~
con confini dello Stato e
confini dei Comuni un
tempo per ora

Da Treviso a Pieve
Caratter Comunitaria, sta-
de in un punto fermo.
Da Palvedaro alla Salina d'Alu-
gno meta e metri

Da Bressana all'Orto

Idee Copione delle Salubri -
~~Di~~ meta e meta

~~Dalla~~ ~~Linea~~

Da un punto intermedia tra la li-
nea Copione. fironi in fironi
a Longibus e Crepiti all'invito
della ^{Stato} Provincia di Napoli Casati
meta e meta -

Da ~~Di~~ Napoli alla Regi-
one di S. Giovanni in fironi
e Coltra meta e meta -

Da Capone all'invito
un fero 2^o Capone in mi-
meta -

Dal Metano a Montebello
un fero - un di 2^o Capone
Da Capone a Capone
un fero di 2^o Capone

3- categorie Provi

- 1^a a $\frac{3}{4}$ delle Stati e $\frac{1}{4}$ della Provin
- 2^a a $\frac{1}{2}$ delle Stati e metà dalla Provin
- 3^a a $\frac{1}{3}$ delle Stati, ~~contingente~~
~~della Provin, contingente~~

Le prime due classi da
 contingenzi della St. e col
 rimborso della Provin delle
 parti di ^{da restituire} ~~contingente~~
 dell'alt. dalla Provin col
 pregiudizio del terzo delle St.

Lo art. 5^o dopo le parole
 petto metri si aggiunga, per le
 strade segnate al n. 13 e
 14 - ovvero la Compagnia di
 Coli si metta -
 cioè Montebello - e Sile -

~~Da Perugia per~~
~~Umbria a Sidone~~
come si diceva
Salvo per tramite a
Cattin Per i conti
Provincie di Reggio
e Catanzaro

Da Sidone ad Agnon
per canale alla regione
di fiori Gioacchino Grande
il progetto della D. G. P. P.
di Reggio Emilia - di
17 copie

2a

De studiis Pro: 1^a 2^a
e 2^a categoriae cum in la
campus di' S. Sc e quella
di' Ba di' m: S.
Il resto dell'art. 5 ~~compreso~~

art. 6. sospeso
art. 7. resto

Art. 1.

~~Le~~ Strade nazionali

Art. 2.

~~Le~~ Strade provinciali le
quali ~~per gli~~ per gli effetti
della presente legge sono
distinte nelle seguenti categorie

1. ~~Strade provinciali~~
costruite a carico del Governo
2. Costruite a carico
metà del Governo e metà
della ~~Strada~~ provincia.

Atto della Camera del 17
Atto De Luca - Ranaio - Morrelli - Tacca - Civitelli -

La commissione si è costituita -

L'on. Ranaio propone che le strade siano di-
vise in due categorie tutte a spese dello Stato ed
non in tre -

L'on. De Luca desidera che siano messe in relazio-
ne alla legge sulle opere pubbliche -

L'on. Morrelli dice che questo ~~legge~~ progetto
di legge in esame è una legge speciale, che
però non è il caso di ~~essere~~ presentata la leg-
ge sulle Opere Pubbliche -

L'on. Tacca desidera che prima di prendere una
decisione si operi la legge sulle opere pubbliche
per vedere quale possa essere la differenza
e per mettere se sia il caso in correlazione -

L'on. De Luca riprende le opinioni ~~esposte~~
che si discusso della sistemazione delle leggi sulle
opere, sulla strada che riguardano quelle strade
non che la legge sulle strade obbligatorie con-

L'on. Civitelli desidera ugualmente che si attual-

progetto si unisce in correlazione con la legge sulla
amministrazione, e ciò per convenienza; per
avere l'opinione dell'on. Moselli -

Lettera del 20 -

M. De Luca - Liviuini - Cabolini - Accorso -

rel. Vercano -
Dall'on. De Luca si riferisce all'on. Cabolini il progetto dell'on. Vercano
L'on. Cabolini desidera che sia alla legge della legge
pubblica sempre modificata, per la non si può modificare
L'on. Liviuini dice che si può modificare -
L'on. De Luca dice che si può modificare, e propone non
trattare di modificare, o di modificare le parti di competenza
della legge, ma di vedere che debba essere la legge
L'on. Moselli sostiene la legge -
L'on. ~~De Luca~~ De Luca desidera anzi tutto facilitare
l'attuazione del progetto - Per formulare la seguente proposta
" se cioè sempre tener conto della categoria dove la parte
" esprime la spesa della costruzione della strada proposta
" dal ministero " -

L'on: Cadolini si oppone per la spesa
d'on: Ci vorrà esperienza il desiderio di sapere
come la pensa il ministero, e ciò per me
non è difficilissimo -

L'on: Morelli con delle cifre e dei tagli per
~~costa~~ da un libro del De Vincenzi sulla via
biliki manifesto lo stato d'ogni cosa delle con-
dizioni stradali nelle Prov: merid: mettendola
in paragone principalmente con ^{la Prov: di} Ancona
Milano e concludere con la votazione. La
votazione della proposta fatta ~~dal~~ dal Presi-

dent -
L'on: De Caro Ramais dice che per la legge
si aprono le spese di via per le legioni maggiori
di anni nella costruzione -

L'on: Dehio propone che, qualora non fosse
la proposta della spesa a carico dello stato, si facciano
le strade dallo stato con rimborso delle Prov: in
dai comuni nell'anno per
avolge in tutto un ordine d'ike circa la ma-
nutenzione delle strade da affidarsi ai comuni con
rimborso dello stato -

Seduta del 22.
On. Cabelini, De Luca, Morelli, Caracciolo, Lauro
V. —

D'on Cabelini vuole la classificazione delle leggi, e
qualora stato faccia tutto lo stato delle
o per rimborso delle Prov. e dai Comuni;
però lo stato dovrebbe fare in pochi anni
D'on Morelli dice per legge categoria delle
pagare dai Comuni, e inutile perché non
~~hanno~~ facciano mai —

D'on Cabelini si oppone, e gli on. Lauro
e Morelli gli rispondono
D'on De Luca dice spesso su molti
nelle discussioni, una a priori, vale a dire
prima di sapere l'età e l'esperienza, e quindi
una per una le parti delle leggi categoriche
per parlare nelle ~~parlamentari~~ nella seconda
e nelle prime —

Art 7^{mo}

Le strade Provinciali di
1^{ma} e 2^{da} Categoria,

saranno costruite a cura

dello stato fra il termin

o di anni cinque a

cominciare dal 1^{mo} Gen^o

1840

Art 8

Il rimborso della quo
ta di concorso spettante

alle Province indichiate

sarà eseguito in 15 anni,

rata dall'agente, e sarà

distribuita nei loro bilanci

ove occorra iscritta d'uffi

ci e cominciare dall'

es sul loro bilancio,

Lele Rinaldi nuovo

22

cadoltri Ispidera Vati del
Carpini Prov: e della Depu
Prov:

Moneta Sacca la lombata
cadoltri Ispidera -

Sacca a iucovich del Depu

De Sena Prof: di 1^o ordine - Prof:
nel di R. categoria, Prov: tre ordini

Risponde della Sede anteriori

Strada Prof: ~~di~~ di 1^o ordine -

Prof: di 1^o ordine - meate

Atta di tre Clapi

~~_____~~

meus *Calotto* - 7 marzo

- 1^a ^{categoria} *Stade Nazionali* -
2^a ^{categoria} *Stade Nazionali dopo preparazione Part.*
2^a *Stade Provinciali meta Stato, meta 'Ris.*

3^a ^{categoria} ^{ordinaria} *ultima categoria Dilettori con frequenti
giornate e concorsi comuni.*

Voleto l'art. 1^o ad una
vinita -

1^o *Stade Nazionali* -

2^o *Due classi stadi Part.*

*Seppura cadaveri approssimati
preparati normalmente -*

Utile Classificaz - 1. nazionali prop^o dello ~~Stato~~

2

1. Regioni provinciali - spese dello Stato - manutenzione della Prov.

2. Prov^o spese

$\frac{1}{2}$ a carico dello Stato

$\frac{1}{2}$ a carico della Prov.

manutenzione pubblica

3

~~Spese a carico dello Stato~~

deforzi della Prov^o

col carico dei Comuni

e col superfluo dello Stato

~~11. 245. A~~
11. 245. B

La commissione desiderando di appagare
taluni giusti reclami che lei furono tenta-
tentati dopo la pubblicazione della
relazione, e desiderando di dare una
nuova e maggiore ~~stimola~~ incoraggiamento
alla costruzione delle strade provinciali
ha ritenuto conveniente di proporre le
seguenti aggiunte.

Queste aggiunte, ~~mentre~~ ~~non~~ ~~sono~~
~~importanti~~ ~~alcun~~ ~~maggior~~ ~~stanziamen~~to
avendo per scopo di accelerare il compri-
mento della rete delle strade provinciali
~~che~~ ~~è~~ ~~indispensabile~~ intorno alle quali
deve svilupparsi la generale costruzione delle
strade comunali, e che non importano
alcun maggiore stanziamento a carico
dello Stato, potranno ~~apportare~~ ^{portare} ~~molte~~ ^{molte} benefici effettivi
e che quali la commissione ~~si~~ ~~propone~~
occorrendo vi espona una più chiara dimo-
strazione

2)

Art. 11. (bis)

Gli obblighi delle provincie rispetto
alle strade provinciali comprese nella
presente legge saranno determinati
in ragione delle ^o porzioni ^x sperimentative alle
che dovranno percorrere i rispettivi
servitori.

17

Art. 13. 619

Le strade provinciali non comprese
 nella presente legge le quali sieno state
 precedentemente decretate ma non ^{compiute} ~~estese~~
 o unguano decretate entro l'anno 1870. Le
 una provincia qualunque del regno coll'impe-
 gno espresso di ^{completarle} ~~estenderle~~ in un periodo
 non maggiore di sette anni, verranno co-
 struite dalla provincia col concorso dei
 comuni, nella proporzione non maggiore
 di un terzo della spesa, applicando riguardo
 ai comuni le disposizioni contenute negli
 articoli 7. e successivi della presente legge.

Quando si verificano le condizioni
 suddette e quelle stabilite nell'articolo 1.
 della legge 30. Agosto 1868, ~~lo stato darà~~
 la costruzione di queste strade sarà un obbligo e lo stato darà
 un sussidio non maggiore di un quarto
 della spesa secondo le norme e valendosi
 dei fondi decretati coll'art. 9. della
~~legge~~ stessa legge 30. Agosto 1868.

Strade Comunali obbligatorie

Elenco delle strade obbligatorie a sensi della Legge 30 Agosto 1868.

L'elenco per le strade per le quali si applica la Legge 30 Agosto 1868.	Denominazione. <i>Segno ed estremo della strada</i>	Villaggi <i>o loca loca principali o altri affluenti</i>	Con quali altre strade <i>si collegano, quali del territorio Comunale, e se si stimate a via</i>	De la strada <i>o alla sua estremità, o a una delle sue estremità, o a una delle sue estremità, o a una delle sue estremità, o a una delle sue estremità,</i>	Punchezi della strada <i>nel territorio comunale, di cui sono i singoli tratti, e se sono a via, o se sono a via, o se sono a via,</i>	Condizioni essenziali <i>di sicurezza, cioè: minimo di larghezza; minimo di pendenza; materie della ingegneria</i>	Deliberazione per ciascuna strada <i>del Consiglio Comunale della Città di Livorno</i>
1	Strada di via ...	Attaverso per le proprietà ...	Si congiunge nel punto ...	Non alla via ...	Met. 5.00	È stata ...	Deliberazione del Consiglio Comunale ...
2	Strada di ...	Attaverso per le proprietà ...	Si congiunge nel punto ...	Come sopra	Met. 16.	È stata ...	È stata ...
3	Strada della ...	Attaverso per le proprietà ...	Non si collega con altre ...	Altri ...	Met. 5.	È stata ...	È stata ...

M. ...
L. ...



...
...
...

Reclamì



11 1.

Calabria Cosenza

Il Consiglio Prov. nella tornata del 18
novembre 1862 stabilì i lavori per le
strade comunali e provinciali

1.° la strada Casale della Calabria

2.° la strada da Paola a Ripone

3.° la strada da Belvedere a Cosentino.

La Giunta Prov. nel 18 agosto 1865
determinò per le strade comunali la prima
classificazione - tale deliberazione fu approvata dal
Consiglio nel 9 dicembre 1865 -

Strada della Valle dell'Agri

Deliberazioni del **Molti** municipii e del
Consiglio Prov.^o con cui si chiede che
la detta strada sia ammessa fra le
nazionali -

Deliberata con la giunta
fatta il nome foto m. m. m.
con via ~~di~~ ~~di~~ ~~di~~

70

Strada Nazionale da Raiano a
Torre per Anagnini -

Vi sono vari documenti della Prefettura di Aquila e di altre autorità onde dichiararsi nazionale la detta strada -

Vi è un tipo della strada subseguita di cui non porta il progetto di legge ~~che~~ questa strada è interrotta con ~~effetti~~ ~~to in alcune parti~~ - ~~Il tipo~~

1^a gio' di ~~documenti~~ nazionali
fatta N.º non occorre di liberazione

Queste carte sono giunte
alla Com. al momento in cui
si stava per incominciare la
discussione e non vi fu tempo
di esaminarle.

Il sottoscritto Affante Pepe
conoscente che la Commissione
Parlamentare ha sotto esame la
deliberazione Provinciale per
il tracciato stradale consortile
di quella Provincia, raccomandando
alla Commissione di prendere
in seria considerazione quel
tracciato che partendo da Angitola
passa per Chiaravalle subito a
Senadi, Olivadi Palermi, i quali
tutti riversano naturalmente per
una via esistente da secoli
sulla città di Squillace dalla
quale in meno di mezz'ora
si arriva la stazione ferroviaria

Ma verri a costruirsi fra
poco all' Embocatura del Canal
detto Coscia di Stalitti. E' ovvio
sarebbe di nessuna utilita' non
solo, ma di grave dispendio al
cospetto concesso dallo Stato ap-
provare il difettoso progetto
della Deputaz. Configlia Provin-
ciale ed quale si vorrebbe per
nuovo tracciato condurre il tronco
confertito su Borgio, facendo
cosi' deviare le naturali comu-
nicazioni confertite dei sopraccen-
tati paesi, dalla linea di qua-
lora, e dalla sua stazione fer-
viaria Deputato Assunto C. G.

I Deputati Caselli e Mellicioni

Chiedono che la Provincia di Chieti

sia posta in comunicazione colla Provincia di Napoli, e quindi proporzionale

1. Che sia congiunta l'Umbria con l'Aquila in cui quel tratto tra Aquila e Santa Barbara capoverso Santo Spirito

l'aggiunta da perche' fatta a spese dello St. la Provincia non mantenebbe dopo esposto

unite l'Aquila all'Umbria

2^a Classe delle ~~Provincie~~ ^{Stato}

Provincie o negli altri nomi

non

unificate

Memoria

La Provincia di Chieti,
che è in mezzo ai due Abruzzi
Ultradivisi, ed a quella di Caserta,
non ha nel suo territorio che
soli 40 chilometri circa di Stra-
da Nazionale, cioè da Pescara a
Lepoli, che è il primo paese
dell'Aquilano ai confini di esso.

Non ha alcuna comunicazione
con la Provincia limitrofa di
Caserta, che la confina per
tutta la estensione del terzo
Circondario di Vasto, il quale
non ha altra strada possibile ter-
restre che parte della Mar-
marosa, la quale muovendo da

La Chieti per Guardiagrele
si ferma in Ortona, e propriamente alla Madonna a mare
e la Pitagora, che partendo
Ortona per 17 soli chilometri
si ferma a S. Barbara presso
S. Buono - Da ciò si vede che
no che la Provincia di Chieti non
ha alcuna comunicazione stradale
con la limitrofa di Campobasso
Per questa e per opere ultimamente
intraprese l'Aquilonia, che parte
da Campobasso passa per Pescocostanzo,
Carpinone e Circoncaro, ed è
a termine di Agnone, Città
molto industriosa, e quasi al
confine del Circondario di
Vasto nel Chietino.

215

Da una Rocina, come
l'abuzzo Citeriore, popolata da
34.0 mila abitanti, che non ha
che 40 chilometri di strada
Nazionale sull'estremo confin
ne lungo il Pescara, parrebbe
che dovesse essere considerata
nel progetto di legge n° 245.
Ed in conseguenza chiede che sia
reunita da Agnone per l'Agui-
cola e Vasto per l'Attonia
nel punto in cui è giunta que-
st'ultima cioè a S. Barnaba
presso S. Buono. La spesa oc-
corrente a questo scongiungim-
ento sarebbe di circa L. 400,000.
E qualora questa somma fosse
erogata dal Governo, i rispetti-
vi Consigli Provinciali di Chieti

3^o

Diret^{to} Municipale -

Capli Mide -

" 1^a Che la strada da Montebello al Metano
segnata al n. 8 dell'art. 1^o del progetto dovrebbe
esser della 3^a alla 1^a categoria per l'imp.
di interesse commerciale -

" 2^a Che la detta strada non dovrebbe aver lo stesso
a Montebello ma biforcuto in due tronchi
~~el quale substantivamente già esistono, ma di fora
una strada, che per un biforcuto arriva
una strada il Metano, e ciò per facilitare la comu-
nicazione tra Montebello e il Metano col
tracciato già esistente di Montebello per
il Metano per il tracciato già esistente di
Montebello per il Metano per il tracciato già esistente di~~

Suppongo che il Municipio abbia confessato
i nomi del metano - Del metano col
metano, giacché il metano è sotto terra
ed il metano già esistente ove si incontrò col
metano.

non essere costanti per determinati
pionieri - sulla 2^a strada vi sono le delimitazioni
del confine ai quali è sempre da distinguere
del tracciato.

Agli Onorevoli Signori
Presidente e Componenti della Commissione
per la sistemazione delle Strade nelle Province
Meridionali Continentali

Il sottoscritto ha l'onore di rassegnare alla Com.
seguente le seguenti brevi osservazioni —

1.

La strada da Montebone al Metramo indi
cata al N.º 4º dell'art. 4º del Progetto di Legge in esame,
dovrebbe figurare fra le strade di 1ª categoria di 3ª ca-
tegoria — Imperante al detto Ministero nella sua Relazione
giunge a convincere che questa strada è intesa a mettere
in comunicazione molti paesi dell'interno delle Calabrie
e dei loro grandi coltivatori di olio — Gioia e Pizzo —
è evidente che se non ha tutti i caratteri di una strada

regionale propriamente detta, comprende però intere
tutte vaste civiltà, non pure poche province e per
commercio, ma per le. Stato Luca, da mettere di esse
costrette al più presto, quindi sopra a corso del
Governo. organi delle Province e dei Comuni -

R. o -

E' d'uopo poi considerare che volendo fai
litare le comunicazioni dei paesi interni con loro
naturali sbocchi, per Pizzoni - Loriano -
Lorianelle - Arena - D. altri paesi dell'Appen
sine lo sbocco naturale è Pizzo da cui dista
no circa 10. miglia, e non mai Giulia situata
in altra provincia alla distanza di circa 50 -
miglia - In conseguenza di che la Strada del

Metramo a Monteleone, nel tratto che intercede tra
l'Appennino e lo Stipo Monteleone, dovrebbe
biforcarsi per arrivare direttamente al Bisce
con una traversale. — La linea indicata nel
Progetto obbliga gli abitanti degli anzidetti paesi
dell'Appennino ad andare al Bisce passando
prima per Monteleone, ciò che raddoppia il
loro cammino. — Sebbene il risultamento sarebbe
questo, ~~ma~~ di essi per guadagnare tempo ed un
breve spazio preferirebbero piuttosto di subire
i disagi dei malagevoli sentieri che attualmen-
te percorrono; mentre è noto a tutti che gli
anzidetti ^{paesi} mantengono le loro relazioni col Bisce
direttamente senza passare per Monteleone,
malgrado che tra queste due ultime città esista
una magnifica strada ~~per~~ notabile —

D'altra parte la travosa che si pro-
pone non sarebbe che di 5. o 6. miglia; eppure
a spese di poca entità —

Questa considerazione fosse di tale eviden-
za che si sarebbe sentita per via di molte
favorevolmente dalla Commissione, e ritenute
nelle modificazioni che si introdussero
nel Progetto di legge da presentarsi al Senato.

Firenze addì 1. Feb. 1869

Il Deputato Musolino

Provincia di Basilicata
Potenza

Il Complesso Prov. della opera
le Clapifici della Provincia

Alto di Muroterzo

Deputato Nippon...

Strade Commerciali:

- 1^o Da Pietra di Jusi nelle Province di Basilica fino alle ferrovie di Benevento.
- 2^o Dalla capitale della Puglia alla capitale di Benevento per il paese di Montepulciano

Imp. generale e per l'agricoltura

alle Leggi obbligatorie

2 Strada comune dritta a
 congiungersi la strada riposta delle
 Pupie per la Serra, con quella di
 Governate per i prati di Montefuro
 Sansepolcro della strada verso l'chi.

Deputato Magarelli

Egli dice della Provincia di Lodi è stato di-
 ventate nel Progetto e perciò propone che
 si sia aggiunta nel progetto le seguenti pro-
 vine

- " 1^o Da Mortara alle Gallipoli
- " 2^o Da Mortara ad Asti
- " 3^o Da Gallipoli fino a Dezza
- " 4^o Da Mantova a S. Maria Maddalena
 dapoi alla Comunità di S. Maria della
 Gioia —

1. Comune - ved. L. 30 ag. 68

2. D

3. D —

91. 245. All. A

Nel progetto di legge N.
245 è stato affatto tra-
scurata la provincia di Le-
ce, che fa parte delle pro-
vincie meridionali continen-
tali. In essa però si de-
ve badare alle seguenti
pade, che son necessarie:
Quella da Gallipoli fino
a Leuca;
Da Martina alle Grotte, cioè,
Da Martina a Noce;
Da Martina ad Ostuni.
Lapio alla commissione
di decidere di quale cate-

gona fia infirma della madre
grade -

By M. J. J. J.

Deputato De Smetij

1.° Chiede dal' Appalo Samitice
sia dichiarata nazionale

che la strada da Orignale a Foppa
sia dichiarata nazionale —

Una auttato
2.° contraria la legge per essere parallata
quasi feriva

Parisi

Deputato frijari

1^o Da Carnapa ad affueri

per Spionpala provincia

gioia d'apostouli affueri di
1^a Categoria

2^a da Erat a provincia di 2^a Categoria

3^o dalle saline di Bosletto affueri de la
rep a Bisipula per Ermitage di affueri
nonda.

4^o Da Montepulciano a provincia

1/ unquis auri clupifra napine - non
quendam i comitibus.

2. Raumandato al Montepulciano

3. Lettere communi

4 - Raumandato al Montepulciano di affueri.

Fino la strada di S.^{ta} Caterina dove
si anche allargarsi quella in Pro-
vincia di Terra di Bari, dispa-
tando da Coroppe per Minervino
Spinacola Gravina Altamura
Sant'Anna Gioia Noi Albesa
della Lucania Cistermano
mettenlo capo ad Ottuni in
Provincia di Terra d'Otranto.
Questo è proposto per circa due
partite parti, e propriamente nei
seguenti tratti: Da Coroppe a
Spinacola, da Gravina ^{a Gioia} ~~Altamura~~
~~Altamura~~, e da Noi fino al
confine della Provincia di
Cistermano ed Ottuni. Per il
tratto fra Spinacola e Gravina è in co-
struzione.

La strada portata in progetto col nome di
Appulo Lucana è la metà anzi compiuta
sul suolo della Provincia di Bari: da Bari
cioè fino al confine fra Altamura e
Matera.

La Provincia di Bari ancora è neces-
saria una strada di 2.^a categoria
fra Corato e Gravina. E' impos-
sibile farsi da quei comuni, e
la Provincia, che vi ha interesse
è aggravata di spese e di de-
biti. Questa strada avrebbe
la lunghezza di circa cinquan-
ta chilometri.



Una strada da Trivignano
per Montepeloso e Zorzi
sarebbe utilissima alla
Basilicata ed alla Terra
di Bari.

L'Onorevole Cavaliere de-
vrebbe appiuvare la
fatta la strada da Mottoli-
na ad Ottaviano, che
formerebbe parte della
Aquila Lucana, proget-
tata dal Ministero.

Non mi pare alcuna strada
utile al Governo ed alla
Basilicata, sebbene nella
Cappitanata, quella via
dalle Saline di Pauletta
per Trinitapoli S. Fer-
dinando alla strada da

Causapa e Cerignola
ad^o occidentale del ponte
sull' Ofanto. Il Governo
Borbonico valutando il
spazio che ne sarebbe
conseguito per il trasporto
de' sali a Melfi
ha fatto decretare dal
Consiglio Ple di Foggia
il tratto da Funitajoli a
S. Ferdinando è compiuto
e da S. Ferdinando al
ponte di Causapa è ter-
minato.

Deputato Finaccato

Del Consiglio Provinciale di Geramo si
 dice la costruzione di un ponteful
 fiume Pescara sulla linea della strada
 di Pianello, già disposta con Reale Re-
 scritto del 23 Settembre 1859 del cap-
 to favore della due tralicci, il quale per-
 giò nel Bilancio del 1858 la somma ad ha-
 di di: 127,500 —

L'on: Finaccato nell'appoggiare la domanda
 Del Consiglio di Geramo soggiunge che avendo
 si assegnata alla 2a categoria del Progetto la
 strada Ascoli Geramo Perno, e che essendo
 già costrutto il resto della linea Perno Chi-
 ti per la Pianella, sotto la linea imperante
 sopra Ascoli Geramo Perno si è trove-
 rà il solo inconveniente della ^{invenienza del} detto ponteful
 Pescara —

Raccomando.



Ven. li 14. Marzo 1869.

Onorevole Collega

Ho ricevuto qui ieri sera un invito fattomi in nome del Presidente della Commissione pel progetto n.º 248 di intervenire alla sua riunione fissata ieri stesso.

Sono dolentissimo che ragioni di salute, per le quali domandai dalla Camera regolare congedo, mi hanno posto nella condizione di non essere a Firenze, e quindi di non potere tenere il detto invito. Supponendo intanto che lo scopo dello stesso fosse stato quello di dare alla lodata Com.

missione schiarimenti e notizie sul punto
alla Pedara, e ricordando bene di aver avuto
il piacere di presentare a Lei, faciente par-
te della mencionata Commissione, un
breve scritto su quest'opera, e di raccoman-
darla al suo patriottismo ed all'amore che
ha delle nostre Provincie, così sento ora il
debito di pregarla affinché faccia le mie
scuse presso la Commissione nella sua
prossima riunione, avvertendola che
notizie complete ed esatte sul riguarda-
si potranno avere dal Ministero dei
Lavori Pubblici, al quale tanto dal Con-
siglio Provinciale di Chieti, quanto da

quello di Ceramò sono pervenute istanze, deliberazioni, e documenti per provare il bisogno della costruzione del nominato ponte, e l'obbligo dello Stato per soddisfarlo. Ricordo ancora che il medesimo è il complemento di quella linea stradale, che nel ripetuto progetto è dichiarata di 1.^a categoria, perchè la strada a costruire muovendo da Ascoli, toccando Ceramò e terminando a Penne è in continuazione dell'altra già costruita che da Penne mena a Chieti, e che nel passaggio della Pescara trova un grande ostacolo nella mancanza del ponte desiderato, e del

quale il caduto governo Napolitano
con Decreto Reale del 1849 assunse
la costruzione a carico dello Stato.

Attingo che la detta Commissione a
vrà ben ponderato la ragionevolezza e l'im-
portanza della domanda di due Consigli
vinciali.

In ogni modo torno ad esprimere la mia
fiducia nella sua opera, e cooperazione, da
la quale terrò il maggior conto possibile.

Esprimendole il desiderio di aver un conto
di riprova, accolga gli attestati della mia
 stima.

Onorevole
La Cava Dep. al Parl. Napol.
Firenze

Teodoro De' Amici
Antonio Frosini



Teramo li 27 Novembre 1863

DEPUTAZIONE PROVINCIALE
DI
ABRUZZO ULTRA PRIMO

Sec. 1. N. 2006

Disp. alla nota de'

Div. Sez. N.

Oggetto

Inviato di deliberazione del
Consiglio Provinciale per
Ponti sulla Pescara

All'Onorevole
Signor Finocchiaro Cav. Antonio
Presidente del Consiglio Pro^{vo}
di Abruzzo Ultra Primo e De-
putato al Parlamento
Nazionale

Onorevole S.^{to} V. Altina passa
col Suo valore uffizio raccoman-
dare ai Poteri dello Stato le deli-
berazioni del questo Consiglio Pro-
vinciale, prendeva nella tornata
del 20 ottobre p.p. relativamente
ad un Ponte sulla Pescara, il
sottoscritto pregiarsi qui a Sua
inviarle copie.

Per Sua intelligenza Le in-
via ancora copia di una istan-
za che non ha guari la Sua
Deputazione Provinciale di A-
bruzzo Ultra 1.^o di Abruzzo
Le ha dirigenza al riguardo
al Ministero de' Lavori Pub.

Il Prefetto Presidente
Ferraro

Umano 6 novembre 1866

Al Ministero dei Lavori Pubblici -

Il Reale Governo in vista dei grandi vantaggi che si sarebbero ottenuti da una diretta e facile comunicazione fra le due limitrofe Provincie di Abruzzo Esterno e di Abruzzo Ultra Priore con Reale Decreto del 23 Settembre 1857 stabilì a spese del pub. lico Erario si costruisse un Ponte sul Pescara sulla linea della Strada di Pianella, e ne ordinò immediatamente il progetto d'arte.

Il Consiglio Superiore del Ingegneri ordinò che detto progetto fosse redatto col doppio sistema del liquame e della muratura.

Fu tale e tanto l'intoppamento spiegato su così importante oggetto che in pendenza della compilazione del progetto d'arte si asseguirono per esposto ordine Sovrano L. 127,500. pari a lire 30,000 nel l'Esercizio 1858.

Gli studi si fecero ma per completarli giusta il disposto dal Corpo Superiore del Ingegneri fu d'uopo per più ricerche il Salto del letto del fiume ove dovevano bagnarvi le pile, e si costò dal governo una non tenue spesa.

Giunto intanto il 1860, e non si è ricercare per quali ragioni il governo abbandonò il suo pensiero e le due Provincie abruzzesi non si costruirono

Deputati Marsilio edel Pri-
e Sordani di Genova

Reclamano che la strada d' Al. Cateyoni e no la
 out^o h^o da Polezzo a Spierigale sia ^{compiuta} ~~compiuta~~ piu.
 Od il progetto approvato con Decreto del 30 febbra
 1868, cioè da Polezzo per Pietrangalle, Palmaria,
Acerey, tra Genova e Bonzi a Polezzo, e non gi
 ficano ora sta detto nella relazione a pagina 6
 nella quale sta talte le parole Bonzi Polezzo.
 Aggiungono una liberazione della fianca del
municipio di Polezzo che protesta contro questa
~~medesima~~ deviazione, ed un tipo litografato
 del traciat cont secondo quello del Decreto
 del 30 febbra 1868, che secondo le modifiche
proposte nella relazione —

In risposta il traciat piu designato
cont i consigli Provt piu domandate al
ministra le ragioni del mutament della
veclia disposizione

Indice di' lezioni stampate.

Il codice di' lezioni decida che sia mantenuta
la linea proposta nel Progetto al n. 10, art. 3,
cioè nel modo come è stabilito nel detto Progetto
per aver lezioni - spiegata -

N. B. questa petizione si riferisce alla strada
per cui i Deputati Moroldo e Del Fi hanno fatto
le loro osservazioni in contrario arpeggiando, della
linea sopra -

Le Commissioni incaricate di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

La Commissione incaricata di studiare la legge...

NOTIZIE E FATTI DIVERSI

Abbiamo per l'Europa la notizia...

DISPACCI PRIVATI ELETTRICI

La Commissione incaricata di studiare la legge...

DISPACCI PRIVATI ELETTRICI

La Commissione incaricata di studiare la legge...

DISPACCI PRIVATI ELETTRICI

La Commissione incaricata di studiare la legge...

DISPACCI PRIVATI ELETTRICI

La Commissione incaricata di studiare la legge...

LISTINO UFFICIALE DELLA BORSA DI CHIAMATE (MILANO, 7 marzo 1898)

Table with columns for various securities, interest rates, and market data.

DISPACCI PRIVATI ELETTRICI

Table with columns for telegrams and news items.

Direzione provinciale di Firenze - Provincia di Arezzo

AVVISO D'ASTA

Il pubblico è avvertito che in esecuzione di una deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 15 marzo 1868, l'Amministrazione ha deciso di vendere in pubblica asta le seguenti cose...

Table with 5 columns: Description of goods, Quantity, Value, and other details. Includes items like 'Inferno dei best. che si portano in vendita' and 'Un podere detto S. Pietro'.

Poste. Il giorno 15 marzo 1868, alle ore 10, si aprirà l'asta pubblica di vendita delle cose...

Il giorno 15 marzo 1868, alle ore 10, si aprirà l'asta pubblica di vendita delle cose...

Il giorno 15 marzo 1868, alle ore 10, si aprirà l'asta pubblica di vendita delle cose...

Il giorno 15 marzo 1868, alle ore 10, si aprirà l'asta pubblica di vendita delle cose...

Il giorno 15 marzo 1868, alle ore 10, si aprirà l'asta pubblica di vendita delle cose...

Il giorno 15 marzo 1868, alle ore 10, si aprirà l'asta pubblica di vendita delle cose...

Il giorno 15 marzo 1868, alle ore 10, si aprirà l'asta pubblica di vendita delle cose...

Il giorno 15 marzo 1868, alle ore 10, si aprirà l'asta pubblica di vendita delle cose...

Il giorno 15 marzo 1868, alle ore 10, si aprirà l'asta pubblica di vendita delle cose...

Il giorno 15 marzo 1868, alle ore 10, si aprirà l'asta pubblica di vendita delle cose...

MARCA MARRONE

Sciroppo di Pinosetti di Galice. Preparato con le migliori materie prime...

Stato di bandi per vendita giudiziale. Avviso di vendita di beni di proprietà di un certo individuo...

Stato di bandi per vendita giudiziale. Avviso di vendita di beni di proprietà di un certo individuo...

Stato di bandi per vendita giudiziale. Avviso di vendita di beni di proprietà di un certo individuo...

Stato di bandi per vendita giudiziale. Avviso di vendita di beni di proprietà di un certo individuo...

Stato di bandi per vendita giudiziale. Avviso di vendita di beni di proprietà di un certo individuo...

Stato di bandi per vendita giudiziale. Avviso di vendita di beni di proprietà di un certo individuo...

Stato di bandi per vendita giudiziale. Avviso di vendita di beni di proprietà di un certo individuo...

Stato di bandi per vendita giudiziale. Avviso di vendita di beni di proprietà di un certo individuo...

Stato di bandi per vendita giudiziale. Avviso di vendita di beni di proprietà di un certo individuo...

Stato di bandi per vendita giudiziale. Avviso di vendita di beni di proprietà di un certo individuo...

Progetto del Comune di Palazzo
per la strada da Potenza a Spinazzola
e da Banzy

OSSERVAZIONI

per la strada da Potenza a Spinazzola

Per molteplici conformi deliberazioni prese dal Consiglio Provinciale di Basilicata, a cominciare dal 1836, più e diversi rescritti furono emessi, con cui accogliendosi i voti del Consiglio medesimo, veniva ritenuta come Provinciale la strada che da Potenza mena a Pietragalla, e da quel Comune ad Acerenza per lo sterpero di Genzano, in Banzy per Palazzo S. Gervasio, sino a Spinazzola nella Provincia di Bari.

In seguito di siffatte determinazioni da più anni il Comune di Palazzo, a proprie spese, eseguì lungo il suo tenimento dall'abitato al confine di quello di Spinazzola, non solo la strada per circa cinque chilometri, ma v'innalzò pure sul *Basentello* che divide i due tenimenti, con grande dispendio, un ponte a tre luci, ed indi sopperì alla spesa per conto di Spinazzola, proseguendo per detta strada circa due altri chilometri in quel tenimento.

Ma piacque ad Oppido (ora Palmira) prima, e poi a Genzano, per privati pecuniarii interessi, pretendere il deviamiento di quella linea stradale che fu il risultamento di più rescritti e di reiterati voti, non che di accurati studi degli Ingegneri, sperandosi di contrariare i disegni e volere a proprio vantaggio detta deviazione per sentieri scabrosi, affatto lontani ed inutili a' popolosi Comuni di Pietragalla, Acerenza, Banzy, Palazzo, Montemilone, Lavello, Venosa e Maschito, che avrebbero goduto i benefizi della rotabile, comunque allo stesso Oppido e Genzano precipuamente, sarebbe stato brevissimo e facile l'innesto, anzichè aspirare all'esclusivo loro interesse col danno di tanti paesi, per cui più reclami vennero rassegnati alla Prefettura, i quali benignamente vennero accolti dal Consiglio Provinciale come giusti e ben fondati, e dal Governo del Re, che con Decreto de' 30 gennaio 1868, approvando la classifica delle strade Provinciali della Basilicata, riteneva quella in quistione (vedi n.º 7) dover percorrere i seguenti punti per giungere a Spinazzola.

Da Potenza per Pietragalla, Palmira o Acerenza, tra Genzano e Banzy a Palazzo.

Or è avvenuto che nella relazione del Ministero pel progetto di Legge N.º 245 presentato alla Camera de' Deputati nel 19 dicembre 1868 in ordine alla costruzione e sistemazione di strade nelle Province meridionali, pag. 6, parlando, al N.º 4, della strada da Potenza a Spinazzola, si vede la stessa riportata in modo diverso da quello che dovrebb'essere per effetto del Decreto di classifica, vedendosi eliminata tra l'altro la parola *Palazzo*, che dovrebbe seguire immediatamente Genzano, essendosi detto cioè da Potenza, per Pietragalla Acerenza e Genzano va a Spinazzola, invece di dirsi come sopra da Potenza per Pietragalla, Palmira o Acerenza, tra Genzano e Banzy, a Palazzo e Spinazzola.

Siffatta omissione porta a gravi conseguenze, e farebbe ritornare a galla tutti gl'inconvenienti rilevati costantemente dal Consiglio Provinciale, perchè togliendosi la strada a Banzy e Palazzo, si toglierebbe anche a Forenza, Maschito, Ripacandida, Ginestra, Venosa, Lavello, Montemilone, ed a tutti gli altri Comuni del Melfese, a' quali riuscirebbe impossibile poterla andare a raggiungere a Genzano. Epperò giustamente si sono concitati tutt' i Comuni già detti, che, visti così svaniti i precedenti loro reclami, ammessi dalla Rappresentanza Provinciale e dal Governo del Re, per un' erronea dicitura, si veggono ora obbligati a ripetere di nuovo i loro reclami, e si augurano che la Giustizia del Parlamento Italiano voglia accoglierli, per donare la calma a tante popolazioni, le quali si veggono minate dalle velleità di taluni proprietari di Genzano, che vorrebbero allontanare la strada, e portarla per luoghi deserti, lontani, e per le proprie masserie.

12672

Alfa Romeo
per la costruzione di strade nelle
provincie ~~di~~ ^{di} ~~Meridionali~~ ^{di} ~~241~~



Deputato - Leuti.

1^a Chiede se la spada da Prussia a
Montenapoli fu di Miracolo Nazionale

2^a Che sia capite una spada da San
d'arcangelo. Ricompra a Prussia per
Napoli. Costo - Sarregau - Luigi Prussia

La prima $\frac{3}{4}$ all' stato

La seconda $\frac{1}{3}$ — all' stato

All' onorevole Presidente della Commissione per le Strade Statali, conchiudenti di cui nel progetto di legge N. 148.

I sottoscritti Deputati della Repubblica fanno rilevare all'on. Commissione.

1.° Che la strada proposta nel n. 3.° categoria terza da Prinzi a Montemuro congiungendo si a Montemuro con la Regionale della Valle

dell'Agri forma con questa ~~una~~ la linea Abruzzo Prinzi Montemuro Carleto Stigliano Montel cano, che la linea la più diretta che congiunge il Poio a Salerno ed a Napoli. Onde è che la detta linea Prinzi Montemuro formerebbe parte integrante di tutto un sistema stradale, e verrebbe anche più avvicinati a Prinzi Pubba di Chionici regionale -

2.° Che nel detto progetto non si è guardato punto al grande inconveniente che hanno tutti i passi situati lungo la valle del Sauro di comunicare con Po.

sempre Capoluogo della Provincia, quindi si rende
necessaria una strada, di una categoria che più
sia conveniente la Campania, e che parta
da Santa Cesarea e passando per Caserta e da
Pescara, ritenendo così a questo Capoluogo i
vicini di Sant'Angelo, Aliano, Alionello, An-
tonello, Galliciano, Armento, Caserta, Casertano
Nuovo, Calvello, Abiata, Pescara -
3.° Che ~~Dalla~~ ^{della valle dell'Agri} ~~regione~~ ^{di} ~~Stipione~~ ^{Stipione} si stenda
una linea di congiunzione i ricchi territori
di Stipione, S. Marco, Salerno, Ferrandino
Piscardi
alla ferrovia del ~~Pugente~~ ^{di} ~~Stipione~~ ^{Stipione}
Benevento -

Deputato Napione

Replica da Dalla Sila si fa' un
giorno per Longobucco - Longobucco
Napione -

[Signature]

ammessa 1/2 allo stato -

Dalla Libia scendono due strade
Provinciali, l'una per la Libia Greca,
a cui alla Stazione di S. Mauro,
altra da S. Giovanni in fino alla
Stazione di Lotrone, e ricevuta
aperta ^{al nord di questa} per Longobucco alla
Stazione di Poparo, passando su
viali per Crozzolati -

Nella Libia strada esiste nel Circon-
dario, ^{che porta alla marina} comuni di eppe, lonta-
ni ha loro, poco popolosi e ricchi, e
sparsi su terreno accidentato, non po-
tremo mai venire a capo, per mi-
racoli che faranno, e che per non faranno.

Soprattutto s'insiste per regione di si-
curezza pubblica, ottenendosi per ep-
mo sfogo alle attività, intelligenza ed
operosità di Longobucco popolato da

migliaio che fa 10 mila mon-
denari, Debiti per lo abbandono in cui
sono alla industria del manufattura
Sono note le ricche miniere di zinco
e argentifero che sono presso
Longoburgo. Una società di 20
milioni ha acquistato di proprietà
il diritto di escavazione, ed ha comin-
ciato i lavori li ha sospesi per causa
del brigantaggio.

Si faccia calcolo delle spese erogate
per indennità di P. S. alle truppe
ed a tutti i delegati che colà si addre-
ssano dal 1860 in oggi: una metà della
spesa sarebbe già coperta con gli
denari —

Il sottoscritto prega la Commissione incaricata di riferire sulla proposta di legge presentata dal ministro de' lavori pubblici nel dì 19 ottobre 1868, che nella relazione che la precede nella pagina seconda, al principio della seconda colonna è occorso un gravissimo e equivoco, perchè si porta già fatta tutta la strada, che da Alghero si protrae sino a Espina, mentre non ne è fatta, che sino a Villetta, e restano a fare da circa trenta chilometri. — Prego quindi la Commissione mettere anche questa strada nel numero di quelle da costruirsi ancora —

Deputato Sav. Nicola

Mancano
anche il governo
Mandi a farci
questo di provvisori
fu inteso in altro
etc sempre

Deputato Pepe -

Espono ipeu necessarii a compendiosu p[ro]p[ri]a str[ada]
De regionali con delle due seguenti strade

" 1^o a partiu da Isornia (malin) per Agnona
(giuffe),
e per ugo Alvato (abbazie Chietra) ritornando
api regione Latina da compendo la Storia e d'a
quilania -

" 2^o o meglio partiu dalla termitica in Campobasso
e per Trivento entro nel Chietra, po ponendo capo
a Alvato, po spingendosi piu in su dentro e ponendo
capo a Sanicario e Ortona che ha un posto

" Entrambe congiungon legati con l'Adriatic, cattura
de papere l'appennine, e congiungon Italia
importanti -

Il Deputato Pepe presenpa la seconda, anca per
de costa mare, Salerno una delib[er]azione della
Deputazione Prov^{le} di Campobasso, con la quale
si ~~propone~~ presenpa la seconda Area
in via principale, ^{Dep[er]ta anche la} Area in via Salerno
diavolo -

Accettato la prima
in d. Calvino Prov^{le}

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA GIUNTA

composta dei deputati

Collotta, Cadolini, Civinini, De Luca Francesco,
Morelli Donato, Lacava, Tamaio

sul progetto di legge

presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella seduta del 19 dicembre 1868

Costruzione e sistemazione di strade nelle provincie
meridionali continentali.

Tornata del 19 marzo 1869

I.

CONSIDERAZIONI PRELIMINARI.

ONOREVOLI COLLEGGHI. — Il compito affidato alla vostra Giunta, di riferire intorno al progetto di legge relativo alla costruzione di strade nelle provincie meridionali continentali, fu meno scuro di difficoltà, di quanto la poca mole e la semplicità della proposta del Governo possa avervi lasciato credere. Il progetto ministeriale, dettato forse nella fretta e sotto il peso di molto soverchiante lavoro, non presentava quel complesso di accurate disposizioni che è indispensabile a rendere efficaci le leggi e ad allontanare il pericolo che, sancita una legge per costruzione di strade, non si veggano poi sorgere le strade stesse; e nemmeno portava seco il corredo dei documenti occorrenti a far apprezzare il valore delle proposte, sia per dimostrare la possibilità di esecuzione dei prov-

vedimenti portanti spese obbligatorie a carico delle provincie, sia per chiarire se il progetto valesse ad attuare il principio d'equiparazione a cui era ispirato quel vostro ordine del giorno nel quale ha le sue radici la proposta di cui ci occupiamo. Il progetto ministeriale impose quindi il dovere di un particolareggiato studio e la necessità di accurate ricerche presso il Ministero onde ottonare tutte le notizie ed i documenti valevoli a meglio illuminare, chiochessia sulle diverse quistioni, sia finanziarie, sia economiche, le quali potevano scaturire innumerevoli nell'ampio campo che venne aperto dalla proposizione apparentemente semplicissima che vi fu presentata.

Gli elenchi delle strade nazionali e provinciali contenuti nel progetto dovevano sollevare una procella di ricorsi e di reclami; doveano avvivare quel cozzo di interessi locali che, al frequente quanto agitato succedersi delle speranze e dei disinganni, si risveglia intorno ai tracciati delle diverse vie. E chi abbia un briciolo

d'esperienza in siffatte cose non s'aspettava di meno. Laonde la Giunta dovette prendere in accurato esame tutte le quistioni, i reclami, i desiderii, i voti, che le furono dai nostri colleghi e dalle rappresentanze dei comuni e delle provincie sottoposti. E dopo tale esame, mentre a taluni reclami, come vedrete, diede meritata soddisfazione, a molti altri, anzi al maggior numero, non potè fare buona accoglienza. Ma non mancò di rendere ragione e di giustificare in tutti i casi le sue risoluzioni; e, per rendere omaggio alla verità, la Commissione deve riconoscere come i colleghi stessi, dando commendevole esempio di animo conciliativo e di patriottica annegazione, hanno in generale desistito dalle loro proposte, per eliminare così tutte quelle quistioni che avrebbero potuto creare ostacoli all'approvazione della legge e che, a dir vero, per la loro natura speciale e per la stretta dipendenza da cognizioni dei luoghi, non potrebbero forse essere utilmente discusse in un'Assemblea legislativa.

Dal canto suo, la Giunta ha messo ogni possibile cura, nello ammanire tutti gli elementi necessari all'apprezzamento delle proposte che vi presenta. Che se per caso l'opera sua non varrà a raggiungere per intero lo scopo a cui mira, voi certo vorrete usarle benevolenza, considerando essere più facile lo scoprire le lacune che non il riempirle, e che la Commissione, conoscendo con quanta legittima impazienza sia attesa la votazione di questo progetto di legge, dovette sentirsi prepotentemente sospinta a presentarvi senza molto indugio il suo rapporto ed a pregarvi, com'essa fa, di dichiarare urgente e di deliberare tosto sopra questo progetto di legge quale essa lo sottopone al vostro giudizio.

II.

CLASSIFICAZIONE.

(Art. 1 e 2.)

Il Ministero propose la ripartizione delle strade da costruirsi in tre categorie. Nella prima ascrisse le nazionali ponendone a carico dello Stato la costruzione e la manutenzione; nella seconda ascrisse le strade, da costruirsi a cura dello Stato col concorso delle provincie, la cui manutenzione andrebbe poscia a carico di queste; nella terza quelle da costruirsi per cura delle provincie col sussidio dello Stato e col contributo dei comuni, e da mantenersi dalle provincie. La vostra Giunta, dopo aver maturamente esaminato questo sistema di classificazione, e dopo averlo

raffrontato con quello portato dalla legge generale sulle opere pubbliche del 21 marzo 1865, non lo giudicò il più acconcio, perchè, non essendo armonizzato colle disposizioni contenute nella legge stessa, potrebbe forse creare, all'applicazione di questa, difficoltà pratiche non lievi. Infatti, essendo stabilito nella suddetta legge che le strade primarie sono ripartite in nazionali e provinciali, non troverebbe un esatto riscontro in essa la proposta distinzione in tre categorie.

Un sistema analogo alla proposta ministeriale fu in vero adottato nella legge 27 luglio 1862 sulle strade nazionali dell'isola di Sardegna, nella quale appunto si trova una consimile distinzione in tre categorie. Ma tale esempio non corrisponde al caso nostro, perchè la distinzione posta in quella legge riguardava soltanto la larghezza, e perchè inoltre all'epoca in cui quella fu promulgata non era stata ancora unificata la legislazione, e così non esistevano a quell'epoca in Sardegna strade provinciali, e bastava il titolo di strade nazionali per determinare quali disposizioni di legge fossero alle medesime applicabili.

La Giunta pertanto, dopo aver bene esaminata la legge sulle opere pubbliche, ha ritenuto che fosse soprattutto necessario di mantenere come base d'ogni distinzione quella esistente sotto le denominazioni delle due grandi classi di strade nazionali e di strade provinciali, alle quali denominazioni si rannodano non meno di 50 articoli della legge che stabiliscono le norme sul regime di tali strade. Ammessa questa base, non può nuocere di certo che, peggli effetti d'una legge speciale, venga adottata una sotto-distinzione per quanto ha relazione col riparto della spesa di costruzione.

La Commissione perciò, senza alterare il concetto fondamentale del Ministero, propone (art. 1) che le strade da costruirsi sieno in parte nazionali e in parte provinciali, e che, stabilita questa distinzione generale, le ultime sieno ripartite in tre serie (art. 2) per ciò solo che concernè le spese e il modo di costruzione. Per la qual cosa, costruite che sieno tanto le une che le altre, cesserà ogni distinzione speciale derivante dalla presente legge, e ciascuna strada provinciale, allorchè sarà compiuta e collaudata, rientrerà nelle condizioni ordinarie di classificazione e soggiacerà a tutte le disposizioni contenute nella legge generale, sia per la manutenzione, sia per le altre quistioni di diritto che alle strade provinciali si riferiscono.

Tale modificazione, piuttosto di forma che di so-

stanza, fu adottata, non perchè si riguardasse come invulnerabile la legge generale, ma perchè sarebbe sembrata inopportuna qualsiasi eccezione alle disposizioni di essa, che non fosse strettamente necessaria. E siccome null'altro, fuorchè la partecipazione dello Stato nelle spese di costruzione di strade provinciali, si trova nella presente legge che abbia il vero carattere di una deroga alla legge generale, così la Commissione non volle da questa scostarsi in nessun altro punto.

Soppressa pertanto la denominazione di strade di prima categoria, portata dalla proposta ministeriale, abbiamo annoverate in un articolo a parte le strade nazionali che devono costruirsi, o sistemarsi, ed in appresso mantenersi, a carico dello Stato.

Quanto alle strade provinciali, la Commissione tenne conto di parecchie considerazioni. Essa non dimenticò che la costruzione delle strade comprese nel progetto di legge è indispensabile ed urgente; non dimenticò che per talune provincie, dove i bisogni sono maggiori, se si facesse cadere a carico delle amministrazioni provinciali una somma di spese superiore alle loro forze, non si potrebbe riuscire nello intento a cui mira il progetto di legge; e non dimenticò da ultimo che nelle provincie in cui i bisogni sono minori si poteva fare maggiore assegnamento sui contributi locali. Laonde, in luogo di ripartire le strade provinciali in due serie, facenti riscontro alla seconda e terza categoria del progetto ministeriale, le ha ripartite in tre serie. Le prime due serie di strade provinciali non differiscono fra loro che per le proporzioni del concorso dello Stato nella spesa di costruzione. Queste due serie abbracciano strade più importanti ed urgenti di cui, per meglio assicurarsi la pronta esecuzione, sarebbe affidata la costruzione al Governo, il quale verrebbe poi rimborsato dalle provincie della parte di spesa loro spettante. Queste due serie altro non sono che la seconda categoria della proposta ministeriale, colla differenza che per le strade della prima serie lo Stato contribuirebbe non per la metà, ma per tre quarti nella spesa.

La terza serie abbraccerebbe le strade provinciali da costruirsi per cura delle provincie, col soccorso dello Stato per un terzo della spesa, e col contributo dei comuni interessati. Questa terza serie corrisponde alla terza categoria della proposta ministeriale, colla sola differenza che, in luogo di lasciare all'arbitrio governativo il determinare, entro i limiti di un quinto e di due quinti, la misura del sussidio dello Stato, questa sarebbe

fin d'ora stabilita nella terza parte. E ciò fece la Commissione, perchè le apparve chiaro ed evidente che, nell'esercizio di tale facoltà, si darebbe luogo a innumerevoli ricorsi e ad interminabili recriminazioni per parte delle rappresentanze provinciali, alle quali il Governo facesse lo assegno di un sussidio inferiore ai due quinti. Forse il Governo stesso, per evitare i conflitti ed i rimpianti, si sarebbe trovato nella necessità di adottare per tutte le provincie una stessa regola, come già lasciava supporre nella sua relazione, computando in media ad un terzo la misura dei sussidi; ma la Commissione, facendo una proposta che tende ad allontanare fin d'ora tutte le complicazioni derivabili dalla ripartizione dei sussidi, crede di fare opera assai efficace per affrettare la costruzione delle strade.

Perchè poi sia eliminato ogni ostacolo da cui possano derivare indugi all'effettiva costruzione di queste strade, si propone l'aggiunta di nuovi articoli che valgano a renderne per le provincie e pei comuni obbligatoria la spesa. Ma, in questa parte, converrà meglio sviluppare il progetto della Commissione, allorchè si dovrà ragionare del modo di costruzione delle strade proposte.

Nel designare le strade da annoverarsi fra le nazionali, la Commissione si attenne ai criteri stabiliti dalla legge generale del 1865, non senza però tener conto anche delle ragioni d'analogia che potevano essere poste sulla bilancia, avuto riguardo alle leggi colle quali furono dotate di strade la Sardegna e la Sicilia. Che se alla legge 27 luglio 1862, colla quale si assegnava la cospicua somma di oltre 24 milioni da spendersi in 16 anni nella costruzione di strade nell'isola di Sardegna, avesse la Commissione avuto fisso lo sguardo, ben più larghe proposte avrebbe dovuto fare.

Nel determinare poi le strade provinciali si attenne ai criteri stessi della legge, senza dimenticare mai i precedenti voti dei Consigli provinciali.

Prima di entrare nel particolare esame degli elenchi delle strade, è mestieri ricordare che col presente progetto di legge ci proponiamo di ordinare la costruzione di nuove vie colà dove esiste un vero ed urgente bisogno, nell'intento di attuare il principio compendiatore nell'ordine del giorno votato dalla Camera il 4 giugno 1867, nell'intento cioè di agevolare l'equiparazione delle condizioni stradali delle provincie meridionali continentali con quelle delle altre parti del regno.

Giungerebbe dunque fuor di proposito qualsiasi commento al progetto della Giunta, il quale fosse animato dal concetto di un equo riparto delle spese poste a

carico dello Stato fra le singole provincie continentali del Mezzogiorno. Se taluno dei nostri colleghi venisse a lamentare che, a questa o a quella provincia, siasi dato troppo o troppo poco in confronto di altre, egli andrebbe ad urtare contro la lettera e lo spirito del vostro ordine del giorno, che fu dettato nello intendimento, non di ripartire equamente fra tutte o fra talune provincie del regno i benefizi di nuove strade, ma di apportare questi benefizi colà dove bisogni più imperiosi li invocano. La ragione stessa per la quale si pensò di provvedere alle sole provincie napolitane e non a tutte le altre del regno — dove o le strade esistono o devono costruirsi in forza di leggi preesistenti — impone l'obbligo di provvedere specialmente a quelle fra le provincie meridionali del continente in cui la costruzione di strade è una suprema necessità politica per lo Stato ed un prepotente bisogno per l'equilibrio delle condizioni economiche del paese.

III.

STRADE NAZIONALI.

(Art. 3.)

Passando ora all'esame degli elenchi delle strade proposte, la Commissione esporrà primieramente le proprie considerazioni intorno a quella delle nazionali. E siccome il Comitato privato le affidò il mandato di raccogliere e di esaminare i reclami che fossero presentati dai nostri colleghi, essa passerà in rassegna i reclami stessi di mano in mano che se ne presenterà l'occasione e l'opportunità.

L'elenco delle strade nazionali proposte dal Ministero fu dalla Commissione integralmente adottato con lievi modificazioni. La designazione della strada di Alfedena (art. 3, n° 2), è stata emendata al solo intento di meglio precisarne gli estremi. Le modificazioni relative alla designazione delle strade di Matera (n° 4) e da Spezzano Albanese a San Mauro di Rosano (n° 5) erano necessarie per evitare ogni equivoco e perchè non si può iscrivere fra le nazionali il compimento d'una strada, bensì vuol iscrivere fra di esse il tronco di strada che costituisce il suo compimento o la sua rettificazione. Riguardo alla rettificazione della strada di Matera, un onorevole nostro collega temendo che compiuta questa, possa essere abbandonato il tronco ora esistente, che tocca Laviano, Castelgrande, Muro, Bella e San Fela, osservò che imporrebbe determinare nella presente legge qual sorte

dovrà correre il tronco di strada accennato, allorchè la rettificazione sarà compiuta. Ma la Commissione, ritenendo che la legge generale provveda abbastanza coll'articolo 12, il quale stabilisce che niuna strada può essere sottratta al novero delle nazionali se non per legge, non ha creduto che fosse il caso di proporre disposizioni speciali per la rettificazione della strada di Matera; solo essa deve aggiungere che, di compiere questa rettificazione, da lungo tempo reclamata, è tanto più in dovere lo Stato, dopochè fu abbandonato il progetto della ferrovia pel colle di Conza, e dopochè quelle popolazioni dovettero abbandonare la speranza, per parecchi anni legittimamente nutrita, di essere visitati dalla vaporiera.

La correzione relativa alla strada da Soveria delle Mannelle a Nicastro (n° 6) è in armonia colla stessa relazione del Ministero e con un giustissimo reclamo della deputazione provinciale di Catanzaro, che fu ammesso dalla Commissione avendo essa trovato necessario che ogni tronco di deviazione di una strada nazionale abbia i suoi estremi sulla nazionale medesima. Non è a dirsi quanto sarebbe disdicevole che la grande strada nazionale, da Napoli all'estremità della Penisola, presentasse un'interruzione qualunque, anche per breve tratto, essendo un debito imposto allo Stato dai principii stabiliti nella legge generale il mantenere questa strada per tutta la sua lunghezza secondo le norme e le dimensioni colle quali si regolano le strade nazionali. Anche il Ministero si mostrò favorevole a questa modificazione; e così fu stabilito che la strada da Soveria a Nicastro si estenda sino al ponte del Lamato.

Cade qui in acconcio di riferire che il Consiglio provinciale di Cosenza richiamò co' suoi voti l'attenzione del Ministero sulla necessità di una deviazione della strada nazionale da Carpenzano per Scigliano e Coraci, perocchè il tronco ora esistente fra codesti due estremi è molto erto, e attraversa luoghi inospiti e coperti di fitte boscaglie, condizioni queste che aggravano ai malfattori le grassazioni, e rendono assai disagiato il commercio. Questa deviazione fu dal Ministero studiata, e il relativo progetto, per quanto ci venne riferito, fu sin dal 1867 sottoposto al voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questa deviazione, che fu oggetto di studi anche ai tempi del caduto regno borbonico, merita senza dubbio tutta la cura del Governo. La Commissione non potrebbe, allo stato presente delle cose, pronunciare un giudizio su questa quistione che è assolutamente di carattere tecnico.

Però, sapendo che l'ufficio locale del Genio si è pronunciato in favore, non possiamo a meno di raccomandare al Ministero di esaminare il richiamo del Consiglio di Cosenza, e di fare, occorrendo, le opportune proposte.

Quanto alla strada da Catanzaro alla sua marina (n° 7) la deputazione provinciale di Catanzaro fece un reclamo col quale invocava che, costruendosi un tronco di strada nazionale fra Catanzaro e la marina, debba essere dichiarato nazionale anche l'altro tronco fra Catanzaro e Tiriolo, e ciò in armonia colle dichiarazioni del Ministero il quale, nella sua relazione, dà a questa strada il carattere di strada nazionale quale congiungente i due mari da Pizzo alla marina di Catanzaro. La Commissione non poté a meno di accogliere questo richiamo, e lo accolse senza esitanza tanto più perchè le parve che ciò entrasse perfettamente nel concetto della proposta del Ministero, il quale infatti ebbe poscia a confermarlielo con sua nota del 22 marzo. Ecco perchè al n° 7 si designò una strada da Tiriolo alla marina di Catanzaro.

Quella deputazione provinciale colla sua petizione chiedeva pure che fosse posta fra le nazionali la strada ora provinciale da Nicastro a Santa Eufemia, riguardandola come complemento di un'altra comunicazione fra i due mari, la quale pel tratto da Nicastro alla marina di Catanzaro appartenerrebbe già alle strade nazionali. Ma la Commissione, non volendo scostarsi dal concetto di una congiunzione dei due mari fra Pizzo ossia fra il porto di Santa Venere e la marina di Catanzaro, e ritenendo che il tronco di strada fra Nicastro e Santa Eufemia non abbia i caratteri voluti dalla legge per essere ascritto fra le strade nazionali, non accolse in questa parte la petizione di quella deputazione provinciale.

La indicazione della strada da Gioia a Geraci (n° 8) fu pure modificata perchè la strada stessa debba prolungarsi sino alla marina. Tale emendamento fu proposto dallo stesso Ministero e accolto senza esitanza dalla Commissione, la quale ben sa quanto sia opportuno moltiplicare nella Calabria gli sbocchi al mare ed alla ferrovia litoranea.

Riguardo alla Dauno-Lucana, da Candela al ponte Santa Venere (n° 10), gli interessati chiedono che, col porla oggi fra le nazionali, non si debbano pregiudicare le ragioni di quei paesi per quanto può dipendere dagli impegni che fossero stati presi per la continuazione della ferrovia da Foggia a Candela. Ora, la Commissione, senza esaminare se e quali impegni

sieno stati presi in questo senso, ha creduto di riconoscere che la costruzione di una strada nazionale, non potrebbe di certo comprometterli ove esistessero. Questa strada ha soprattutto lo scopo di creare un nuovo confluente di movimento commerciale alla ferrovia Foggia-Candela, e sotto questo riguardo essa è importante ed urgente. A far sparire però ogni dubbio ed ogni timore potrebbe valere il trasportare questa strada dalla classe delle nazionali a quella delle provinciali annoverandola fra quelle poste nella prima serie. Colla quale disposizione, attesa la brevità di questa strada, non si aggraverebbe notevolmente il bilancio della provincia, mentre si porrebbe la strada stessa nella classe alla quale a stretto rigore dovrebbe appartenere.

La strada della Valle dell'Agri (n° 11), secondo la relazione ministeriale, dovrebbe, partendo da Sapri e attraversando la nazionale delle Calabrie, per Montesano, Moliterno, Montemurro, Corleto, Gorgoglione, Stigliano e Craco, raggiungere a Moltalbano la strada nazionale da Sapri al Jonio. Ma la Commissione ha trovato che, secondo il decreto 17 novembre 1865, n° 2633, contenente l'elenco generale delle strade dichiarate nazionali, la strada da Sapri al Jonio è destinata ad incontrare la ferrovia al golfo di Taranto presso Senise. Essa ha pure verificato che la strada medesima, giusta i progetti finora studiati, dovrà raggiungere la Marina o a Rocca Imperiale o a Policoro, ed ivi dovrà essere troncata. Per la qual cosa essa ha potuto convincersi che la strada da Sapri al Jonio, non dovendo essere continuata lungo il litorale del golfo di Taranto, non potrebbe mai raggiungere Moltalbano per incontrare colà la strada nazionale della Valle dell'Agri. Si è perciò che, trovando necessario emendare la proposta ministeriale per dare a quest'ultima uno sbocco utile, essa vi propone che sia continuata sino alla marina di Moltalbano. La Commissione poi credette suo debito di completare la designazione dei punti intermedi di questa strada. Le denominazioni compendiose, quali sarebbero quelle proposte, stanno bene allorché, come nel citato decreto 17 novembre 1865, si pongono in apposita colonna tutte le indicazioni dei punti toccati da ciascuna strada; ma allorché si adotta la forma proposta con questa legge, è pur necessario che la denominazione di ogni strada sia accompagnata dalle indicazioni determinanti l'andamento generale del relativo tracciato.

La strada della Valle dell'Agri fu pure oggetto di qualche richiamo tendente ad ottenere che la via

stessa venga tracciata in modo che, evitando la salita fino al paese di Montalbano — la quale renderebbe molto disagiato l'uso di questa comunicazione — debba scendere direttamente alla marina di Montalbano dove raggiungerà la ferrovia del Jonio. E la Commissione, mentre è persuasa che non sia suo mandato di risolvere le questioni dei tracciati, pure, non disconoscendo il valore di questo reclamo, crede suo debito raccomandare al Ministero di tenere in considerazione le ragioni esposte e di ricordarle al Consiglio superiore allorchando dovrà questo essere definitivamente consultato sul tracciato di quella strada.

All'elenco delle strade nazionali la Commissione fece due aggiunte, cioè quella da Cosenza a Cotrone per San Giovanni in Fiore e Cutro (n° 13), e quella da Monteucco, per Serra, Mongiana, Ferdinanda, Miniere di Pazzano, Stilo, alla marina (n° 14); ma di queste aggiunte, che si collegano colla sistemazione della rete stradale nelle Calabrie, converrà tener discorso allorchando si tratterà delle strade provinciali necessarie in quella regione (1).

Prima di esaurire la materia cui si riferisce il presente capitolo della relazione, ci corre debito di osservare che le strade nazionali del regno, in luogo di essere tutte comprese in un medesimo elenco generale, sono sparse in tante leggi e decreti separati. Vi ha il decreto primitivo del 17 novembre 1865, n° 2633, e l'altro del 1° marzo 1866, n° 2824, che corresse il primo; vi ha quello del 22 aprile 1868, n° 4361, per le strade nazionali delle provincie venete; poi la legge approvata recentemente dalla Camera, alla quale si aggiungerà l'altra di cui ora ci occupiamo. Finalmente le strade nazionali di Sicilia e di Sardegna appaiono in due leggi speciali promulgate nel 1862, ed in una terza del 28 giugno 1866, n° 3014. Quanto anzi a quelle di Sardegna è a sapersi che, talune delle strade decretate come nazionali, divennero poscia provinciali in forza dell'articolo 86 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, nell'applicazione del quale è mestieri ricorrere alle leggi 23 ottobre 1859, n° 3710, e 2 maggio 1855, n° 838, ed a precedenti disposizioni.

Ora, come ognuno vede, in questo stato di cose, deve riescire assai malagevole, anche per la compilazione dei bilanci, formarsi un concetto esatto e completo della rete delle strade nazionali. È quindi desiderabile che il Ministero esamini se non sia il caso di raccogliere e riordinare in apposito elenco generale tutte le

(1) Vedi a pag. 11 e 12.

strade nazionali del regno e farne oggetto di un progetto di legge.

IV.

STRADE PROVINCIALI NELLE PROVINCIE SUPERIORI.

(Art. 4.)

Nello studio delle strade provinciali converrà esaminare successivamente le proposte della Commissione in relazione colle condizioni della viabilità nelle singole provincie o gruppi di provincie; e in luogo di ragionare delle strade in ordine di serie, converrà far ciò tenendo l'ordine geografico da nord a sud, incominciando cioè dagli Abruzzi e terminando alle Calabrie.

Le strade abruzzesi da Aquila ad Ascoli (n° 1) e da Penne ad Ascoli per Teramo (n° 3) proposte dal Ministero, sono importantissime, avendo per intento di porre in comunicazione la parte interna di queste provincie, da una parte coi loro capoluoghi, e dall'altra col mare, e quindi colla ferrovia litorale adriatica. La prima di esse risponde anche alla necessità di creare un confluente di movimento e di commercio alla ferrovia che da Pescara per Aquila e Rieti deve congiungersi a Terni colla rete interna delle nostre ferrovie. Nulla vi ha di più saggio e di più urgente quanto il far precedere la costruzione di strade rotabili a quella delle ferrate, e noi non possiamo che caldamente raccomandare tali proposte al voto della Camera.

Riguardo a queste due strade abruzzesi una modificazione sola fu introdotta, la quale riguarda il maggiore contributo dello Stato nella costruzione della prima, sia perchè essa, attraversando l'Appennino, avrebbe in parte i caratteri di strada nazionale, sia perchè le provincie di Aquila ed Ascoli essendo impegnate in altre costruzioni stradali non sarebbero in condizione di contribuire ad ambedue queste strade nell'uguale misura. La Commissione perciò, specialmente riflettendo che la provincia d'Aquila è impegnata nella costruzione della importantissima via subequana da San Gregorio a Forca Caruso, già per la maggior parte ora costruita, pose la strada da Aquila ad Ascoli fra quelle che devono essere costruite per tre quarti a carico dello Stato.

Nella estesa zona di territorio compresa fra le due strade nazionali Pescara-Popoli e Termoli-Campobasso, è molto vivamente sentito il bisogno di una terza comunicazione che valga a congiungere la strada

nazionale da Popoli a Campobasso col litorale adriatico. Ond'è che le provincie iniziarono la costruzione di una strada detta l'Istonia che, prolungata sino ad unirsi coll'Aquilonia, sarebbe destinata a congiungere Vasto con un punto della nazionale dei Pentri presso Isernia. Ma, non potendo bastare le forze della provincia a compiere sollecitamente questa strada, ed essendo cosa utilissima che la medesima sia prontamente condotta a termine onde procurare una maggiore affluenza di movimento alla ferrovia litorale-adriatica, la Commissione ha credute opportuno di proporre che, il tronco, non ancora costruito, tra Agnone e San Barnaba presso Santobuono (n° 11), sia posto nella terza serie delle strade provinciali, corrispondendo così, in parte almeno, ai voti di parecchi nostri colleghi ed ai reclami giunti da quelle provincie.

La deputazione provinciale di Campobasso infatti, dopo avere domandato la costruzione di una strada che, partendo da Gildone sull'Appulo-Sannitica per Campobasso e Trivento, metta capo nel Chietino, dirigendosi a Vasto o Lanciano, ha con vivo interesse invocato che si voglia almeno decretare quella che varrebbe a stabilire il congiungimento delle due strade Istonia e Aquilonia. La Commissione, rendendo omaggio alle savie quanto gravi osservazioni di quella deputazione provinciale, ha consentito a comprendere nel progetto di legge la strada testè descritta da Agnone a San Barnaba che costituirà il desiderato congiungimento dell'Istonia coll'Aquilonia, il quale fu eziandio chiesto da due deputati del Chietino. E se la Commissione ha prescelto questo congiungimento, anziché l'altra linea domandata, non fu perchè disconoscesse l'importanza di questa, ma perchè la linea adottata è più utile ed urgente nell'interesse dello Stato come congiunzione fra Vasto, e cioè fra una stazione della ferrovia adriatica, ed Isernia, centro delle linee Sannitica, Appulo-Sannitica, e degli Abruzzi, che conduce sino a Napoli, e perchè varrebbe a costituire una linea quasi mediana nella regione compresa fra il Biferno ed il Sangro, e parallela alla Sannitica ed alla Fretana aventi capo tutte alla ferrovia adriatica.

Il Ministero, parlando della strada nazionale della Ravindola (art. 3, n° 2), e volendo dimostrarne l'utilità, dichiarava esistere una traversa che dalla strada nazionale, oltrepassato di poco Castel di Sangro, mena ad Alfedena, si protrae per Barrea e Villetta lungo le sponde del Sangro, indi va per Gioia, Manoforno e Pescina verso il bacino del Fucino, che è attraversato dalla Marsicana; la quale, dopo d'aver superata l'alta

Sella Appenninica di Forca Caruso, incontra la Subequana che va ad Aquila.

Ora, un nostro onorevole collega ha fatto conoscere alla Commissione che questa strada annunciata nella relazione ministeriale come esistente, non è che in piccola parte costruita. Infatti, per quanto egli afferma, da Alfedena a Barrea è completa; da Barrea al ponte sul Sangro, per alcune centinaia di metri in discesa, non è ancora costruita; dal ponte a Villetta, per circa tre chilometri, assai mal costruita ed angusta; da Villetta sino al fiume sotto Opi, per circa sette chilometri, in parte soltanto tracciata; dal detto fiume sino al confine del tenimento di Gioia, la strada è completa, meno i due ponti sul fiume che restano a costruirsi; dal tenimento di Gioia per Manoforno sino a Pescina, per 27 chilometri circa, non esiste che nei progetti, e non fu nemmeno tracciata.

A suo giudizio quindi sarebbe necessità imperiosa costruire la strada per i chilometri 34 circa mancanti; perchè, qualora la nazionale dalla Ravindola ad Alfedena non avesse questo sbocco, perderebbe quella importanza, che giustamente le attribuisce il ministro nella sua relazione; perchè inoltre andrebbe perduto ogni beneficio del denaro speso nel costruire i tratti già esistenti; e finalmente perchè, senza questa strada, l'ampio territorio risultante dal prosciugamento del lago Fucino, che è vicino al suo termine, non avendo uno sbocco che lo ponga in comunicazione colla via Marsicana e colla provincia di Campobasso, non potrebbe asportare i copiosi prodotti che quelle terre vergini stan già producendo.

La Commissione ha trovato molto ragionevole questo reclamo, e infatti, se il Ministero traeva argomento dall'esistenza di una strada da Alfedena a Pescina per dimostrare l'utilità della strada della Ravindola, è naturale che, ove quella non esista, se ne chieda la costruzione. Dal solo esame della carta stradale si rileva quanto sia deficiente di strade la grande zona di territorio che è compresa fra la Marsicana e la nazionale degli Abruzzi, e quale importanza debba avere la strada reclamata dall'onorevole nostro collega. La Commissione però, non possedendo tutti gli elementi tecnici per pronunciarsi sopra questa questione, non potrebbe fare alcuna proposta; ma, vista l'importanza di questa strada che deve procurare uno sbocco alla parte centrale e più lontana dal mare di queste provincie, sente il dovere di invitare il Ministero a fare sopra questa strada i più accurati studi ed a presentare occorrendo le sue proposte, onde promuoverne la

costruzione, ricordando pure che questa strada acquisterebbe un'importanza anche maggiore, ove potesse senza grave spesa essere congiunta mediante un tronco trasversale colla strada nazionale Marsicana fra Sora ed Avezzano.

Un altro onorevole collega, comunicando un reclamo della deputazione provinciale di Teramo, fece conoscere la necessità di un ponte sul fiume Pescara, per ottenere la costruzione del quale le provincie di Chieti e di Teramo fecero indarno ripetuti ricorsi al Ministero.

Questo ponte sul fiume Pescara, che divide le due provincie di Teramo e di Chieti, fu sempre considerato di tale importanza, che il cessato Governo borbonico ne deliberò la costruzione a spese dello Stato e nel bilancio del 1858 stanziò una prima somma di lire 127,500 per quest'opera. La deputazione avvalorò il suo reclamo appoggiandosi su questo precedente e mostrando come il Governo nazionale sia tenuto a soddisfare all'impegno formalmente assunto dal Governo caduto.

Si è osservato poi che essendo stata considerata nel progetto di legge come strada di seconda categoria la strada fra Penne, Teramo ed Ascoli, mentre si trova già costruita l'altra strada che muovendo da Penne si svolge in direzione opposta per raggiungere il confine della provincia di Chieti, e continuando sul territorio di questa provincia sino a Chieti, risulta che la lunga strada da Ascoli a Chieti è interrotta in un punto solo per la mancanza di un ponte sul fiume Pescara.

Dovendosi pertanto considerare la linea Chieti-Penne-Teramo-Ascoli come la via centrale che riunisce le tre provincie, e stante il precedente rescritto del 1857, il reclamante crede giusto ed utile che lo Stato faccia paghi i voti dei Consigli provinciali di Chieti e Teramo decretando la costruzione di quel ponte.

Quanto all'impegno assunto dal Governo anteriore è a considerarsi che, essendo stato modificato nel 1865 il sistema di classificazione delle strade ed essendo stata posta a carico delle provincie la strada da Chieti a Teramo, lo Stato sarebbe legalmente esentato dalla costruzione del ponte sul Pescara. Ma in vero questa ragione legale non ha nessun valore quando si rifletta che la costruzione di questo ponte il quale presenta molte difficoltà tecniche, è superiore alle forze delle provincie, che pur dopo la nuova classificazione furono specialmente in Sicilia costruiti dallo Stato molti ponti sopra strade provinciali, e che lo Stato ha sommo interesse ad assicurare la pronta costruzione di questa

congiunzione onde procurare una maggiore affluenza di movimento alla ferrovia adriatica.

La Commissione perciò non può astenersi dal raccomandare al Ministero lo studio di questa quistione e di presentare le necessarie proposte affine di ottenere col concorso delle provincie la costruzione di questo importantissimo ponte.

La vostra Giunta, come ben vedrete dal resto della relazione, è ben lungi dal fare ad ogni tratto raccomandazioni al Ministero le quali stabiliscano un preventivo impegno per altre opere; essa anzi desidera che la presente legge valga a risolvere fin d'ora tutte le quistioni che furono sollevate; ma, riguardo al ponte sul Pescara ed alla strada da Alfedena a Pescina, essa avrebbe mancato al suo dovere e avrebbe dimenticato i principi sui quali si fonda il presente progetto di legge, se non avesse segnalato i bisogni e invocato i necessari provvedimenti.

Prima di abbandonare questa regione convien accennare al reclamo di un altro onorevole nostro collega il quale espresse il desiderio che la strada da Cerignola a Foggia fosse dichiarata nazionale; desiderio che la Commissione non poté assecondare perchè, essendo la menzionata strada parallela ad una ferrovia deve, in forza dell'articolo 11 della legge sulle opere pubbliche, essere annoverata fra le provinciali.

V.

STRADE PROVINCIALI NELLE PROVINCIE MEDIE.

(Art. 4, seguito.)

Passando ora alle strade della Basilicata e a quelle che devono rannodare colle sue vicine questa provincia, che è purtroppo nel numero di quelle che con maggior ragione lamentano la mancanza di strade, importa fare un esame comparativo fra le proposte ministeriali e quelle della Commissione.

Il Ministero, dopo aver proposte due importanti strade nazionali che devono attraversare la Basilicata, cioè l'Appulo-Lucana e quella della valle dell'Agri, proponeva nella seconda categoria le strade provinciali di Atena (art. 4, n° 4) e da Potenza a Spinazzola (n° 5), oltre le altre tre (n° 2, 6 e 12) da esse poste in terza categoria. Ora la Commissione, mentre approvò le proposte del Ministero accettando gli argomenti da esso adottati in favore delle medesime, dovette convincersi che la rete proposta, mentre soddisfa e provvede a molti interessi provinciali, interprovinciali e nazionali, lascia

tutta la parte meridionale della Basilicata priva di una comunicazione diretta col suo capoluogo. Per la qual cosa essa trovò indispensabile una strada provinciale (n° 13) che da Sant'Arcangelo, per Missanello, Corleto, Laurenzana ed Anzi sbocchi a Potenza. Basta osservare la carta stradale per persuadersi che questa strada è di somma importanza e necessità, e che non meno di 40 ragguardevoli comuni situati lungo le valli del Sinni, dell'Agri, del Sauro, sarebbero senza di essa costretti a fare lunghissimi e penosissimi giri per comunicare con Potenza. Oltre a che la strada stessa verrebbe molto utilmente a intersecare le tre importanti strade della valle del Sinni presso Sant'Arcangelo, quella dall'Agri presso Corleto e l'Appulo-Lucana a Potenza.

È però a considerarsi che tale strada non sarebbe a costruirsi per intero, bensì per poco più della metà, giacchè da Corleto a Laurenzana essa è già compresa nella proposta ministeriale, cioè nella strada da Corleto a Tricarico (art. 6, n° 4) ed un tronco da Anzi a Potenza è già quasi ultimato per cura del comune stesso di Anzi. Per la qual cosa non sarebbe necessario costruire che il tronco da Sant'Arcangelo a Corleto e quello da Laurenzana ad Anzi.

Taluno forse osserverà che questi tronchi di via potrebbero essere compresi nelle strade comunali, la costruzione delle quali fu resa obbligatoria dalla legge 30 agosto 1868; ma quando si voglia considerare che la strada proposta ha veramente tutti i caratteri di una strada provinciale, che quanto al contributo dello Stato per questa linea, proposto d'un terzo, di poco supera il sussidio che sarebbe probabilmente accordato in virtù dell'articolo 9 della citata legge, si approverà la proposta che la Commissione credette suo debito di fare e che fu dettata dalla persuasione di poter così ottenere che la strada sia più prontamente costruita. Ed in vero, ove volessimo tener conto della singolare sua importanza, dovremmo porre questa strada nella seconda serie; ma ciò non facemmo solo per ragioni finanziarie.

La provincia di Basilicata ha preso un'ardita e patriottica iniziativa decretando parecchie strade, il costo delle quali grava in proporzioni non lievi sul suo bilancio; e la Commissione, tenendo conto di questo fatto, stimò, conformemente ai principii dell'equità e in armonia col dovere che ha il Parlamento, di non creare ostacoli a questa commendevole tendenza coll'imporre gravosi obblighi. Laonde credemmo opportuno modificare il progetto ministeriale, ponendo nella prima serie la via da Brienza a Montemurro (n° 2) —

la quale, essendo d'interesse interprovinciale, e scavalcando l'Appennino sotto Brienza, parve non dovesse gravitare sul bilancio della provincia per più di un quarto — e passando nella seconda serie quella da Corleto a Tricarico (n° 6), avuto riguardo al costo notevole di questa strada cagionato dalle difficoltà dei luoghi, e allo scopo cui questa risponde di creare un nuovo affluente alla ferrovia in costruzione.

Riguardo alla strada da Potenza a Spinazzola fu presentato un ricorso, col quale, premesso che la provincia fino dal 1836 deliberò che tale strada debba toccare i comuni di Pietragalla, Acerenza, Genzano, Banzi e Palazzo, e che i comuni di Palmira e di Genzano vorrebbero far adottare un altro tracciato, si chiede che la legge debba determinare il tracciato stesso conformemente ai voti della provincia. La Commissione, persuasa che convenga in queste questioni attenersi esclusivamente ai voti dei Consigli provinciali, e sapendo che per opera del comune di Palazzo esiste già una parte della strada che deve congiungere questo comune con Spinazzola, credette giusto ed opportuno, d'accordo col Ministero, di specificare il tracciato di questa strada conformemente ai voti già espressi dal Consiglio provinciale ed alle disposizioni contenute nel decreto 30 gennaio 1868, relativo all'elenco delle strade provinciali nella Basilicata.

Un onorevole collega nostro reclamò due piccole strade, una di 5 chilometri dal comune di Pietradifusi alla strada già nazionale da Benevento al ponte del Calore, l'altra di 6 chilometri che sarebbe una congiunzione della nazionale delle Puglie con quella che mena a Benevento per la Serra e pei passi di Montefusco; un altro onorevole collega reclamò una strada tra Muro e Picerno, destinata a congiungere la strada di Matera coll'Appulo-Lucana. Ma la Commissione, pure non disconoscendo l'utilità di tali strade, non ha potuto aderire al desiderio dei due onorevoli colleghi, perchè le linee proposte andrebbero annoverate fra le strade comunali rese obbligatorie dalla legge del 30 agosto 1868, quindi non potrebbero trovar luogo in questa legge.

Un onorevole nostro collega ha reclamato che la strada da Brienza a Montemurro fosse dichiarata nazionale perchè valica l'Appennino sugli alti monti di Brienza e di Marsico, ed è la linea destinata a congiungere più brevemente la nazionale della valle dell'Agri cogli sbocchi di Salerno e di Napoli. La Commissione non respinse per intero le ragioni esposte dall'onorevole collega, e, riconoscendo che tale strada,

sebbene non abbia tutti i caratteri di nazionale, pure ne ha molti, credette debito di giustizia porla nella prima serie delle provinciali.

Alcuni onorevoli rappresentanti della Terra d'Otranto proposero alla Commissione queste strade, cioè: 1° da Martina a Grottaglie; 2° da Martina ad Ostuni; 3° da Martina a Noci; e 4° da Gallipoli fino a Leuca.

La Commissione ha considerato che la Terra d'Otranto è una delle poche provincie meridionali continentali che abbiano una rete di strade completa. Questa fortuna è dovuta specialmente alla sua ricchezza ed alle condizioni topografiche del suo territorio quasi tutto in pianura che agevolarono la costruzione delle strade. Le due linee ferrate che ne solcano l'ubertoso e ferace territorio migliorarono ancor più le sue condizioni di viabilità. Quindi, dispiacente di non poter aderire alle dimande degli onorevoli nostri colleghi, crede che le strade da loro chieste potranno trovare posto nell'elenco delle strade comunali obbligatorie, nella costruzione delle quali, come ognun sa, lo Stato deve concorrere.

Le stesse o simiglianti considerazioni ci hanno indotti a non accettare i reclami di altro collega il quale chiedeva che fossero dichiarate nazionali: 1° una linea di strada da Canosa ad Ostuni per Spinazzola, Gravina, Gioia, Locorotondo, Ostuni; 2° una strada da Corato a Gravina; 3° una dalle Saline di Barletta a Cerignola per Trinitapoli; 4° ed un'altra da Tricarico per Montepeloso a Gravina.

La prima strada è, a dichiarazione dello stesso onorevole deputato, quasi completa, anzi soltanto interrotta in alcuni punti, ma non può dichiararsi nazionale perchè non ne ha i caratteri. Le altre hanno i caratteri di strade comunali e d'altronde non potrebbero essere comprese fra le provinciali per la ragione che la presente legge non ha per iscopo la costruzione di tutte le strade possibili ed utili, bensì di quelle che sono più urgenti per equiparare, come già fu detto, le condizioni della viabilità nelle diverse provincie del regno.

VI.

STRADE PROVINCIALI NELLE CALABRIE.

(Art. 4, seguito.)

Scendendo ora alle Calabrie, è mestieri premettere che le provincie di Cosenza e di Catanzaro, penetrate della necessità di compiere sollecitamente una rete di

strade provinciali, hanno prima d'ora decretate molte strade.

I sacrifici pertanto che esse sono disposte a fare, per progredire su questa via civilizzatrice, devono essere tenuti in grande considerazione dallo Stato per dare loro un efficace aiuto ed un pronto incoraggiamento.

La prima e più importante quistione che si presentò alla Commissione si fu quella di dotare di strade la gran regione della Sila. Col provvedere a questa estesa zona di territorio, lo Stato provvede a supremi interessi della nazione.

La Sila, cantata e descritta dai poeti e dagli storici latini, è un vastissimo altipiano che misura una superficie di circa mille e duecento chilometri quadrati; si estende negli Appennini centrali del Cosentino e del Catanzarese, più in quello che in questo, e, or inserendosi in anguste valli, or aprendosi in vaste pianure, forma un immenso territorio demaniale. Comprende nel suo circuito estese foreste di pini, di abeti e di faggi, il suolo ne è feracissimo e in molte contrade copiosamente e facilmente irrigabile. Vi si trovano esterminati pascoli naturali, e vi si coltivano la segala, il frumento, il gran turco, il lino, le patate e gli ortaggi. L'aria vi è sana e il clima temperato.

Lo Stato vanta il diritto di dominio diretto su quella parte delle terre silane posseduta dai privati cittadini; lo Stato è l'assoluto proprietario di tutta l'alberatura, anche di quella che si trova sulla privata proprietà, che da sè sola costituisce una ricchezza per così dire inestimabile, ed esercita insieme ai comuni di Cosenza e Casali il diritto di proprietà in tutta la rimanente estensione.

Entro il perimetro d'una così vasta regione non si trova un sol metro di strada rotabile, e l'unico centro di popolazione che vi esiste è il comune di San Giovanni in Fiore che conta 14 mila abitanti. Il resto è deserto e solitudine, e nella sola estate accoglie i pastori, i coloni e il gregge che dalle sponde marine vi si recano.

Oltre i pini, gli abeti e i faggi, vegetano pure in diversi siti della Sila i castagni, le querce, i cerri e gli elci. Ma i pini e gli abeti vi assumono proporzioni gigantesche, e sono il migliore e il maggiore ornamento di quella selvaggia contrada. Nei boschi dello Stato denominati Cariglione, Luparello e Gallopano sono innumerevoli gli abeti e i pini che dalla circonferenza d'un metro raggiungono quella di metri sette, e che, senza profitto di nessuno e col danno di tutti, o sono abbattuti dall'imperversare delle procelle, o

vengon distrutti dagl'incendii provocati dalla maligna e brutale avidità dei contadini. Il legno di tali piante è poi fra i più adatti alle costruzioni navali, come è affermato dal nostro Genio navale, e come attestano varie navi della nostra flotta.

La Sila da tempo immemorabile, per le sue strane e anormali condizioni, è stata il covo più sicuro e sempre inesplorabile del brigantaggio. È nella Sila che i briganti si ricoverano, si rifanno delle perdite subite, e risorgono a nuova vita; ed è dalle inaccessibili cime silane che sempre codesto flagello irrompe terribile nelle terre circostanti, a spargervi la desolazione e la morte.

La Sila delle Calabrie, dunque, è stato sempre ed è ancora un problema di economia pubblica e di pubblica sicurezza da risolvere.

Quando le terre Napolitane, nei primi lustri del corrente secolo, rimasero sotto la dominazione francese, quel Governo illuminato tentò la risoluzione dell'arduo problema; e, quantunque avesse sottratta la Sila all'influenza della legge abolitrice della feudalità del 1° settembre 1806, pure col decreto del 9 luglio 1810 adottò i provvedimenti che in quell'epoca si credero più acconci a troncare il male dalle più profonde radici, e con gli articoli 30, 31 e 34 del decreto stesso determinò la costruzione di cinque villaggi, ciascuno di cento a centocinquanta abitazioni; promise, ad ogni cittadino che avesse costruita una abitazione, oltre l'area della casa non minore di un ettare, una dotazione di terreno di otto ettari e un terzo; e finalmente a codesti nuovi proprietari e abitatori della Sila accordò l'esenzione per venti anni da ogni imposta. Con codeste savie quanto provvide disposizioni lo scopo sarebbe stato certamente raggiunto. Ma per i rovesci del 1815, caduto il reggimento francese e tornate le provincie napoletane sotto la mala signoria dei Borboni, quella legge non fu attuata o fu abrogata, per modo che oggi il problema della Sila resta ancora irrisolto.

Il Governo nazionale, è ben vero, in varie epoche, presentando progetti di legge tendenti a risolvere la questione silana, ha pure cercato di risolvere il problema economico e quello della sicurezza pubblica, proponendo la costruzione di strade in quella regione; ma sventuratamente nessuno di quei progetti, iniziati quasi sempre nel Senato, che non mancò di studiarli, è arrivato all'onore della discussione pubblica.

La vostra Giunta, chiamata, per effetto del mandato da voi affidatole, a studiare il grave argomento della

costruzione di strade nelle provincie continentali del Mezzogiorno, non ha potuto fare a meno di preoccuparsi di uno stato di cose tanto eccezionale, e si è convinta che, solamente colla costruzione di molte strade nella Sila, si può riuscire a rimuoverlo, e si può raggiungere lo scopo di sciogliere il problema della sicurezza nei paesi circostanti alla Sila.

Ed in vero si può fin d'ora prevedere, come per altro concordemente affermano le autorità politiche e militari di quella provincia, che col progredire della costruzione delle strade nella Sila, il brigantaggio, attaccato negli ultimi suoi trinceramenti, dovrà tosto sparire; mentre di pari passo andranno svolgendosi la produzione e le ricchezze in quella regione, non solamente a vantaggio dei Calabresi, ma di tutta la nazione. Ed un altro fenomeno lietissimo si vedrà pure, quello cioè che l'emigrazione delle alte valli lombarde e piemontesi non sarà più costretta, com'è oggidì, ad abbandonare la madre patria per campare stentatamente la vita in lontane regioni, ma potrà riversarsi nella Sila, ove troverà il lavoro, il pane e la prosperità fertilizzando terre italiane.

Tenuto conto pertanto di tutto ciò, non parve alla Commissione che nello interesse dello Stato bastasse il decretare, come propose il Ministero, una strada provinciale da Cosenza a San Giovanni in Fiore, la quale in vero così limitata non avrebbe nemmeno i caratteri di strada provinciale; le parve invece indispensabile il porre in comunicazione il centro delle foreste, da una parte con Cosenza e dall'altra col mare, e — avuto riguardo all'importante partecipazione dello Stato nel raccogliere i frutti di una tale comunicazione — le sembrò spettasse allo Stato medesimo di provvedere direttamente esso stesso alla parte principale della relativa spesa.

La Commissione perciò, abbandonando la proposta ministeriale di dare un sussidio per la costruzione di una strada provinciale da Cosenza a San Giovanni in Fiore, ha creduto suo stretto dovere di proporre innanzi tutto la costruzione di una strada nazionale che attraversi per l'intera sua ampiezza la Sila da Cosenza a Cotrone (*art. 3, n° 13*) e che, per la valle del Neto, raggiunga a Cutro la strada provinciale già decretata fra Catanzaro e Cotrone, procurando così uno sbocco verso la marina e una congiunzione colla ferrovia alla produzione di tutto quel territorio.

Fin dal 22 novembre 1862, la sezione di Napoli del Consiglio superiore dei lavori pubblici compilava una ampia relazione intorno alle condizioni stradali delle

province meridionali ed alle nuove strade necessarie a completarne la rete. In quell'accurato lavoro la strada della Sila quale noi proponiamo era con chiarezza e precisione di argomenti dimostrata indispensabile, e la strada della Sila era proposta siccome una di quelle che doveano essere costruite a carico dello Stato. Il quale fatto avvalorò notevolmente la proposta della Giunta, la quale non esita a sottoporla ai vostri voti, persuasa che voi l'approverete siccome provvedimento di sommo interesse per lo Stato.

Da quanto si venne dicendo fin qui apparve poi la necessità, per meglio risolvere la questione economica e quella del brigantaggio, di costruire altre due strade, l'una che dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore scenda per Longobucco a Rossano, e l'altra che da un punto della nazionale medesima si diriga a Rogliano.

La Commissione si è indotta a proporvi la prima, cioè quella che da un punto intermedio nella Sila tra Cosenza e San Giovanni in Fiore scenda a Rossano per Longobucco (*art. 4, n° 9*) per due ragioni: la prima, per aprire la più breve comunicazione possibile tra la Sila ed il Jonio, e l'altra per provvedere efficacemente alla sicurezza pubblica. Dolorosamente il paese di Longobucco segna una trista pagina nella cronaca brigantesca. E esso, situato ai piedi della Sila fra immense boschaglie, con piccolo territorio insufficiente a mantenere la vigorosa e robusta popolazione di circa dieci mila abitanti che possiede, non ha nessun mezzo di comunicazione tranne qualche viuzza che s'interna fra i boschi della Sila, e che è disagiata financo alle capre. Gli abitanti di questo paese, non potendo vivere nel suolo natio, emigrano in cerca di lavoro nelle terre limitrofe, e non vi è mandria o colonia del Cosentino e del Catanzarese che non contenga alquanti Longobucchesi, i quali dopo le loro peregrinazioni invecchiati o stanchi della vita nomade ritornano stabilmente al Inogo natio. Fra questi emigranti si recluta il brigantaggio, onde in parte è ancora infestata quella regione, e per la repressione del quale il Governo con grave dispendio è costretto spesso inutilmente a mantenere colà centinaia di soldati. Questa strada metterebbe il comune di Longobucco in comunicazione diretta da una parte con la marina del Jonio e con la sua ferrovia, e dall'altra con Cosenza.

La Commissione, per amore di brevità, tralascia di parlarvi delle decantate miniere di piombo argentifero e di argento di Longobucco, le quali furono floridissime all'epoca del vicereame di Spagna nell'ex-reame

di Napoli, per non parlare dei tempi più remoti ricordati dagli storici della Magna Grecia, e che potrebbero forse produrre nuove ricchezze quando fossero fecondate dalla benefica influenza delle comunicazioni.

La strada da Rogliano per Parenti e San Giovanni in Fiore (*art. 4, n° 10*), destinata ad intersecare ugualmente la Sila e le principali proprietà dello Stato, servirà ancora a mettere in comunicazione tutti quei paesi silani, che sono tra Dipignano, Rogliano, Aprigliano, Grimaldi e Scigliano, con la marina di Cotrone, e incontrandosi in quella che deve scendere ad Amantea, servirà eziandio a creare una nuova e diretta comunicazione fra i due mari Jonio e Tirreno, cioè fra la marina di Amantea e quella di Cotrone.

Per ottenere che queste altre due strade, che sono così imperiosamente reclamate dai bisogni dello Stato, sieno senza ritardo costruite, e per non gravare la provincia di Cosenza di spese superiori alle sue forze, queste strade vengono poste nella seconda serie delle provinciali, e cioè si annoverano fra quelle che devono essere costruite a cura dello Stato colla partecipazione delle provincie per metà della spesa.

Le strade che secondo le proposte della Commissione dovrebbero attraversare la Sila furono anche vivamente raccomandate dalle autorità civili e militari di quelle provincie, le quali non mancarono di esporre, in rapporti di cui abbiamo presa cognizione, tutti gli argomenti valevoli a dimostrare la necessità di tali strade per la repressione del brigantaggio. E noi nutriamo profonda fiducia che vorrete persuadervi della necessità di un così risoluto provvedimento e che approverete perciò la proposta che vi presentiamo.

Il Ministero propose poi una strada da Mongiana a Siderno; ma la provincia di Reggio, nel cui territorio giacerebbe per la maggior parte questa linea, fece conoscere come nell'interesse della provincia possa meglio convenire fare due strade, l'una (*art. 4, n° 17*) che congiunga la nazionale fra Gioia e Gerace per Canolo e Agnana colla marina di Siderno, ed un'altra (*art. 3, n° 14*) che da Montecucco per Serra, Mongiana, Ferdinanda, miniere di Pazzano e Stilo, raggiunga pure la marina. Taluni membri della Commissione furono contrari a questa sostituzione, sia perchè la proposta del Ministero era avvalorata dal rapporto 16 novembre 1862 già citato del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sia perchè sulla modificazione proposta non era stato pronunciato alcun voto dalla provincia di Catanzaro, pure interessata, sia finalmente perchè ponevasi in dubbio che la strada fra la nazionale di Gioia

a Gerace e la marina di Siderno presa isolatamente potesse avere i caratteri di strada provinciale. Ma la Commissione, riflettendo che colla chiesta sostituzione si verrebbe, per una parte, a diminuire lo sviluppo delle strade da costruirsi e le difficoltà da superarsi, e per l'altra a creare due sbocchi invece di uno alla marina e quindi alla ferrovia, accolse l'istanza della deputazione di Reggio; il che essa credette tanto più giusto, considerando che tale modificazione non potrebbe trovare opposizione nella provincia di Catanzaro il cui territorio verrebbe in forza della medesima ad essere percorso da un maggiore sviluppo chilometrico di strade.

Quanto alla strada da Montecucco per Mongiana e Pazzano a Stilo importa osservare che da Montecucco a Serra è costruita, e da Serra a Mongiana ha bisogno solo di essere sistemata; essa è destinata a mettere in diretta comunicazione il golfo di Pizzo con la marina di Stilo ed a riunire lo stabilimento metallurgico di Mongiana con le miniere di Pazzano e colle ferriere di Ferdinanda, rimaste abbandonate appunto per le grandi difficoltà di trasporto del minerale allo stabilimento, e da questo ai due sbocchi di Pizzo e Stilo.

La maggioranza poi della Giunta, dissenziente uno solo dei suoi membri, considerando che la medesima strada può riguardarsi come una linea di congiunzione tra i due mari e che valica gli Appennini verso Montecucco e Serra; considerando che tale strada a' tempi dei Borboni fu designata fra quelle da costruirsi a spese dello Stato, e che può riguardarsi anche come una linea strategica, l'ha classificata fra le nazionali. L'opponente, per dimostrare che la strada stessa non ha i caratteri di strada nazionale, credette di poter sostenere: che una congiunzione fra i due mari non sarebbe ivi necessaria dacchè uno sbocco alla marina si ha assai vicino, cioè a Soverato; che verso Montecucco e Serra questa strada non attraversa l'Appennino, ma soltanto un suo contrafforte; che la designazione fatta dai Borboni non è un precedente da potersi invocare, perchè a' loro tempi le strade erano diversamente classificate da quel che sieno oggidì; che d'altronde ai Borboni poco costava il porre a carico dello Stato le strade che poi non costruivano; che non vedeva in questa strada alcun carattere strategico; e che finalmente anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici non avea posto nel 1862 questa strada fra le nazionali.

Ma la maggioranza della Commissione, non trovando ammissibili questi argomenti, e facendosi forte soprattutto dell'adesione dell'onorevole ministro dei lavori

pubblici, ha creduto che questa strada avesse i caratteri delle nazionali e dovesse annoverarsi fra quelle.

Quanto alle altre strade calabresi, la Giunta accolse le proposte ministeriali, avendole trovate tutte assai giuste e ragionevoli e avvalorate dalle deliberazioni dei Consigli provinciali e dai voti espressi nella già citata relazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dai calorosi eccitamenti delle autorità locali governative.

Però, reputando necessario di non gravare i bilanci delle provincie in modo superiore alle loro forze e di non porre le provincie stesse nella impossibilità di attuare altre strade di cui già intrapresero la costruzione, ha creduto di assegnare alla seconda serie la strada da Belvedere per Sant'Agata e Lungro (art. 4, n° 8) a quella di Amantea (n° 7).

Questa modificazione al progetto ministeriale è anche conforme agli eccitamenti stati fatti al Ministero, dopo la pubblicazione del progetto di legge, dall'autorità locale, secondo il cui giudizio il vero modo per ottenere che la costruzione di queste strade non sia ritardata, si è quello di affidarla alle cure del Governo. Quanto poi alla prima, tale proposta è anche giustificata dallo interesse che ha lo Stato di agevolare le comunicazioni delle saline di Lungro colla marina, per la quale ragione, anzi, a meglio raggiungere l'intento, fu modificata la designazione del Ministero prescrivendo che questa strada debba metter capo alle saline di Lungro. Quanto poi alla strada di Amantea, è da osservarsi che, mentre fu proposto dapprima che essa dovesse congiungere direttamente Amantea con Cosenza, ne fu poscia dal Ministero medesimo modificata la designazione, mediante sua nota del 29 gennaio, nel senso della proposta che vi fa la Commissione; avvegnachè il Governo, mentre riconosce la necessità di una strada che congiunga Cosenza con Amantea posta sulla marina del Tirreno, non può fin d'ora stabilire con sicurezza quale sarà la linea a preferirsi; e, sebbene il tracciato proposto nella relazione del Ministero corrisponda ai progetti degli ingegneri del Governo, questo crede opportuno di procedere ad ulteriori studi tecnici e di consultare il Consiglio provinciale di Cosenza intorno ai territori che deve di preferenza toccare la nuova strada. Così si fissò un suo estremo, piuttosto che a Cosenza, in un punto della nazionale che congiunge Cosenza con Rogliano.

Per le altre strade calabresi, cioè quelle da Catanzaro a Chiaravalle (art. 4, n° 14), da Monteleone al Metramo sotto Rosarno (n° 15) e da Laureana per

Radicensa sotto Bagnara (n° 16), la Commissione ha accolte le proposte del Governo. Resta però a osservarsi che, quanto alla strada da Catanzaro a Chiaravalle, un onorevole nostro collega ha biasimato il progetto affermando che sarebbe di poca utilità il sussidio dello Stato se si accettasse il progetto, da esso ritenuto difettoso, del Consiglio provinciale, mediante il quale si farebbe passare questa strada per Borgia. Ora, la Giunta non può a questo riguardo arrischiare alcun giudizio; nè certo vorrebbe impegnarsi in una questione la cui soluzione in buona parte dipende da elementi tecnici che essa non possiede e che d'altronde si può ritenere sarà convenientemente risolta seguendo le norme stabilite dalla legge. Questa è questione che non deve essere risolta dalla Camera e la Commissione si crede dispensata dall'occuparsene.

Quanto poi alla strada da Monteleone al Metramo sotto Rosarno, fu da un onorevole nostro collega accennato alla necessità di congiungere tutti i paesi attraversati dalla strada stessa direttamente col porto di Santa Venere, mediante un breve tronco di strada avente un estremo a Pizzo e l'altro in un punto fra Monteleone e Pizzoni.

Ma la Commissione, sebbene non disconoscesse la saviezza degli argomenti addotti, e sebbene abbia scorto che la lunghezza planimetrica di questo tronco era poco notevole, avendo però riflettuto che vi è la strada fra Monteleone e Pizzo, e che col tronco proposto dall'onorevole collega si avrebbe soltanto il vantaggio di un paio di ore di tempo in confronto a quello che si dovrebbe impiegare andando per Monteleone, non credette poter accettare la proposta; tanto più poi la Commissione non l'ha accettata in quanto che il detto tronco essendo di circa sei chilometri, potrà essere costruito a cura dei comuni.

Nè ha potuto ugualmente assecondare l'altra domanda colla quale lo stesso onorevole deputato chiedeva che la linea sopradetta da Monteleone al Metramo fosse dichiarata nazionale, perchè, esaminato bene lo scopo al quale deve mirare questa comunicazione, ha dovuto persuadersi che la strada medesima non ha nessuno dei caratteri attribuiti dalla legge alle strade nazionali.

Riguardo alle due strade da Monteleone al Metramo e da Laureana per Radicensa sotto Bagnara, di cui parlammo finora, un onorevole nostro collega espresse il desiderio che fossero nella legge determinati i paesi che dovranno dalle medesime essere percorsi; ma, attenendoci al principio che i tracciati delle strade pro-

vinciali debbano essere determinati dal voto dei Consigli provinciali, credemmo opportuno mantenere la designazione dei soli punti estremi.

Un altro onorevole collega poi si faceva a dimandare una linea che, partendo dalla strada nazionale delle Calabrie al punto detto Caracciolo, per Bisignano, Acri e paesi albanesi si diriga alla stazione della ferrovia presso Corigliano, e un'altra che, partendo dalla strada della Sila per Longobucco, scenda al Jonio sboccando in un punto intermedio fra Rossano e Corigliano affinchè si possano alla medesima facilmente allacciare le strade comunali rese obbligatorie nei comuni di Acri e Corigliano. Ma la Commissione, considerando che già la provincia di Calabria Citeriore sta costruendo una linea che appunto parte da Caracciolo e, per San Vito e Bisignano, passa per Acri, e da questo paese, scendendo verso i paesi albanesi di San Demetrio, San Cosimo, Santa Sofia, Vaccarizzo, va a raggiungere la ferrovia alla stazione di San Mauro presso Corigliano, non ha creduto di accogliere queste domande.

Certo è innegabile che le proposte della Commissione non abbracciano tutte quante le strade che si devono annoverare fra le provinciali. Non v'ha dubbio, per esempio, che quella già accennata da Caracciolo per Acri alla ferrovia, e un'altra da Castrovillari a Trebisacce sono necessarie. Ma la Commissione, considerando che, secondo il suo progetto, viene notevolmente aggravato il bilancio dello Stato, e considerando che questa provincia — la quale aveva già poste fra le strade provinciali quelle da Cosenza a San Giovanni in Fiore, da Cosenza ad Amantea e da Belvedere a Lungro, — verrebbe sgravata da ogni spesa per la strada di San Giovanni in Fiore e di metà la spesa per le altre due, crede di raccomandare quelle due strade alla provincia che, così alleggerita dagli impegni assunti, potrà costruire direttamente e queste e le altre da essa decretate.

Se poi, come vorrebbe l'onorevole deputato proponente si dovesse far sboccare la strada passante per Longobucco in un punto intermedio fra Corigliano e Rossano, si avrebbe l'inconveniente di creare una strada più lunga del bisogno e percorrente luoghi forse troppo difficili. Al contrario la Commissione, persuasa di dare uno sbocco sul Jonio a tutto quel versante silano che da Cosenza s'interna in San Giovanni in Fiore, avrebbe prescelta la linea che, per Longobucco, raggiunga a Cropalati la strada provinciale già decretata di Rossano a Cariati e quindi la stazione ferroviaria di Ros-

sano. Da ultimo lo stesso onorevole deputato mostrò desiderio che, ove niuna delle prime sue domande fosse accolta, si volesse almeno acconsentire che quest'ultima strada, invece di toccare Cropolati, si rivolgesse direttamente da Longobucco a Rossano. E la Commissione, sebbene ritenga che questa strada possa essere meno costosa ove, seguendo la valle del Trionto, sbocchi a Cropolati, e, ritenendo pure che la strada stessa debba ad ogni modo seguire quella valle ed avvicinarsi a questo paese, ha creduto opportuno di limitarsi a stabilirne gli estremi ed il punto intermedio di Longobucco, per lasciare che il Consiglio provinciale, quale migliore interprete dei suoi interessi, decida la questione del tracciato, sperando così che l'onorevole collega si ritenga in qualche guisa appagato.

La deputazione provinciale di Catanzaro poi, facendo conoscere che quella provincia col mezzo del suo Consiglio ha già deliberato la costruzione d'una intera rete stradale per tutto il suo vasto territorio; che ha spese molte migliaia di lire per studi preparatorii; che per gli studi del progettato tronco di ferrovia fra Santa Venere e Squillace, ha sostenuto una spesa di lire 40,000; e che in questo anno, con supremo sforzo di patriottismo, ha iscritto nel suo bilancio, a carico delle sovrimposte, circa lire 400,000 per sostenere la gravissima spesa annuale progressiva della costruzione della sua rete stradale, credette poter concludere che quella provincia, in mezzo a tanti bisogni ed a tanta penuria, avrebbe diritto ad una speciale considerazione del Governo, e quindi chiedere un proporzionato sussidio governativo per l'intera rete stradale da essa decretata, la quale importerà oltre dodici milioni di lire.

Ma la Commissione, mentre fa encomio all'audace iniziativa di quella provincia, non potrebbe presentare alcuna proposta tendente ad accordare un sussidio per tutta la rete da essa decretata; perchè, ove ciò proponesse per la provincia di Catanzaro, dovrebbe proporre altrettanto per altre provincie. Essa però spera che, siccome ha in tutte le altre parti accolto il ricorso di quella deputazione provinciale, e siccome le sue proposte tendono in buona parte ad alleviare la provincia, non vorrà la provincia stessa disconoscere che si ebbe per essa, come per le altre della Calabria, una speciale considerazione.

Le proposte della Commissione non si scostano notevolmente da quelle del Ministero e sono dal Ministero stesso accettate. Le proposte della Commissione soddisfanno ai bisogni e ai desiderii delle popula-

zioni perchè, come risulta dalla relazione, sono state dettate avuto pure il debito riguardo ai più ragionevoli reclami. Che se la Commissione non potè assecondare molte altre domande, le ha però accuratamente esaminate, e non mancò di esporre le ragioni per le quali non credette di poterle in questa occasione accogliere.

Alla Commissione pertanto non resta che pregare gli onorevoli colleghi Assanti-Pepe, Brunetti, Castelli, Del Zio, De Sanctis, Finocchi, Frisari, Lovito, Marolda-Petilli, Mazzarella, Melchiorre, Musolino, Nicolai, Nisco, Pisanelli, Sprovieri, Toscano e molti altri, che presentarono reclami, a non volere insistere nelle loro proposte, ed a persuadersi che la condizione odierna delle finanze non può consentire maggiori sacrifici per parte dello Stato, e che la legge 30 agosto 1868 provvede in buona parte alla costruzione di tutte quelle altre strade che possono essere invocate dalle popolazioni; strade per le quali lo Stato è pure impegnato a dare un sussidio in forza dell'articolo 9 della legge stessa. Noi speriamo poi che, quanto alla questione dei tracciati delle strade provinciali, gli onorevoli colleghi vorranno riconoscere essere nostro dovere, come è voluto dai principii di libertà amministrativa sanciti dalle nostre leggi, di lasciare alle deliberazioni dei Consigli elettivi il risolvere tutte le contestazioni che potessero insorgere. I reclami furono molti e furono in troppo numero perchè i reclamanti stessi non si persuadano che, mentre per una parte di essi alla Commissione mancavano gli elementi tecnici per pronunciarsi, non avrebbe questa potuto appagarli tutti senza mettere in pericolo l'approvazione stessa della legge.

VII.

DIMENSIONI DELLE STRADE.

(Art. 5.)

Esaurito il compito speciale di ragionare intorno alle linee proposte, importa ora occuparsi delle altre disposizioni della legge.

Secondo le proposte contenute nell'articolo 5 del progetto ministeriale, la larghezza delle strade si dovrebbe fissare di sette metri per le nazionali, di sei metri e cinque metri per le strade che esso poneva in seconda e in terza categoria.

A questo riguardo è mestieri premettere che la legge sulle opere pubbliche nulla stabilisce riguardo alla larghezza delle strade delle diverse classi, e che perciò

niun vincolo si ha di attenersi a determinate dimensioni.

La Commissione pertanto ha trovato opportuna la proposta di sette metri per la larghezza delle strade nazionali. Le strade nazionali hanno caratteri ben determinati che ne stabiliscono l'importanza. Esse devono soddisfare alle esigenze d'una maggior affluenza, e stanno, in teoria generale, alle altre strade nello stesso rapporto che passa fra i grandi fiumi ed i fiumi secondari; ond'è che il rapporto fra le larghezze di quelle dev'essere analogo al rapporto che passa fra le ampiezze degli alvei di questi. Perciò le parve evidente che per le nazionali una larghezza minore di sette metri avrebbe potuto essere insufficiente. Essa però credette che la strada della Sila e quella da Montecucco alla marina di Stilo, per le condizioni speciali in cui sono destinate a trovarsi, possano consentire una minore larghezza, che stimammo opportuno proporre di soli metri sei, reputando che nelle condizioni presenti convenga attenersi nella costruzione di ciascuna strada alla massima economia, per dare piuttosto un maggior sviluppo alla rete da costruirsi.

Quanto poi alle strade provinciali, parve alla Giunta che alle norme adottate nello stabilire la misura del concorso dello Stato nelle spese, non potessero essere subordinate le regole della costruzione; non parve cioè che, per la sola ragione che lo Stato contribuisce in più larga misura nella costruzione d'una determinata strada, debba questa essere più larga. Il regolarne la larghezza a questa stregua sarebbe tanto meno opportuno, avuto riguardo alle difficoltà di costruzione che si potranno in certe località incontrare, e che varranno a rendere molto costosa la costruzione di talune strade, aggravando così notevolmente anche i bilanci delle provincie che saranno chiamate a partecipare alla spesa. La Commissione perciò vorrebbe che, pur attenendosi fra i limiti di cinque e sei metri, le larghezze delle singole strade fossero determinate, avendo riguardo soltanto alle difficoltà dei luoghi, alla presumibile affluenza, ed ai mezzi di cui potranno disporre le provincie; e propone perciò che tali larghezze debbano essere determinate dal Governo, entro i limiti accennati, sopra proposta dei Consigli provinciali interessati, e sentito il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Di larghezze inferiori a metri cinque non si è nemmeno parlato. Nella legge relativa alle strade della Sardegna, sebbene talune delle linee decretate avessero tali caratteri che colla mutata legislazione dovettero poi essere dichiarate pro-

vinciali, si fissò la larghezza minima di metri sei. E noi crediamo che la larghezza di metri cinque da noi accettata sia la minima possibile, e che sia desiderabile non venga troppo di frequente adottata.

Essa poi ha trovato che, a meglio ottenere economia nella costruzione, fosse da accettarsi l'ultimo capoverso della proposta ministeriale col quale si consente che le larghezze normali possano convenevolmente restringersi nei siti in cui, l'attenersi a quelle potesse portare la necessità di spese troppo elevate.

VIII.

SPESA E CURE ATTRIBUITE ALLE PROVINCIE ED AI COMUNI.

(Art. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.)

Le disposizioni proposte dalla Giunta (art. 6) relativamente al rimborso che le provincie dovranno fare della parte loro spettante del costo delle strade provinciali da costruirsi per cura dello Stato, e la proposta che questo rimborso abbia luogo nel periodo di dieci anni, sono state dettate nell'intento di non gravare soverchiamente le provincie, sembrando che in questa parte il sistema ministeriale potrebbe in pratica creare molte difficoltà.

La necessità di non gravare improvvidamente, oltre un certo limite, le amministrazioni provinciali, non richiederebbe di essere dimostrata. Ma, per provarvi l'opportunità di attenersi al progetto, ci basti il ricordare che colla legge 4 febbraio 1864, n° 1666, veniva accordato alla provincia di Basilicata il prestito di un milione per costruzione di strade, purchè quell'amministrazione avesse assunto l'obbligo di restituire la somma stessa in quattro rate annuali negli anni 1865, 1866, 1867, 1868.

La legge allora fu portata nella Camera come un sapiente provvedimento che avrebbe riparato ai mali di quella desolata provincia. Ognuno di noi, credendo forse che vi fosse un accordo preliminare fra il Governo e l'amministrazione di quella provincia, ha votato con entusiasmo quella legge. Or bene, come avrete appreso dalla relazione sulle opere pubbliche pubblicata dal Governo nel 1866, il Consiglio provinciale di Basilicata non accettò quei patti e la nostra legge rimase lettera morta. Così accade allorquando molto si chiede e nulla si dà ai paesi che hanno molti bisogni. Ma le proporzioni alle quali ridusse la Commissione gli obblighi imposti alle provincie — che, come scorge-

rete dall'esame degli allegati non raggiungono in generale per ciascuna di esse la decima parte del tributo fondiario principale — devono lasciarci nella certezza che le provincie potranno soddisfare interamente ai loro obblighi senza trovarsi nella necessità di sospendere altri lavori.

Abbiamo poi aggiunte altre disposizioni per regolare e assicurare in modo ben determinato ed obbligatorio la esecuzione dei rimborsi medesimi.

Quanto alle strade provinciali da costruirsi a cura delle provincie col sussidio dello Stato e coi contributi dei comuni, parve alla Commissione che la proposta ministeriale non valesse ad assicurare in modo completo la esecuzione della legge, lasciando essa indeterminato e facoltativo il modo e il tempo della costruzione delle medesime. La Commissione ad unanimità — e col voto pertanto anche di quegli onorevoli deputati che più particolarmente potevano farsi interpreti dei bisogni di quelle popolazioni — ha risolto di dare un maggiore sviluppo alla proposta del Ministero, col rendere obbligatoria per le provincie (*art. 7*) la costruzione di tutte queste strade e coll'imporre ai comuni l'obbligo di contribuire nelle relative spese. E siccome importava stabilire norme pratiche per l'adempimento di tali obblighi, essa ha creduto che il miglior modo per raggiungere l'intento fosse quello di applicare in questa parte alcune disposizioni contenute nella legge 30 agosto 1868 (1) sulla costruzione obbligatoria delle strade comunali, e di determinare che anche il compimento di queste strade debba aver luogo nel periodo di sette anni, come per quelle da costruirsi a cura dello Stato. Di tal guisa si potrà ottenere che, entro questo periodo di tempo, la rete decretata sia compiuta.

Si è poi ammesso che gli stanziamenti annuali di ciascuna amministrazione possano essere superiori alla settima parte della spesa, nella speranza che quelle provincie le quali avessero i mezzi necessari, oppure si risolvessero di assumere prestiti, possano compiere le loro strade in un tempo minore. La Commissione poi nutre anche la speranza che qualche provincia possa riuscire a fare appalti generali per la costruzione di tutte le rispettive strade a pagamento rateale diviso sopra un numero di anni maggiore di quello

(1) Occorrendo di citare più volte, nella relazione e nel progetto, la legge 30 agosto 1868 sulla costruzione obbligatoria delle strade comunali, si trovò opportuno di riprodurla fra gli allegati affinché possa essere agevolmente consultata dai nostri colleghi.

stabilito per la costruzione, come altra volta era stato proposto allo Stato per le strade della Sardegna.

Sapendosi però come in talune provincie le amministrazioni hanno curato e curano direttamente la costruzione di tutte le strade, e riconoscendo inoltre che mal si potrebbe ora determinare la potenza contributiva dei comuni, la quale varia naturalmente nelle diverse parti di una stessa provincia, si è trovato utile lasciar in facoltà delle provincie di esonerare i comuni in tutto o in parte dal loro concorso; e così, in luogo di stabilire in modo fisso la misura del loro contributo, si propone soltanto che questo non sia superiore al terzo della spesa.

Che il sussidio dello Stato debba essere assegnato al momento in cui si darà mano ai lavori e dopo essere stato determinato mediante regolari progetti il costo delle opere, è cosa che sta in armonia colle regole e colle necessità di una buona amministrazione e la si scrisse nel progetto solo per evitare gli equivoci. Si ommise però di stabilire che il sussidio sarà dato solo allorchando sieno fatti gli stanziamenti dei fondi a carico degli enti interessati, perchè tale disposizione sarebbe superflua rimpetto all'altra che rende obbligatori gli stanziamenti medesimi.

La Commissione poi ammise la proposta del Ministero colla quale si prescrive che le opere saranno appaltate dalle deputazioni provinciali e saranno eseguite e collaudate coll'intervento degli ingegneri del Governo, perocchè ha ritenuto che tale ingerenza, mentre è voluta dalla partecipazione che ha lo Stato nelle spese, sarà anche assai provvida per sollecitare la costruzione delle strade.

La quota complessiva di concorso (*art. 8*), da assegnarsi per ciascuna strada e da ripartirsi in contingenti fra i comuni che avranno interesse nella costruzione di essa, deve per necessità essere determinata dai Consigli provinciali; perocchè, spettando ai medesimi fare gli stanziamenti del loro bilancio della parte di spesa riservata alle provincie, da essi soli dipende il determinare la residua parte che rimarrà a carico dei comuni. La costituzione dei consorzi obbligatori per il riparto fra i comuni della spesa loro attribuita, parve una necessità, affine di determinare ed agevolare quelle combinazioni che sono desiderabili onde appianare le difficoltà che potrebbero insorgere.

Quando il Consiglio abbia deliberato sulla misura della quota complessiva di concorso da assegnarsi ai comuni, spetta alla deputazione, che è il suo potere esecutivo, di provvedere alle altre cure. E però, men-

tre la costituzione dei consorzi è negli altri casi iniziata per cura del comune maggiormente interessato, nel caso presente deve esserlo dalla deputazione medesima.

Le altre disposizioni relative alla costituzione dei consorzi, ed i criteri ai quali converrà attenersi nel riparto della spesa sono dettati in guisa da agevolare, in armonia colle disposizioni contenute nella legge generale, l'esecuzione di tutti i provvedimenti preparatorii e da assicurare che entro un periodo di tempo fin d'ora determinato si possa dar mano ai lavori. Ma, per evitare che in verun caso i comuni sieno obbligati a sostenere spese superiori alle loro forze, si è creduto necessario di dar loro il diritto a ricorso, nel modo stabilito dagli articoli 45 e 46 (1) della già citata legge 20 marzo 1865, in tutti i casi in cui nascesse contestazione sia sulla determinazione della quota complessiva, che sulla ripartizione di questa in contingenti comunali.

Affine però di evitare che le resistenze o le contestazioni, possano essere pretesto a ritardi nella esecuzione delle opere, si è stabilito che il ricorso non sospende l'obbligo nella provincia di costruire la strada e nei comuni di pagare la quota loro assegnata.

Se non che noi crediamo che tale disposizione non dovrà mai essere applicata, avvegnachè le altre norme stabilite coll'articolo 8 varranno ad agevolare la pronta soluzione di tutte le difficoltà amministrative che potessero insorgere.

A meglio agevolare il concorso dei comuni interes-

(1) Per maggiore chiarezza si riportano i citati articoli della legge 1865:

« Art. 44. Il progetto di consorzio, coi documenti relativi, viene dallo stesso comune trasmesso alla Deputazione provinciale, la quale ne fa comunicazione agli altri comuni interessati perchè deliberino entro il termine da essa fissato. Trascorso questo termine, la Deputazione statuirà sulla costituzione del consorzio, decidendo in pari tempo sulle osservazioni o sui richiami dei comuni.

« Art. 45. Quando una linea da dichiararsi consorziale tocchi il territorio di più provincie, statuiranno d'accordo le rispettive Deputazioni provinciali.

« Nel caso di conflitto, il prefetto di quella provincia in cui si trovi il più lungo tratto di strada consorziale statuirà, previo parere delle Deputazioni provinciali interessate.

« Art. 46. Contro il decreto della Deputazione provinciale di che nell'art. 44, e contro quello del prefetto, di che nell'art. 45, i comuni interessati potranno, entro trenta giorni dalla comunicazione fattane al sindaco, ricorrere al Re, il quale provvede definitivamente sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato. »

sati, e considerando che i comuni stessi, essendo favoriti dal passaggio di queste strade provinciali, saranno esentati in parte dalle spese che loro imporrebbe la legge 30 agosto 1868, si trovò opportuno proporre che pei loro contributi possano valersi d'un fondo speciale costituito secondo le norme stabilite nella parte seconda della legge suddetta (art. 9). Se ne esclusero però i pedaggi perchè, trattandosi di strade provinciali, sarebbero in massima ritenuti dalla Giunta inammissibili, e perchè, ove pur fossero tollerabili, dovrebbero i pedaggi stessi essere esercitati dalle provincie costruttrici e non dai comuni i quali non potrebbero, dopo costrutte, esercitare alcun diritto nè alcuna ingerenza sopra strade provinciali; e si esclusero i sussidi dello Stato e delle provincie, perchè alle strade medesime questi due enti danno già il contributo principale.

Nel porre poi la presente legge in relazione con quella relativa alla costruzione obbligatoria delle strade comunali, la Giunta ebbe a riflettere che, col decretare tante nuove strade nazionali e provinciali, si vanno a cangiare radicalmente le condizioni della viabilità di tutti i comuni posti in prossimità delle nuove strade medesime. Per la qual cosa tutti questi comuni i quali, secondo il disposto dell'articolo 12 della citata legge 30 agosto 1868, dovevano entro sei mesi presentare — e certo in buona parte avranno presentato a quest'ora — le proposte degli elenchi delle strade obbligatorie, troveranno la necessità di rivedere tali elenchi, per porli in armonia colla nuova rete decretata. Molti di essi, che verranno attraversati da taluna strada nazionale o provinciale, dovranno sopprimere dai loro elenchi alcune delle vie già adottate e potranno così trovarsi in posizione di aggiungerne altre, dapprima ritenute meno necessarie. Si fu così che, senza curarsi se l'articolo 12 sia o non sia stato rigorosamente applicato in tutte le provincie, la Giunta ha trovato opportuno di provvedere perchè i comuni, senza uscire dalla legge, possano rivedere e modificare i loro elenchi. Si fu così che essa ha stabilito (art. 10) che ai comuni, posti in prossimità, o interessati nelle strade contenute nella presente legge, sia accordato il termine di tre mesi, dalla promulgazione della medesima, per introdurre, nell'elenco prescritto dall'articolo 12 della legge 30 agosto 1868, le modificazioni che fossero necessarie in relazione alle nuove strade decretate; ed ha quindi eziandio stabilito che il Governo provveda, per decreto reale, all'attuazione di questo provvedimento, attenendosi alle norme stabilite nella citata legge, affinchè non gli manchino le facoltà necessarie a risolvere tutte le questioni inci-

dentali che potrebbero sorgere nell'attuazione di tale disposizione.

La Giunta ha finalmente osservato essere necessario, a scanso d'equivoci e di contestazioni, il prescrivere qualche norma per la consegna e la continuazione dei lavori già iniziati, per cura delle provincie o dei comuni, sopra alcuni tronchi di vie che devono far parte delle strade da costruirsi a cura dello Stato, oppure iniziate dai comuni e che devono far parte delle strade da costruirsi per cura delle provincie. Essa ha notato che se un provvedimento non fosse adottato, il primo effetto della presente legge sarebbe quello di far sospendere i lavori sopra tutti gli accennati tronchi di strada. Vista poi la necessità di lasciare il tempo al Governo di esaurire gli incumbenti che devono precedere la consegna, visto anche il bisogno, per evitare complicazioni nella contabilità, di stabilire nettamente i limiti di competenza nelle spese di costruzione fra le diverse amministrazioni, trovammo utile stabilire (Art. 11) che i tronchi costruiti o in costruzione per cura delle provincie o dei comuni, i quali dovranno essere compresi in alcuna delle strade provinciali annoverate nel quarto articolo da costruirsi per cura dello Stato o delle provincie, saranno a queste o a quello consegnati il 1° gennaio 1870, e che i fondi stanziati dai comuni, o dalle provincie, sul bilancio del 1869 per costruzione, o sistemazione, dei tronchi di strade medesimi, dovranno essere spesi entro l'anno stesso, o versati al Governo od alle provincie il 1° gennaio 1870.

Quanto poi ai contratti in corso si è creduto di rendere applicabili le disposizioni contenute negli articoli 88 e 89 (1) della legge sulle opere pubbliche. La Commissione crede che con questa aggiunta al progetto ministeriale l'esecuzione della legge non potrà dare occasione a malintesi ed a contestazioni.

Per appianare poi tutte le controversie che, come già si può pressagire dalla presente relazione, dovranno

(1) « Art. 88. Per le strade che venissero a variare di classe in seguito all'applicazione della presente legge resteranno in vigore a carico dell'amministrazione, che ne assume la cura, i contratti stipulati per il loro mantenimento, miglioramento e nuova costruzione, non meno che ogni altra obbligazione inerente e dipendente da fatti che si continuano o si verificano dopo la consegna delle strade medesime dall'una all'altra amministrazione.

« Art. 89. Sono pure tenute ferme le offerte di concorso a cui prima della promulgazione della presente legge si sono obbligati municipi e corpi morali per le strade che diventano provinciali, e le offerte degli stessi o delle provincie per le strade che restano nazionali. »

sorgere sui tracciati delle strade provinciali, la Commissione, come altrove si è accennato, credette utile stabilire (art. 12), che i tracciati delle strade comprese nella presente legge, i quali non sieno già stati determinati, lo verranno nel modo voluto dalla legge generale, la quale stabilisce (1) tutte le norme da seguirsi. Quanto alle strade il cui tracciato fu precedentemente decretato dalle provincie, non pare sia il caso di introdurre modificazioni.

Tutte queste disposizioni hanno per iscopo di affrettare per quanto sia possibile la pronta costruzione delle strade poste in questa serie, senza aggravare in modo superiore alle loro forze le amministrazioni interessate.

A meglio poi dimostrare come, colle disposizioni adottate, si possa ottenere che gli obblighi imposti sieno rispettati e che le strade provinciali sieno costruite, non resta che a ricordare come le leggi amministrative provvedano già in modo chiaro ed assoluto alla esecuzione degli obblighi imposti alle provincie ed ai comuni e come l'articolo 232 della legge comunale e provinciale 20 marzo 1865 prescriva che, ove malgrado la convocazione dei Consigli non possa avere luogo alcuna deliberazione, il prefetto provvede a tutti i rami di servizio e dà corso alle opere obbli-

(1) « Art. 14. I Consigli provinciali deliberano entro un anno dalla pubblicazione della presente legge sulla classificazione delle strade provinciali comprese nelle rispettive provincie, e ne formano quindi l'elenco che dovrà essere pubblicato in tutti i comuni della provincia.

« L'approvazione definitiva di questo elenco, promossa dopo un mese dalla pubblicazione, sarà fatta per decreto reale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed anche il Consiglio di Stato nel caso che siano insorti reclami di comuni. Però col decreto reale non potrà farsi all'elenco alcuna variazione che non sia stata prima comunicata al Consiglio provinciale per averne il parere.

« Per ogni modificazione successiva degli elenchi delle strade provinciali si osserveranno le medesime formalità.

« Art. 25. Il tracciamento generale di qualunque nuova strada provinciale, deliberato dal Consiglio provinciale, deve essere approvato con decreto reale, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

« Nel caso in cui questo parere sia contrario al proposto andamento o vi suggerisca modificazioni importanti, il Ministero ne farà conoscere al Consiglio provinciale le ragioni e dopo le repliche del medesimo promuoverà il decreto reale.

« Art. 26. I progetti di nuove strade provinciali e delle loro opere d'arte più importanti, che possono modificare o variare il regime dei fiumi o torrenti, o che interessano varie provincie, o per le quali lo Stato concorre con sussidi o per qualunque altro titolo, saranno sottoposti all'esame del Consiglio dei lavori pubblici ed approvati dal Ministero. »

gatorie, tanto per disposizione di legge, quanto per antecedenti deliberazioni esecutorie.

La Commissione poi ammise integralmente (art. 13) la proposta del Ministero rispetto alla consegna delle strade provinciali che devono essere costruite a cura dello Stato, non avendo a fare sulla medesima alcuna eccezione.

IX.

SPESE E CURE ATTRIBUITE ALLO STATO.

(Art. 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21).

La Commissione si è molto preoccupata di quanto riguarda gli stanziamenti di somme nel bilancio dello Stato. Essa, nel porre in confronto la relazione ministeriale colle notizie che potè raccogliere, ha scorto che talune strade, per le quali si prevedeva l'intera spesa di costruzione, erano in parte già costruite.

Forse i dati sui quali si fondava la relazione non erano troppo recenti; forse erano stati raccolti allorchè parecchi anni sono il Governo si era occupato della necessità di provvedere di strade le provincie meridionali, e furono poi riprodotti senza pensare che le cose potevano essere mutate.

E in vero questo fatto non torna troppo a lode di chi compilò il progetto, e non si può a meno di esprimere per incidente il desiderio che non si rinnovino in avvenire simili inesattezze nei lavori che vengono presentati alla Camera.

Per non ammettere adunque alcuna previsione di spesa superiore al bisogno, abbiamo sentito la necessità di chiedere al Ministero la comunicazione di dati più precisi, necessità che nacque altresì in conseguenza delle modificazioni ed aggiunte introdotte dalla Commissione negli elenchi delle strade da decretarsi.

In appositi allegati è metodicamente esposta la valutazione delle strade contenute nel progetto di legge e la ripartizione delle spese sopra gli enti che devono sostenerle.

Dall'esame di questi allegati pertanto si rileva che l'ammontare delle spese per la costruzione delle strade nazionali proposte è di lire 10,778,331 e quello delle spese relative alle strade provinciali da costruirsi a cura dello Stato è di lire 8,437,416. Il costo poi delle strade provinciali contenute nella terza serie ammonta a lire 5,486,000 di cui un terzo, cioè lire 1,828,667, a carico dello Stato.

Per la qual cosa, arrotondando le cifre, in previsione

di qualsiasi inesattezza nei calcoli, saranno a stanziarsi (art. 14) nei bilanci dello Stato:

1° Costo delle strade nazionali . . .	L. 10,800,000 »
2° Costo delle strade provinciali della prima e seconda serie	» 8,500,000 »
3° Sussidi dello Stato per le strade provinciali della terza serie	» 1,900,000 »
Totale	L. 21,200,000 »

Queste cifre rappresentano le somme da stanziarsi nei bilanci dello Stato e che figurano nell'articolo 14 della Commissione, corrispondente all'articolo 6 del Ministero, il quale fu spostato per darè miglior ordine alla distribuzione delle materie nella legge.

È però da osservarsi che una parte di questa somma, e cioè quella di circa lire 4,000,000, deve essere dalle provincie rimborsata. Laonde la somma che resta effettivamente a carico dello Stato è di sole lire 17,200,000.

Accettando poi la proposta del Ministero di formare un capitolo solo di tutte le spese relative ad opere stradali nelle provincie meridionali continentali, si è pur trovato opportuno riunire alla somma portata dalla presente legge, quella di lire 772,495 che, giusta le leggi 24 maggio 1863 e 17 maggio 1865, sarebbero da stanziarsi nei bilanci 1870 e seguenti per lavori della stessa natura. Così si propone (art. 15) di comporre un fondo complessivo di lire 21,972,495 da ripartirsi sopra otto bilanci colla denominazione: *Opere di costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane.*

Il riparto delle spese si fece sopra i bilanci in armonia colle altre disposizioni contenute nella presente legge, e si tenne come stanziamento normale quello di lire 3,000,000, già contenuto nella proposta del Ministero, onde non oltrepassare il limite della spesa annuale che la Camera aveva potuto prevedere esaminando il progetto presentato, e si è rinviato al lontano bilancio del 1876 lo stanziamento della somma corrispondente alle aggiunte proposte dalla Commissione.

Considerando pertanto che le provincie dovranno annualmente rimborsare un decimo della spesa loro spettante — la quale ammonta per le strade di prima serie a lire 257,320, per quelle di seconda serie a lire 3,704,068, e in totale a lire 3,961,388, di cui il decimo di annuo rimborso sarebbe di circa lire 400,000 — è a ritenersi che, la spesa vera che dovrà sostenere ogni anno lo Stato sarà soltanto di lire 2,600,000; e se

si considera che una parte di questo fondo era già stanziata prima d'ora per certe opere nei capitoli 57, 58, 59, 60 e 61, si scorge che il nuovo assegno per opere stradali sta in limiti assai ristretti in confronto alla importanza degli effetti che, come si vedrà, tende a produrre la costruzione delle strade proposte.

Il progetto del Ministero chiedeva una somma di lire 18,310,000, e così si rileva che il progetto della Commissione arrecherebbe una maggiore spesa di lire 2,890,000 sul bilancio dello Stato. Ma pure, riflettendo che una parte di queste somme verrebbe poi rimborsata, si ha che la spesa effettiva che dovrebbe sostenere lo Stato, secondo il progetto del Ministero — diminuita della somma di lire 2,550,000, di cui dovrebbe essere rimborsato — sarebbe di lire 15,760,000; mentre, secondo quello della Commissione — calcolando le somme da rimborsarsi in lire 3,961,388 — sarà di lire 17,238,612, con un aumento cioè di lire 1,478,612.

Ma la Commissione ritiene che questo aumento, in confronto ai benefizi che si otterranno da una soluzione veramente efficace e decisiva della questione delle strade nel Mezzodi, non debba sembrar grave nè alla Camera, nè al paese.

La Commissione ha cercato di non portare variazione alle proposte relative agli stanziamenti annuali, sebbene invero ritenesse per fermo che le condizioni del nostro bilancio debbano gradatamente migliorare nei prossimi anni.

Fra gli argomenti che bisogna pure tenere in conto nel misurare le conseguenze che apporterà sul bilancio dello Stato l'adozione del presente progetto di legge, vi ha pure questo, che nei prossimi anni andrà a diminuire notevolmente la spesa posta in bilancio per opere pubbliche. Basti il dire che fra due anni andrà a sparire la spesa pel traforo del Cenisio, la quale, dedotto il rimborso annuale della Francia, apparisce nel bilancio del corrente anno per la somma di 7 milioni. Così, se nel bilancio 1871 si dovrà iscrivere forse qualche residuo di spese pel grande traforo alpino, certamente nel 1872 questa ciclopica costruzione; non solo non sarà più un peso pel bilancio passivo dei lavori pubblici, ma eserciterà i suoi benefici effetti sul bilancio attivo delle finanze. Or bene, se teniamo conto di questo fatto solo, noi scorgiamo che, malgrado gli stanziamenti di 3 milioni per la costruzione di nuove strade, avremo una riduzione di 4 milioni sul bilancio dei lavori pubblici. Noi ci limitiamo a citare queste cifre siccome le più notevoli ed eloquenti, dacchè, se volessimo citare altri capitoli di spese straor-

dinarie per opere pubbliche, i quali andranno presto a sparire, potremmo anche più largamente dimostrare il nostro assunto.

L'articolo 15 della Commissione pertanto corrisponde all'articolo 10 del Ministero, salve le modificazioni di cifre che erano necessarie per metterlo in armonia colle variazioni introdotte nel progetto.

Solo però la Commissione ha ritenuto necessario di aggiungere uno stanziamento di lire 700,000 per l'anno corrente, perchè, dovendo lo Stato assumere immediatamente la continuazione dei lavori che si stanno facendo per opera delle provincie, intorno a talune strade che in forza della presente legge dovrebbero divenire nazionali, oppure essere costruite a cura dello Stato, era indispensabile assicurarsi che al Governo non mancherebbero i fondi a ciò necessari, ed assicurarsi che il primo effetto della presente legge non sarebbe la sospensione dei lavori.

L'articolo successivo della Commissione (art. 16), salvo la modificazione derivante dall'aggiunta fatta dello stanziamento di lire 700,000 pel 1869, corrisponde all'articolo 11 del Ministero. Abbiamo però proposto che la fusione in un solo capitolo dei residui degli anni 1868 e precedenti, non abbia luogo che allorchando sarà chiuso l'esercizio del bilancio suddetto, onde evitare le complicazioni che nella contabilità deriverebbero dal sopprimere, e confondere in un solo, i capitoli di un bilancio prima che siano chiuse le rispettive partite. Per le stesse ragioni di contabilità, si è poi stabilito, con un secondo capoverso, che le rimanenze di tutti i fondi bilanciati nel suddetto esercizio 1869 siano, il 1° gennaio 1870, riuniti al fondo di lire 3,000,000 bilanciato pel 1870, perchè sembrò assai utile e ragionevole il predestinare tali fondi alla continuazione e ad un più sollecito progresso delle opere stradali.

Onde poi agevolare la costruzione delle strade contenute in questo progetto di legge, e porgere eziandio un mezzo allo Stato per ottenere qualche maggiore economia, la Giunta trovò utile aggiungere un articolo (art. 17) il quale renda applicabile, alla costruzione delle medesime, le disposizioni adottate nella parte quinta della legge 30 agosto 1868, e relativa all'applicazione delle truppe nelle opere stradali, le quali disposizioni ponno eminentemente contribuire a rendere più prontamente efficace la presente legge.

A questo riguardo la Commissione si crede dispensata dall'esporre le ragioni dalle quali fu indotta a fare tale proposta. La Commissione sa che ciò sarebbe su-

perfluo presso di voi che avete, con simile provvedimento posto in altra legge, dimostrato che — nelle condizioni straordinarie in cui si trova l'Italia, spinta da una parte a sollecitare quanto più è possibile la costruzione delle strade, e costretta dall'altra a limitare le spese — credete necessario utilizzare tutti i mezzi possibili pur di raggiungere l'intento della costruzione delle strade. Noi pensiamo che questa aggiunta al progetto ministeriale possa efficacemente affrettare l'invocato lavoro, e ce ne è caparra il sapere che i prefetti di talune provincie hanno incoraggiato il Governo a voler proporre questo provvedimento, reputando essi che l'impiego delle truppe nei lavori stradali possa grandemente affrettare la disparizione del brigantaggio.

Secondo la proposta ministeriale, le strade dichiarate nazionali che si trovassero già costrutte o in costruzione per cura delle provincie, dovrebbero passare a carico dello Stato il primo aprile dell'anno corrente; ma, stante il ritardo avvenuto nell'esame della legge, la Giunta vi propone (*art. 18*) di stabilire questo termine al primo luglio, affine di lasciare il tempo necessario all'approvazione del Senato, ed ai provvedimenti preliminari per l'esecuzione della legge. Ha poi ammessa l'altra disposizione relativa all'applicazione degli articoli 88 e 89 (1) della legge, trovando inevitabile che i contratti già in corso di esecuzione abbiano pieno effetto e che restino a carico delle provincie i lavori eseguiti prima della consegna, comprese le indennità per occupazioni ed espropriazioni.

Niun commento poi avemmo a fare, quanto al fondo da stanziarsi nel capitolo 7 del bilancio ordinario del 1869 pel mantenimento delle strade provinciali già costrutte e che diverranno nazionali, e assicuratici che non è necessaria alcuna modificazione di somma, abbiamo riprodotta integralmente, facendone un articolo a parte (*art. 19*), la proposta del Ministero.

Laonde gli articoli 18 e 19 della Commissione altro non sono che una riproduzione, emendata nella forma, dell'articolo 12 proposto dal Ministero.

L'articolo 20 della Commissione è la riproduzione dell'articolo 13 del Ministero, il quale non richiedeva nè modificazioni nè commenti.

Da ultimo l'articolo 23 della Commissione, col quale è fatta facoltà al Governo di provvedere per decreti reali a quanto occorre per l'esecuzione della legge, fu aggiunto onde accertarsi che, ove siano indispensabili provvedimenti secondari per rendere più pronti, più

(1) Vedi nota a pag. 19.

efficaci e più decisivi gli effetti della legge stessa, possa il Governo, senza ricorrere di nuovo al Parlamento, dettare i provvedimenti medesimi.

Quanto al modo di esecuzione nulla si può prescrivere di speciale, se non che parrebbe alla Commissione indispensabile che il Ministero destinasse un ispettore del genio civile collo speciale ed esclusivo incarico di curare, di vigilare e sollecitare l'esecuzione delle opere ordinate colla presente legge, con facoltà di risolvere entro certi limiti le quistioni tecniche che sorgessero intorno all'applicazione dei progetti, colla rigorosa missione d'invocare con prontezza dal Governo i provvedimenti da esso dipendenti, e con incarico di presentare ogni sei mesi al Governo un quadro compendioso dello stato dei lavori.

Le strade aggiunte per iniziativa della Commissione sono in numero di cinque, e cioè le tre diramazioni nella Sila, quella di Sant'Arcangelo a Potenza, e quella di Agnone a San Barnaba. Ma, di fronte a questi aumenti stanno talune diminuzioni derivanti dalla soppressione d'una parte della strada da Mongiana a Siderno, e dalla rettificazione delle cifre ministeriali. Ond'è che la Commissione ha aumentato lo sviluppo delle strade senza accrescere relativamente gran fatto la spesa.

L'aggiunta di parecchie linee non è a considerarsi per intero come un aumento di spesa a carico dello Stato; imperocchè talune strade, se non fossero comprese nel presente progetto di legge, sarebbero poi da annoverarsi fra le strade provinciali obbligatorie, per le quali lo Stato dovrebbe ancora, sebbene in più ristretta misura, dare i sussidi.

Prima di chiudere questo capitolo, sentiamo il bisogno di rilevare che la inesattezza dei dati posseduti dal Ministero rispetto alle strade nelle provincie meridionali, mentre da otto anni esso ha la missione di preparare provvedimenti per la costruzione di strade in quelle provincie, mostra che gli uffici del Ministero non sono completi o non sono convenientemente ordinati, e fa sentire il desiderio che si provveda alla costituzione di un ufficio, il quale formi una statistica generale delle strade di ogni classe in tutte le provincie del regno, e tenga esatto conto delle variazioni che di sei in sei mesi siano per avvenire.

A questo ufficio spetterebbe somministrare i dati dai quali, ad ogni occorrenza, si possa desumere quali siano i provvedimenti da prendersi onde sempre meglio equiparare le condizioni della viabilità in tutte le provincie dello Stato.

Il Gran Libro della viabilità, tenuto con semplicità e chiarezza, potrà essere il termometro del graduale sviluppo della ricchezza nazionale, e potrà essere un buon consigliere, dal quale potranno apprendere i nostri uomini di Stato in che consista il segreto per far sorgere a novella vita le popolazioni e per risanguare le indebolite membra delle finanze.

Così la Commissione non può a meno di incoraggiare il Ministero a provvedere esso stesso a questa parte di statistica, persuadendosi che, come non si può reggere uno Stato senza conoscerlo, non si può nemmeno esercitare un supremo governo sulle opere pubbliche, senza sapere con esattezza quali opere esistano, e quali rimangano a farsi.

X.

ESAME RIASSUNTIVO DEL PROGETTO.

Col progetto del Ministero si proponeva di riordinare una rete di strade primarie per uno sviluppo di chilometri 1796, di cui chilometri 1051 appartenenti alle nazionali, e chilometri 745 alle provinciali.

Col progetto della Commissione invece si tende a riordinare una rete di strade primarie per uno sviluppo di chilometri 2114, di cui chilometri 1245 appartenenti alle nazionali e chilometri 869 alle provinciali. Di queste strade alcune sono in tutto od in parte costruite, e per quanto riguarda le nazionali si può dire che per una metà almeno lo sono. Ma quando si consideri che i tratti esistenti sono in parte isolati, o per mancanza di ponti sono, in talune stagioni dell'anno, impraticabili, si può veramente ammettere che la presente legge ha per iscopo di dare esistenza ad una nuova e completa rete di circa due mila chilometri.

Come questa rete si ripartisca fra le provincie del regno voi rileverete da appositi quadri che si uniscono alla relazione.

Per dimostrare poi come il progetto di legge valga a parificare le condizioni della viabilità nelle provincie meridionali con quelle delle altre provincie dello Stato, importava fare raffronti statistici fra le condizioni presenti di queste e le condizioni che si creeranno alle prime colla presente legge, per quanto riguarda la rete delle vie primarie, distinte in nazionali e provinciali.

La statistica delle strade nazionali pubblicata dal Ministero nel 1864 non poteva fornire dati utili nello studio del presente progetto di legge, perchè dopo

quella pubblicazione essendo stato radicalmente cambiato il sistema di classificazione delle strade, ed essendo state dichiarate provinciali moltissime delle strade dapprima nazionali, e con successivi decreti ripartite le medesime fra le diverse provincie del regno, non si poteva ritrarre da quella statistica un opportuno criterio sulle condizioni della viabilità nelle singole provincie.

Dovemmo perciò richiedere al Ministero i quadri che uniamo al progetto e che, sebbene compilati con alquanta fretta, speriamo sieno abbastanza esatti, e possano valere a chiarire la Camera intorno alle condizioni della viabilità nelle diverse provincie del regno; ritenuto che per viabilità intendiamo qui parlare di ciò solo che ha relazione colle vie primarie, ed a cui si riferisce la presente legge.

A giustificare poi la proposta che noi vi facciamo valga l'esempio di quanto si operò in altre provincie del regno, nelle quali fu ritenuta necessaria la costruzione di strade. Basti il dire che colla legge 27 luglio 1862 si decretò, per la sola Sardegna, la costruzione di tante strade per la somma di lire 24,260,000; che colla legge 21 maggio 1863 si decretarono per opere stradali in Sicilia lire 3,477,000; e che dal 1861 in avanti si decretarono con parecchie leggi tante opere stradali in Sicilia (1) per lire 21,447,000. Fate ora il calcolo di quanto fu invece decretato per le provincie napoletane. Gli allegati nostri ve lo diranno; e, sebbene i dati ora raccolti non coincidano esattamente con quelli forniti nel 1866 alla Commissione del bilancio, pure è facile scorgere che in sette anni per quelle provincie non si spese più di lire 8,605,958, e non si stanziò più di lire 9,857,868 per opere stradali straordinarie.

Vero è che nella relazione pubblicata nel 1866 dal

(1) Colla legge 30 marzo 1862 (n° 517) si è dotata la Sicilia di strade nazionali senza determinarne il costo. Mediante tre leggi portanti la data del 24 maggio 1863, si decretarono per la Sicilia, colla prima (n° 1292) parecchie opere stradali per la somma di lire 3,477,000; colla seconda (n° 1294) a spese di lire 378,000 per la strada d'Alcamo; colla terza (n° 1296) la costruzione di quattro importanti ponti del costo complessivo non lieve di lire 1,192,000. Con altra legge poi del 17 maggio 1865 (n° 2304) si decretarono per ponti ed altre opere stradali lire 1,700,000, e colla legge 28 giugno 1866 (n° 3014) si decretò per la costruzione delle strade nazionali di Sicilia la somma di lire 14,700,000. Colla legge poi del 15 agosto 1867, non si fece che riunire in un solo capitolo i fondi decretati dalle tre leggi portanti i numeri 1292, 2304 e 3014. Facendo la somma si vedrà che furono decretate per la Sicilia tante opere stradali per lire 21,447,000.

Ministero dei lavori pubblici si legge (pag. 71) che il Governo si preoccupò costantemente del modo migliore di spingere i comuni e le provincie ad aumentare le comunicazioni, facendo contribuire lo Stato nella spesa, e nel 1861 soltanto furono concessi alle provincie ed ai comuni napoletani sussidi ed anticipazioni per una somma di quasi 10 milioni, che è andata pagandosi a misura che ne veniva fatta richiesta per opere stradali effettivamente iniziate. Ma noi veramente dubitiamo che qualche inesattezza di cifre sia avvenuta in quella relazione, avvegnachè cercammo indarno nei bilanci la dimostrazione che così cospicua somma si potesse accordare in sussidi a quelle provincie prima del 1866.

Fate ora un confronto fra quanto si è decretato e fatto per la Sicilia e la Sardegna con quanto si operò nelle provincie meridionali del continente, per alcune delle quali i bisogni non sono inferiori a quelli delle due isole; fate un raffronto fra la popolazione e la forza contributiva delle une colle altre provincie, e poi considerate se le proposte che noi vi facciamo non siano molto inferiori a quelle che dovremmo presentarvi, se volessimo determinarle con tutto il rigore della giustizia distributiva.

Per dimostrare poi quanto il Governo abbia anch'esso da molti anni riconosciuta la suprema necessità di provvedere alle strade e per provare che le proposte fatte altra volta sono state regolate in più larga misura, basti il ricordare che il 22 giugno 1863, il Ministero proponeva un progetto di legge tendente a far decretare, per sussidi alla costruzione di strade comunali e provinciali nelle provincie napoletane e siciliane, la cospicua somma di venti milioni da ripartirsi sopra cinque bilanci. E si badi che restavano poi da stanziarsi a parte le spese relative a nuove strade nazionali, che secondo la legislazione allora vigente, abbracciavano anche una parte delle strade divenute poscia provinciali.

Le spese poste a carico dello Stato sono in buona parte destinate ad incoraggiare l'attività delle provincie a costruire molte strade od a contribuire nella spesa di costruzione di molte altre. Ai sacrifici dello Stato corrispondono in larga misura quelli delle amministrazioni locali, e in questa parte la nostra proposta corrisponde al principio informatore della legge proposta nel 1863.

Non si deve temere poi che la presente legge debba dar luogo a molti reclami o debba suscitare troppi desiderii e domande di altre strade. Basta esaminare la

carta stradale per convincersi che al contrario non vi sarà più alcuna provincia la quale potrà lamentarsi della mancanza di quelle vie primarie che vanno ripartite fra le nazionali e provinciali. Noi vi abbiamo accennate tre sole questioni, quelle, cioè, del ponte sul Pescara, della strada da Alfedena a Pescina e della deviazione della nazionale delle Calabrie a Scigliano, le quali resterebbero insolute. Ma fuori di queste importantissime opere, per le quali, giusta gli elementi approssimativi forniti dal Ministero, lo Stato non si dovrebbe impegnare per più di 800,000 lire, la Commissione non vede quali legittime e fondate speranze possano sorgere come conseguenza del precedente che si stabilisce con questa legge, la quale è destinata non a suscitare i malcontenti, ma a farli cessare.

La principale modificazione del progetto sta nell'aggiunta di qualche strada e nel compimento di alcune altre, il che varrà a rendere completa la rete che si sta per decretare. Colle altre modificazioni, e cioè coll'aver aumentata la partecipazione dello Stato nelle spese, coll'aver accresciuto a sette anni il tempo dapprima proposto in cinque anni per la costruzione, e coll'aver accordato alle provincie un tempo doppio per fare i loro rimborsi allo Stato, si è potuto rendere obbligatoria la spesa e creare la vera e assoluta certezza che le strade saranno in sette anni costruite, e che la presente legge non resterà lettera morta, come si correva pericolo che rimanesse in parte col progetto ministeriale che lasciava facoltativo il contributo delle provincie e dei comuni e che poneva a carico delle provincie spese superiori alle loro forze.

Coll'esame degli allegati dai quali, a cagion d'esempio, risulta che col progetto ministeriale la provincia di Potenza dovrebbe sostenere una spesa annua di oltre 400,000 lire, si può facilmente persuadersi che le strade non verrebbero nel tempo presunto costruite.

La Commissione, sebbene convinta che le leggi migliori sono le più semplici, ha creduto suo debito ampliare alquanto nella parte dispositiva il progetto del Ministero. Le aggiunte che essa fece contengono in se stesse la prova della necessità e la dimostrazione che senza di esse la legge non potrebbe essere attuata, perchè darebbe luogo a interminabili contestazioni aventi per effetto di ritardare all'infinito la costruzione delle strade.

CONSIDERAZIONI ECONOMICHE E FINANZIARIE.

Mentre siamo certi che tutti convenite nell'urgenza di costruire prontamente quante strade occorrono per equiparare le condizioni della viabilità nelle diverse parti dello Stato, non ignoriamo che in molti di voi, il proposito di provvedere attualmente alle speciali necessità di alcune provincie può essere combattuto dal sentimento delle strettezze del pubblico erario.

Ed in vero, se gli stanziamenti nel bilancio passivo che vi proponiamo non fossero controbilanciati da notevoli partite attive, anche noi dovremmo nelle presenti condizioni essere peritanti ed incerti nel presentarvi le nostre proposte; perocchè, per quanto amore nutriamo per le provincie del regno cui l'odierno progetto si riferisce, non potremmo certamente esortarvi ad accrescere nuove cifre sul bilancio, se alla costruzione delle strade non rispondessero largamente i benefici delle finanze.

Ma la Commissione non ignorava che era suo dovere di studiare, anche sotto questo aspetto, la questione, e l'ha fatto come meglio potè. È ben presto, più ancora di quanto essa prevedeva, dovette convincersi che le spese che vi propone devono prontamente essere in molti modi ricompensate allo Stato e ricompensate a mille doppi, perocchè, mentre queste spese sono da farsi una volta sola, i benefici saranno perpetui.

Primieramente è a considerarsi che, mediante il compimento e la costruzione delle strade nazionali e provinciali proposte, si agevolerà e affretterà la costruzione delle strade comunali obbligatorie il cui sviluppo è molto problematico nelle provincie nelle quali mancano le strade primarie. Infatti, quando le strade nazionali e provinciali saranno costrutte o almeno decretate, i comuni potranno facilmente e in più breve tempo compiere i loro tronchi di congiunzione e si troveranno anche più stimolati a dar mano attivamente ai lavori, dalla prospettiva di ottenere, mediante la costruzione di brevi tronchi, la comunicazione con una rete ben sistemata che potrà loro assicurare, non solo le reciproche comunicazioni fra comuni e comuni, ma la congiunzione con tutti i punti importanti dello Stato e colle reti delle ferrovie. Questo intento, essi bene il sanno, a stento e forse non mai potrebbero ottenere per mezzo di sole strade comunali, le quali, dovendo essere tracciate coi criteri

che regolano le brevi congiunzioni salendo anche sopra punti culminanti ove giacciono luoghi abitati, non possono offrire, anche fra loro congiunte, quella brevità e continuità a cui rispondono le strade nazionali e provinciali che tendono ad unire fra loro punti estremi con linee dirette percorrendo il fondo delle vallate ed evitando, quando è possibile, di toccare luoghi molto elevati.

Questi argomenti meritano somma considerazione e devono tanto più tenersi in conto, dacchè valgono anche a dimostrare che, dopo aver fatta una legge sulla costruzione obbligatoria delle strade comunali, sarebbe incomportabile un più lungo indugio a provvedere a quelle linee che debbono costituire la rete principale di rannodamento di tutte quante le strade comunali e vicinali.

Anche nelle provincie lombarde, cotanto ricche di strade, la costruzione delle linee principali fu quella che creò la possibilità e che riuscì la causa determinante della costruzione di una rete interminabile di strade secondarie.

Premesso pertanto che il risultato principale e più diretto cui tende il presente progetto di legge si è quello di assicurare — mediante la contemporanea esecuzione della legge 30 agosto 1868, sulla costruzione obbligatoria delle strade — il rapido sviluppo d'una rete completa di strade nelle provincie meridionali, vi ricordiamo che la immediata conseguenza di questo risultato sarà la cessazione del brigantaggio.

Fino dai tempi in cui una Commissione parlamentare fu mandata nelle provincie meridionali ad investigare le cagioni del brigantaggio, essa, nella sua relazione, fra le altre cause che additò, giustamente notò come principale il difetto di strade. Il brigantaggio ora, meno fieramente che allora, travaglia quelle contrade (1); ma non è ancora finito, e, di tanto in tanto riaccendendosi, ci avverte che le cagioni del male, benchè sopite, durano ancora. Voi sapete che la mancanza di strade per due modi lo produce e mantiene: prima, rendendo in molti luoghi difficilissimo, in alcuni impossibile, l'incremento delle industrie, dei commerci, della istruzione e di tutte le buone arti del viver civile, prepara la materia atta ad alimentare ed a propagare

(1) Non sarà inutile ricordare che in questi giorni, malgrado gli sforzi del Governo, riapparve nella provincia di Catanzaro la banda Gimiglianesi accresciuta di numero e di baldanza; che la banda Ferrigno e Pica fa ancora le sue prove in quel di Campagna fra Salerno e la Basilicata; e che la banda Palma ed altre sono indarno inquisite e perseguitate.

quella peste; poi mette infiniti e spesso insuperabili ostacoli a perseguirla ed a spegnerla mediante la forza pubblica. Luoghi quasi inaccessibili ed inesplorabili ai soldati, cui è affidato il presidio dell'ordine pubblico, sono sicuro nascondiglio e certa difesa ai malfattori; e mentre a quelli riesce spesso difficile, talora impossibile prevenire o punire le audaci e crudeli incursioni, a questi i boschi inviolati dalla scure, gli erti dirupi dei monti segregati da ogni umano sentiero, assicurano lungamente l'impunità del misfatto.

Ora, se voi considererete, o signori, l'ingente spesa ond'è aggravato l'erario per la necessità di provvedere, come meglio si può, alla pubblica sicurezza in quelle provincie; se poi poteste anche ridurre a ragione di numero le perdite grandissime di ricchezze che il brigantaggio produce ai cittadini e quindi allo Stato; se inoltre poteste aggiungervi la somma, anche più difficile a stimarsi, della produzione che impedisce, turbando i possessi, tenendo in sospetto e in paura le popolazioni; se, diciamo, voi poteste sommare tutti questi danni, di che il brigantaggio aggrava lo Stato, e poi consideraste che per questa legge, in alcun luogo essi possono essere interamente tolti, altrove scemati; certo nella vostra prudenza riconoscereste che, questo che pare dispendio, è risparmio; questo, che pare perdita, è lucro; questo, che pare aggravio al bilancio passivo, anzi è sollievo. E a questo giudizio sarà senza dubbio conforme il vostro voto, perchè quello che insegna la scienza spesso confermò il vostro esempio autorevole, che non è sempre buon masso chi non ispende, ma anzi chi, spendendo, sa rimuovere da sé la necessità o di improduttivi dispendi maggiori, o di perdite di assai superiori al dispendio.

Fatte queste premesse veggasi ora quali effetti produrrà sul bilancio dello Stato questa grande opera di rinnovamento economico che sta nella costruzione di una grande rete di strade. Ed esaminando metodicamente tutti i capitoli principali delle spese e delle entrate, si mediti bene se sia, o no la Camera in debito di approvare questo progetto di legge.

La prima conseguenza sarà la diminuzione di spese sopra molti capitoli del bilancio.

Il bilancio passivo delle finanze ne risentirà beneficio naturalissimo — e questo è forse il più certo e considerevole — per la diminuzione della sovvenzione alle compagnie concessionarie delle strade ferrate, perchè la facilità delle comunicazioni agevolando lo scambio della produzione apporterà un notevolissimo incremento ai prodotti delle ferrovie pel movimento delle

merci, e questa agevolazione di scambio animatore di commercio e fattore di ricchezza, migliorando le condizioni di tutti i cittadini, procurerà anche un maggior movimento di passeggeri.

A questo riguardo possiamo aspettarci dalla costruzione delle strade rotabili effetti veramente mirabili. Infatti, se si considera che le strade nazionali portanti i numeri 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, e le strade provinciali portanti i numeri 1, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 13, 17, mettono capo od attraversano una ferrovia, e vanno a creare ben 20 nuovi sbocchi sulle strade ferrate concesse, ed in maggior parte già costrutte, non si può, senza andare contro alla luce della verità, negare che anche senza avere riguardo al maggiore sviluppo che procederà dalla creazione delle strade comunali, le strade proposte in questo progetto di legge varranno per se sole a dare un incremento notevolissimo al prodotto delle ferrovie.

Sul bilancio dell'interno, a cagione della cessazione del brigantaggio, si potrà ottenere una notevole economia nelle spese di pubblica sicurezza. Queste spese ascendono ora, per tutto lo Stato, a quasi dieci milioni, ed una diminuzione proporzionale alla cessazione di certe condizioni eccezionali che esistono ancora nelle provincie meridionali, può essere abbastanza considerevole. Per la stessa cagione si potrà parimenti ottenere una economia notevole sull'amministrazione delle carceri di pena, dei bagni penali e delle carceri giudiziarie e sul mantenimento e sul trasporto dei detenuti e condannati d'ogni genere, il cui numero dovrà necessariamente diminuire col diminuire dei reati. I capitoli relativi a questi servizi portano per lo Stato la cospicua somma di oltre 23 milioni, ed una riduzione di questa cifra proporzionata alla diminuzione dei reati, che avrà luogo in seguito alla costruzione delle strade, non sarà certo di lieve importanza.

Dallo stesso bilancio poi si potrà forse per intero eliminare la spesa di lire 850,000 (capitolo 64) per indennità alla guardia nazionale, e soprassoldo alla truppa di linea, distaccate per servizio di sicurezza pubblica.

Sul bilancio della guerra si potranno pure ottenere non lievi economie col diminuire la forza dei reali carabinieri e quella dell'esercito in relazione ai minori bisogni di truppe nelle provincie meridionali, e su quello della marina col diminuire la spesa relativa ai trasporti straordinari di truppe che sono oggi di frequente necessari per alternare i diversi corpi in quel penoso servizio della repressione del brigantaggio. Sul bilancio

stesso della marina, come affermano tutti gli uomini competenti nella materia, si avrà un'altra importante economia, ed è quella di poter ritrarre dalle foreste demaniali della Sila i grossi alberi che sono necessari alle costruzioni navali e che oggi avvi la necessità di acquistare con sommo dispendio in paesi stranieri (1). E sul bilancio di grazia e giustizia si avrà pure una riduzione di spesa sul capitolo 7, *Spese di giustizia*, derivante sia dalla diminuzione delle procedure, conseguenza sicura dello scemar dei reati, sia dall'agevolazione ed economia che si otterrà nelle trasferte dei magistrati, dei giurati e dei testimoni.

La facilità delle comunicazioni porterà poi un'economia su tutti gli articoli relativi ai trasporti e trasferte. Un'economia si avrà, per esempio, sulle spese di trasporto degli oggetti di privata e dei pieghi postali, sulle trasferte degli ispettori d'ogni genere, degli impiegati del Genio civile e militare, e su quelle relative al traslocamento dei pubblici funzionari.

Ma un'altra notevolissima economia è quella del tempo, pei funzionari addetti ai pubblici servizi nelle provincie in cui mancano ora e devono costruirsi le strade. Questa economia di tempo nel passare da un paese all'altro deve per necessità portare la conseguenza di qualche diminuzione di personale.

Un'altra economia finalmente — e questa segna eziandio un importante progresso nell'ordine morale e politico — si è la diminuzione del numero dei renitenti alla leva. Tolto il mezzo di nascondersi nelle boscaglie, tolta l'occasione a lasciarsi sedurre dai nemici della patria, tolta la speranza di potere attendere latitanti il giorno di un rovescio politico che coronò le loro funeste inclinazioni, più difficilmente e più raramente la leva sarà occasione di delitti, di processi, di condanne e, quel che secondo la nostra tesi importa rilevare, di maggiori spese allo Stato.

Ma dacchè abbiamo parlato di economie e degli effetti della rapida costruzione delle strade nelle pro-

(1) Riguardo alla quistione del legname per le costruzioni navali sono pervenuti alla Commissione due certificati di non lieve importanza. Nell'uno l'ispettore forestale del ripartimento di Catanzaro attesta che nel bosco denominato Cariglione appartenente al demanio, e alberato di pini silvestri, abeti e faggi, le dimensioni di tali alberi variano per la circonferenza da metri 1 a metri 4,25 e per l'altezza da metri 10 a metri 27. Nell'altro poi l'ispettore forestale del ripartimento di Cosenza attesta che nel bosco Gallopano di proprietà dello Stato, popolato di pini silvestri, si trovano alberi di rigogliosissima vegetazione della circonferenza di metri 3,90 a metri 6,00 e dell'altezza da metri 20 fino a metri 50.

vincie meridionali, per meglio prevederne il risultato finale, è pur mestieri considerare che le spese per le strade non saranno perpetue, e che, passato il periodo della costruzione delle medesime, vedremo finalmente cancellato dal bilancio anche ogni spesa relativa a questo importantissimo oggetto. Laonde, se ben si calcola, si vedrà quale cospicua somma di riduzioni potrà subire il nostro bilancio passivo, allorchè le strade saranno costruite.

Venendo ora ad un'altra parte della questione, conviene esaminare se ed in quali parti la costruzione delle strade possa produrre un aumento nelle rendite dello Stato.

La prima conseguenza della costruzione di una completa rete di strade si è il pronto sviluppo del commercio di esportazione e delle operazioni di scambio. E si può essere certi che, quando questa rete sarà costruita, si avrà un rapido aumento del prodotto dei dazi di confine e dei diritti marittimi.

Dalla facilità di esportare i prodotti del luogo e di importare i prodotti stranieri, deriva ai produttori il duplice vantaggio di vendere a molto miglior condizione i primi e di acquistare a buon mercato i secondi; di qui la maggior agiatezza e la crescente ricchezza, l'aumento delle transazioni d'ogni genere, lo stimolo all'attività industriale delle popolazioni, stimolo che manca allorchè, mancando le strade per esportare i prodotti dell'industria, le fatiche umane non possono raccogliere alcuna remunerazione.

Ed ecco che questa condizione di cose trae seco per conseguenza un incremento spontaneo del prodotto della tassa sul trapasso di proprietà e sugli affari, quello delle poste e dei telegrafi e di tutti i proventi dei servizi pubblici.

L'aumento di ricchezza da cui deriva lo sviluppo del benessere produce per effetto un aumento nella consumazione, perciò un accrescimento spontaneo nel prodotto del dazio consumo e nella vendita degli oggetti di privata. Dallo sviluppo della ricchezza deriverà pure spontaneo il progredire del prodotto di altre tasse, come di quelle sui redditi della ricchezza mobile, sui fabbricati, sulle concessioni governative, sulle vetture pubbliche e sulle persone di servizio.

Ma v'ha di più. Lo sviluppo della ricchezza produce un pronto aumento nel valore della proprietà fondiaria, e da ciò deriva ancora un forte beneficio allo Stato pel maggior valore che acquisteranno, in ragione della crescente ricerca, i beni demaniali ed i beni provenienti dall'asse ecclesiastico, che sono ancora inven-

duti. Nè è a dimenticarsi che tale incremento di valore incomincerà a verificarsi appena sia sancita la presente legge, perocchè nell'apprezzare il valore delle proprietà stabili si terrà conto, non delle condizioni contemporanee alla vendita, ma delle condizioni future, quali sono preparate e assicurate in un prossimo avvenire.

Coll'aumento del valore della proprietà stabile si verificherà quello delle rendite che lo Stato trae dalle proprietà stesse, finchè restino invendute; e lo Stato trarrà pure un beneficio, sia dal dissodamento di una parte della Sila, sia dai maggiori prodotti dello stabilimento metallurgico di Mongiana, sia dall'utilizzazione delle miniere di Pazzano e di Agnana sia dalla più proficua coltivazione delle saline di Lungro.

L'incremento del benessere va sempre accompagnato dal miglioramento delle condizioni morali del paese. La civiltà cresce col moltiplicarsi delle strade, e come civiltà non esiste mai dove mancano le comunicazioni, così questa non può mancare dove si creano le strade. Ma il miglioramento morale, lo sviluppo della civiltà ritorna pure a beneficio delle finanze, perocchè, dove le popolazioni sono moralizzate e incivilite, minore è la tendenza nei cittadini a sottrarsi al pagamento dei tributi, minore è il contrabbando, minori sono le frodi a danno dello Stato. Ed il benessere stesso scema nelle popolazioni la tendenza a sottrarsi alle imposte; perocchè, mentre nel cittadino il quale, senza vedere accresciuta la propria fortuna e la remunerazione del suo lavoro, si vede ogni dì colpito da nuovi balzelli, è naturale e quasi invincibile la tendenza a volersi sottrarre alle imposte, mentre è naturale questa tendenza che taluni osano credere legittima per un malinteso principio di conservazione di quanto possiedono; allorchando insieme ai balzelli si porga al cittadino un mezzo di migliorare le sue condizioni, quando il cittadino scorga che le tasse cadono soltanto sopra una parte dei maggiori proventi che egli trae dall'opera sua, mercè le condizioni migliorate del lavoro, più facilmente subisce la legge delle imposte.

Quanto al prodotto di queste è poi da considerarsi che colla costruzione delle strade anche il servizio degli uffizi finanziari potrà essere più largamente efficace ed i pubblici funzionari potranno con maggiore facilità adempiere ai loro incombeni e far rispettare da tutti le leggi che regolano la riscossione dei tributi.

Per dimostrare con dati riassuntivi l'effetto delle comunicazioni, importerebbe citare alcuni dati statistici

relativi agli effetti prodotti in certe provincie dalla costruzione delle strade ferrate dai quali si potrebbe rilevare, che dal 1861 al 1868 l'aumento del prodotto delle imposte indirette e specialmente delle gabelle, è avvenuto in una ragione maggiore in quelle provincie le quali, mentre prima non ne possedevano, ne furono in questo periodo dotate. Ma non avendo potuto procurarci finora questi dati, ci riserviamo, ove sia d'uopo, comunicarveli più tardi separatamente cogli opportuni commenti.

Che se volessimo poi riassumere qui alcune cifre calcolate in un pregevolissimo lavoro sui benefici della costruzione delle strade in Italia pubblicato da un antico nostro collega, che ora siede nell'altro ramo del Parlamento, l'onorevole De Vincenzi, dovremmo riferirvi che egli, dopo aver dimostrato che il nostro paese non potrà svolgere per intero tutte le sue forze economiche finchè non possieda almeno un chilometro di strada per ogni chilometro quadrato di superficie; dopo avere calcolato come il paese perda annualmente più di due miliardi di produzione, per la mancanza delle strade, conclude dimostrando che le finanze dello Stato subiscono per la stessa cagione una perdita annuale di 357 milioni sulle imposte dirette, di 95 milioni sulle gabelle e di 32 milioni sulle tasse di successione e sugli affari, che sommano a 480 milioni, e che lo Stato perde inoltre 16 milioni all'anno sull'esercizio delle ferrovie meridionali, e perderà per questo oggetto 62 milioni quando saranno tutte costruite. Ma noi ci limitiamo a pregarvi di riesaminare con cura quell'importantissimo scritto, persuasi che se non vorrete accogliere per intero le cifre dell'onorevole scrittore, vorrete almeno riconoscere che, dando colle strade la vita economica al paese, si aumenterà in modo superiore ad ogni previsione il prodotto delle imposte, che costruendo le strade lo Stato spende meno di nulla perchè impiega il suo danaro ad usura e che i primi a consolarsi della costruzione delle strade nel mezzodì devono essere i contribuenti di tutta l'Italia, i quali non ponno sperare che tutti paghino ugualmente, finchè tutti non abbiano ugualmente le strade.

Dopo tutto ciò è anche a considerarsi che l'incremento della ricchezza nelle provincie beneficate dalla costruzione delle strade, avrà per effetto un miglioramento delle condizioni finanziarie delle amministrazioni provinciali e comunali, il che agevererà di molto l'adempimento a tutti gli impegni che loro attribuiscono le leggi.

E finalmente è a considerarsi che il fatto stesso

della costruzione delle strade su tutta l'estensione di quelle provincie porterà immediati benefici economici e finanziari. Il movimento, l'attività, la fiducia che sorgono all'iniziarsi della grande opera, cangeranno immediatamente la fisonomia di quelle provincie, purchè il Governo per quanto gli spetta non frapponga indugi e chiedi d'urgenza, ove occorra, al Parlamento quei provvedimenti legislativi che fossero necessari per dar forza ed efficacia alla sua azione.

Riassumendo pertanto le cose dette fin qui, si ha che coll'approvazione di questo progetto di legge, si ottengono da una parte rilevanti economie specialmente per quanto riguarda le sovvenzioni alle compagnie di strade ferrate e le spese per la repressione del brigantaggio, e dall'altra notevoli aumenti d'entrata segnatamente per l'incremento del prodotto di tutte le imposte e per l'aumento del valore di tutti i beni dello Stato.

Fatte queste riflessioni, la Commissione è convinta che la rapida costruzione delle strade nazionali e provinciali e della rete di strade comunali che ne sarà la conseguenza, è a riguardarsi non solo siccome una spesa molto opportuna per l'Italia per ragioni politiche e morali, ma bensì come un provvedimento il più commendevole e fecondo per le finanze nazionali. Essa è convinta che la costruzione delle strade è una vera economia per lo Stato e che, se l'affrettarla potrebbe essere utile in prospere condizioni finanziarie, è assolutamente indispensabile e urgente nelle condizioni in cui l'Italia si trova. La posizione dello Stato in questa quistione è simigliante a quella del proprietario, che trovandosi in cattive condizioni, cerca di concimare il suo terreno, di irrigarlo e di migliorarne le condizioni in ogni modo possibile, e per far ciò ricorre ad un istituto di credito fondario e assume un prestito. I raccolti accresciuti in virtù delle spese fatte sono bastevoli a pagare interessi e quota d'ammortizzo del prestito, estinto il quale, il proprietario trae a intero suo profitto l'aumento ottenuto nei suoi raccolti. Lo Stato nostro deve fare come il coltivatore. Quello che oggi è costretto a spendere per fare strade, riavrà moltiplicato allorchè le strade saranno fatte.

E la Commissione, dopo avere ben meditato sopra i benefici tutti della costruzione delle strade proposte in questo progetto di legge, si è convinta che non possa sorgere ad oppugnare il progetto di legge in nome delle necessità finanziarie del regno, perocchè crede d'aver dimostrato che lo Stato non può che mi-

gliorare prontamente le sue condizioni finanziarie coll'approvazione di questo progetto di legge.

Quando adunque si tenga conto che, mentre le ragioni politiche, come dimostreremo nell'ultimo capitolo della relazione, creano il dovere di affrettare la costruzione di queste strade, anche le ragioni finanziarie impongono come una necessità ineluttabile l'opera stessa, la Commissione nutre fiducia che la Camera vorrà accogliere unanime il progetto di legge e che l'opinione pubblica in tutte le provincie del regno, con criterio illuminato, penetrata delle vere e più urgenti necessità della patria, farà plauso alla risoluzione dei suoi rappresentanti.

Ma alla fine non si potrebbe nemmeno asserire che l'inserire le somme proposte possa nuocere al nostro credito. Il Parlamento ha già preso un formale impegno per la costruzione di queste strade; per l'Italia è questo un debito come un altro, è un debito che tutto il mondo bancario ha già computato nel nostro bilancio passivo, e che a noi convien meglio registrare fin d'ora per poter poi con maggior precisione fare e lasciar fare i nostri conti. Allorquando anche questa cifra sarà nel bilancio, potremo almeno dire che non restano altri debiti da registrare.

XII.

CONSIDERAZIONI POLITICHE.

Non basta che l'unità nazionale sia scritta nei plebisciti e nelle leggi, e ratificata dalle mutabili convenzioni della diplomazia. Bisogna, perchè essa diventi un fatto reale e duraturo, mescolare le genti diverse per tradizioni e per costumi delle quali la penisola è popolata, e creare fra loro una vita comune, per comuni propositi e comuni vantaggi. Bastò l'impeto degli affetti a comporre in una le diverse parti d'Italia; ma, a mutare in necessità o in consuetudine l'unità, si chiedono l'opera assidua e l'industria di leggi sapienti e di provvisioni opportune.

Appena però il regno d'Italia fu composto, non ci fu alcuno mediocrementemente esperto di storia e di negozi politici, che non iscorresse che, se era difficile impresa divisare nuove teorie di Governo per ordinare il nuovo Stato, anche più arduo era rendere possibile, fra popoli così disusati a vita comune, la pratica dei nuovi ordinamenti unitari.

Le passate signorie non avevano soltanto politica-

mente partito l'Italia; ma, suscitando in ciascuna parte, coll'aiuto delle antichissime tradizioni, una vita propria, avevano opposto all'unità futura infiniti impedimenti. Era prima opera nostra distruggerli.

Bastava in alcune cose il disfare, e, solo disfacendo, fu portata assai avanti l'opera della unificazione. In altre bisognava fare; e questo era lavoro assai più lungo, più difficile, più dispendioso. Forse alla nostra generazione non sarà concesso di compierlo, e le sarà lode bastevole averlo cominciato.

Era specialmente difficile, e più che altrove urgente, il provvedere nelle provincie meridionali. Là si trattava di un grande Stato, che da secoli, in sé stesso compiuto, aveva avuto una storia distinta, una vita a sé propria, una civiltà nata e cresciuta con forme notevolmente diverse dal resto d'Italia.

Il desiderio della libertà aveva spinto quelle popolazioni a rinanciare spontaneamente alla propria personalità politica ed a confondersi nella vita comune della nazione. Ma i fatti sono superiori alla volontà degli uomini; e non era così agevole l'assorbire d'un tratto nella unità nazionale un regno, che comprendeva poco meno della metà di tutta la stirpe italiana, e che da più di settecento anni, senza quasi mai soffrire notevoli mutazioni di territorio, sotto diverse signorie, ma sempre unito in sé stesso, sempre separato dagli altri Stati italiani, aveva durato con varia fortuna.

Era necessario far molto e far presto; era immenso il lavoro morale che doveva compiersi, e in questo l'industria degli uomini, quando pure fosse somma, non poteva trionfare senza l'aiuto del tempo. Ci era poi un lavoro materiale, che tanto più doveva compiersi prontamente, perchè era preparazione necessaria a quello morale. Per modificare costumi ed idee, bisognava prima modificare il paese. E per questa parte a due fini dovevano dirigersi gli sforzi.

Prima di tutto era necessario, quanto prima e meglio si potesse, congiungere quelle alle altre provincie del regno. E se ci era occasione in cui la scienza moderna dovesse prestare tutte le sue forze e i suoi artifici alla ragione di Stato, era questa; ciò che il plebiscito aveva promesso, la macchina a vapore e il telegrafo dovevano mantenere.

Molto in questa parte fu fatto, e oggimai la antica monarchia de'Normanni e degli Svevi è irrevocabilmente congiunta al resto d'Italia dalla strada ferrata che ha messo in diretto commercio Taranto con Sussana, Firenze con Napoli.

Ma un altro proposito è da conseguirsi. Non basta aver congiunte le due parti, superiore e inferiore, d'Italia. Anche è mestieri, secondo che le leggi della natura consentono, eguagliarne le condizioni. Non può durare l'unità politica in uno Stato, e specialmente in uno Stato retto a libertà, dove non sia parità di condizioni materiali e morali. Basta un solo fatto sociale, che costituisca una profonda differenza, perchè esso, colle sue inevitabili conseguenze, renda impossibile la omogeneità e la vita dello Stato; l'esempio della grande repubblica americana lo attesta. Non è necessaria, in Italia sarebbe impossibile, la perfetta uniformità; ma è necessario che ciascuna parte sia, in proporzione delle qualità proprie, allo stesso grado dell'altra; che in tutte, le forze della natura, quali esse siano in ciascuna, sieno con eguale vigore vinte e con eguale intensità piegate all'uso dell'umano consorzio.

Era però necessario che le provincie del Mezzogiorno fossero, nelle più interne loro parti, invase e penetrate dalle nuove idee. Non si voleva già che esse fossero soltanto, come un gran corpo intero e compatto, legate al resto d'Italia; ma sì che, rotta e spezzata quella loro antica unità, repugnante ai nuovi ordini su cui si fondava la nazione, ciascuna parte per sé avesse modo di entrare in diretta relazione con ogni altra parte d'Italia, modificandosi mediante l'opera efficace e costante dei nuovi commerci materiali e intellettuali.

E si voleva di più che tutte le popolazioni di quelle provincie, anche quelle che la mala signoria aveva tenute più appartate dal moto della moderna coltura, si mettessero in tali condizioni, che i fattori della civiltà potessero efficacemente operare su loro, e produrre quei magnifici effetti che si possono sperare, nell'ordine dei fatti e in quello delle idee, da una terra così largamente beneficata dalla natura, da uomini così privilegiati di nobilissime ingegno.

Quando tale opera fosse compiuta, allora si compirebbe, per la facile mescolanza di tutti i popoli italiani, un'indole nazionale comune a tutta l'Italia, la quale ha da essere come un composto delle qualità buone e ree dei diversi popoli, temperato e purificato dal fuoco benefico della libertà; allora, fatta copia anche a quella parte così importante dell'Italia, di produrre tutto quel che la natura permette, in ogni arte consueta a popolo civile, la ricchezza comune della nazione avrebbe incremento pari alla potenza produttrice del suolo ed alla virtù dell'ingegno italiano.

Così da un lato la ragione di Stato voleva che si af-

frettasse il momento in cui non ci fosse più un angolo di terra italiana separato dal resto d'Italia, ove non potessero penetrare le nostre idee, ed all'uopo le nostre armi protettrici della libertà; dall'altro la savia economia consigliava che al più presto si desse il modo anche ai popoli meridionali di accorrere, colla pienezza delle loro forze e delle loro facoltà, a dar mano all'opera comune di ricreare la civiltà italiana.

Ma non mancava neppure la voce della giustizia a confermare questo consiglio. L'unità si era messa in pratica in modo, che tutti i cittadini d'Italia erano stati sottoposti d'un tratto agli stessi carichi. E questi erano gravi; e le necessità politiche di di in di vieppiù gli aggravavano. Questa eguaglianza di pesi pubblici, per essere giusta, chiedeva uguaglianza di vantaggi. Non era in poter nostro distruggere in un giorno le disuguaglianze che erano opera di secoli; ma era dover nostro provvedere, secondo le facoltà, che tale eguaglianza di condizioni a poco a poco si conseguisse, e fin d'ora si preparasse. Tutte le nostre leggi supponevano il calabrese e il pugliese nello stesso stato del lombardo e del toscano; provveduti quelli come questi, degli stessi strumenti di produzione, e dell'esse stesse facilità di commercio. Perchè potessimo dire di aver messo in pratica, almeno quanto le condizioni nostre permettevano, l'eguaglianza, fondamento morale dell'unità, era necessario disporre fin d'ora il calabrese e il pugliese a conseguire i vantaggi della civiltà che il lombardo e il toscano posseggono; aiutarli in quell'opera; e, dove da sè non potessero, trascinarli, non solo per amore di loro, quanto per amore dell'unità, che senza tale eguaglianza non potrebbe durare.

E voi, signori, e i predecessori vostri foste sempre guidati da tali principii di savia politica e di giustizia; e però non vi rifiutaste mai a quelle opere che potevano migliorare le condizioni delle provincie meridionali. Voi foste principalmente solleciti della costruzione delle strade, perchè sapevate che è questo il primo passo, la necessaria preparazione per chi si proponga migliorare lo stato di un paese, ed aprirlo ai benefizi del commercio, dell'industria e della civiltà. Anzi più volte in questa Camera si invitò il potere esecutivo a pigliare a cuore quella importantissima impresa; e il potere esecutivo promise occuparsene, e in parte tenne anche le promesse.

Ma, o sia che i modi finora adoperati non fossero pari alla grandezza dei bisogni, o che i buoni propositi non fossero con sufficiente vigore messi ad effetto,

certo è che le provincie meridionali sono ancora, sotto questo aspetto, troppo lontane, non diremo dalla prosperità che si desidera, ma anche da una condizione tollerabile; e di ciò si dolgono quelle popolazioni, e tutta la nazione soffre danni ed incomodi infiniti.

Che meraviglia è infatti che quelle popolazioni spesso sollevino i loro lamenti, ed invocino aiuto dal Parlamento, quando non solo non hanno conseguito quei miglioramenti che vagheggiano nei loro desiderii, ma neppure hanno veduto compiersi le promesse che furono loro fatte più volte? E che meraviglia sarebbe, se questi disinganni finalmente in loro scemassero, non direm già l'affetto pel nuovo Stato, ma almeno la fede nella bontà degli ordini che ci reggono? Come impedire che le loro menti, facili alle subite impressioni ed all'impeto degli affetti, non iscorgano e non notino, con segreto corruccio, il contrasto fra la prontezza e la diligenza degli agenti del Ministero delle finanze e la tardità e la indolenza di quelli del Ministero delle opere pubbliche? Come non presumere che debba tormentarle da un lato il desiderio di conseguire la prosperità delle altre popolazioni italiane, dall'altro la dolorosa coscienza che sono impotenti a fare d'un tratto così gran passo da sè, colle sole forze proprie? E come non vedere che questi sentimenti a poco a poco si trasfermano in un malcontento che trae pretesto da tutto, che alimenta le speranze dei partiti nemici della libertà, che, per opera loro, potrebbe rompere quando che sia in pericolosa agitazione?

Ma non è minore, signori, nelle altre provincie d'Italia, fra coloro che saviamente giudicano delle cose, il dispiacere per queste condizioni delle provincie meridionali. Il fatto in sè stesso, che ci siano parti d'Italia di meno facile accesso e meno sicuro per gli Italiani, che la Germania o la Francia, è già bastevole a turbare chi vuole assicurata l'unità nazionale. Ma le conseguenze che abbiamo più sopra accennato sono anche più gravi; ed è lecito affermare che chi non se ne dà pensiero, o non intende chiaramente quale sia ancora il vero stato dell'Italia, o stoltamente s'immagina che possa, nel mondo moderno, la forza sola essere saldo e durevole fondamento agli Stati. Noi non esitiamo invece ad affermare che, se anche le popolazioni meridionali non desiderassero strade, o rassegnate oggimai si tacesero, toccherebbe a quanti sono nelle altre provincie che hanno a cuore l'unità, e vogliono che duri eterna, percuotere ogni giorno alla porta di questa Camera, e chiedere di dare opera incessante all'impresa, e non posare, finchè resti un comune a cui

una strada non porti le nuove idee della nostra rivoluzione. Non tenevano i padri nostri assicurata una terra, acquistata dalle legioni vittoriose, finchè la zappa del manovale, aprendovi una strada, non aveva compiuto l'opera cominciata dalla spada del soldato. In questo, per assicurarsi, la libertà non può tener altro modo della conquista; anzi, quanto meno alla libertà si conviene adoperare la spada, più le è mestieri adoperare gli strumenti dell'ingegnere.

Ma in verità tutte queste ragioni sono tanto per sè manifeste ed evidenti che quasi pare alla vostra Commissione aver fatto opera vana accennandole. Perocchè la necessità delle opere pubbliche, e specialmente delle strade, nelle provincie meridionali pare a noi compreso nel concetto universale della unità politica e amministrativa, che fu dalla volontà nazionale posta a fondamento del nuovo Stato.

È però non addurremo altri argomenti che pure sarebbero di per sè efficacissimi. Non diremo che tutte le rivoluzioni si compiono dai popoli, col proposito e colla speranza di migliorare il proprio stato; che quelle rivoluzioni cadono, le quali non adempiono le loro promesse. Non diremo che è necessità del nuovo Stato mostrarci tanto sollecito del benessere delle popolazioni, quanto più questo fu trascurato o apertamente contrariato dalle cadute dominazioni. Non diremo che, come ciascun Governo deve rispondere coi propri atti ai principii pei quali esiste; così, se alla signoria borbonica si addiceva mantenere e diffondere la barbarie, è necessità nostra, per durare, essere perpetui ed operosi seminatori di civiltà.

Queste ragioni bastano sole a spiegarvi perchè noi vi chiediamo, e speriamo ottenerla, l'approvazione della legge presente, che, già approvata dal Comitato privato della Camera, abbiamo in qualche parte, come più sopra spiegammo, d'accordo col ministro che la propose, modificata. È una legge giusta, perchè giova a diminuire le disuguaglianze fra le varie provincie dello Stato, e voi ponete sopra tutte le cose, come norma delle vostre deliberazioni, la giustizia; è una

conseguenza del patto nazionale che volle l'unità, e voi quel patto volete non solo mantenuto, ma di di in di confermato; è una legge utile, perchè conferirà a scemar le spese e ad accrescere le rendite dello Stato, accrescendo la pubblica prosperità.

Questa relazione, compilata anche nella sua parte materiale col concorso di parecchi membri della Commissione, e dettata coll'ardore di chi crede contribuire ad un'opera sommamente utile alla civiltà, al benessere, alla salute della patria, noi confidiamo non sarà opera vana; perchè speriamo varrà a persuadere taluni degli incerti ad essere con noi, e varrà in ogni modo a giustificare il nostro operato davanti a chicchessia.

Ed in vero, dopo i ripetuti eccitamenti fatti al Governo e dopo le dichiarazioni dei ministri nei due rami del Parlamento; dopo l'approvazione della leggi relative alle strade nazionali di Sardegna e Sicilia; dopo l'impegno preso colla proposta di legge presentata nel 1863; dopo la promulgazione della legge sulla costruzione obbligatoria delle strade comunali che rende indispensabile la pronta costruzione delle strade primarie; dopo la recente approvazione d'una legge che ampliava la rete delle strade nazionali in altre provincie; dopo avere ad ogni occasione e in mille modi presi formali impegni a cui alcuno mai si oppose; dopochè da ogni parte ad una voce si afferma essere una necessità politica e di equilibrio economico, non meno che una necessità finanziaria la costruzione delle strade nelle provincie del mezzodi; dopo che il Comitato privato, senza discussione, accettava questo progetto di legge e dopo avere così creata la più viva e impaziente aspettazione in quelle provincie, dopo tutto ciò è egli credibile che siavi alcuno il quale voglia rigettare il presente progetto di legge? A noi non sembra e perciò facciamo con fiducia assegnamento sul voto favorevole di tutti i nostri onorevoli colleghi.

CADOLINI, *relatore.*

Art. 1.

Saranno intraprese o compite nelle provincie meridionali continentali, le strade enumerate nella presente legge e distinte in tre categorie:

Di 1^a categoria sono le strade nazionali;

Di 2^a quelle a costruirsi a cura e spese dello Stato, ma di cui le provincie dovranno sopportare la metà del costo;

Di 3^a le strade da intraprendersi dalle provincie col soccorso dello Stato e colle contribuzioni dei comuni.

Art. 2.

Sono di prima categoria, e da iscriversi fra le nazionali in aggiunta a quelle classificate coi reali decreti del 17 novembre 1865 e 22 aprile 1868, le seguenti:

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

2. La strada di Alfedena alla Ravindola, che avrà il n° 31-bis;

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

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

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

6. La strada da Soveria delle Mannelle a Nicastro, che avrà il n° 36-bis;

Art. 1.

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

Art. 2.

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

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

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

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

Art. 3.

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

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

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

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

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

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

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

- 7. La strada da Catanzaro alla sua Marina, che avrà il n° 56;
- 8. La strada da Gioia a Gerace, che avrà il n° 57;
- 9. La strada da Contursi alla Gaveta di Gange presso Polla, al n° 36-ter;
- 10. La strada Dauno-Lucana da Candela al ponte Santa Venere, che avrà il n° 58;
- 11. La strada della Valle dell'Agri, che avrà il n° 59;
- 12. La strada Appulo-Lucana da Bari ad Auletta per Altamura, Matera, Tricarico e Potenza, che avrà il n° 60.

I Alti Jonici,

Art. 3.

Le strade di seconda categoria sono:
 1° da Aquila ad Ascoli;
 2° da Penne ad Ascoli per Teramo;
 3° di Atena;
 4° da Potenza a Spinazzola.

I a Cosenza o

Art. 4.

Appartengono alla terza categoria le strade:
 1° da Corleto a Tricarico;
 2° da Montemurro verso Roccanuova alla strada nazionale da Sapri al Jonio;
 3° da Brienza a Montemurro;
 4° della Sila;
 5° da Cosenza ad Amantea;
 6° da Catanzaro a Chiaravalle;

//

+ 12. Da un punto della *della strada nazionale* nella Valle dell'Agri fra Moliterno e Corleto verso Roccanuova alla strada nazionale da Sapri al Jonio.

- 7. La strada da Tiriolo alla Marina di Catanzaro, che avrà il n° 56;
- 8. La strada da Gioia alla Marina di Gerace, che avrà il n° 57;
- 9. La strada da Contursi alla Gaveta di Gange presso Polla, al n° 36-ter;
- 10. La strada Dauno-Lucana da Candela al ponte Santa Venere, che avrà il n° 58;
- 11. La strada della Valle dell'Agri, da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie, per ~~Montesano~~, Moliterno, ~~Montemurro~~, Corleto, Guardia, Gorgoglione, Graeco, alla Marina di Montalbano, che avrà il n° 59;
- 12. La strada Appulo-Lucana da Bari ad Auletta per Altamura, Matera, Tricarico e Potenza, che avrà il n° 60;
- 13. La strada della Sila, da Cosenza, per San Giovanni in Fiore e Cutro, a Cotrone, che avrà il n° 61;
- 14. La strada da Montecuccio, per Serra, Mongiana, ~~Ferdinando~~, Miniere di Pazzano e Stilo, alla Marina, che avrà il n° 62.

Art. 4.

a) La prima serie delle strade provinciali è costituita delle seguenti:

- 1. Da Aquila ad Ascoli;
- 2. Da Brienza a Montemurro.

b) Appartengono alla seconda serie le strade:

- 3. Da Penne ad Ascoli per Teramo;
- 4. Da Atena, per Brienza, all'incontro coll'Appulo-Lucana;
- 5. Da Potenza, per Palazzo San Gervasio, a Spinazzola;
- 6. Da Corleto a Tricarico;
- 7. Da Amantea ad un punto della nazionale fra Cosenza e Rogliano;
- 8. Da Belvedere, per Sant'Agata e Lungro, alle saline di Lungro;
- 9. Dalla nazionale, fra Cosenza e San Giovanni in Fiore, per Longobucco, a Rossano;
- 10. Dalla nazionale fra San Giovanni in Fiore e Cutro, per Parenti, a Rogliano.

c) Appartengono alla terza serie le strade:

- 11. Da Agnone a S. Barnaba presso Santobuono;
- 12. ~~Da Montemurro verso Roccanuova alla strada nazionale da Sapri al Jonio;~~
- 13. Da Sant'Arcangelo, per Missanello, Corleto ed Anzi, a Potenza;
- 14. Da Catanzaro a Chiaravalle;
- 15. Da Monteleone al Metramo sotto Rosarno;
- 16. Da Laureana per Radicena sotto Bagnara;

- 7° da Belvedere per Sant'Agata e Lungro ;
- 8° da Monteleone al Metramo sotto Rosarno ;
- 9° da Lauriana per Radicena sotto Bagnara ;
- 10° da Mongiana a Siderno.

Art. 5.

Le strade di prima categoria avranno da ciglio a ciglio la larghezza normale di sette metri ; quelle di seconda categoria saranno larghe sei metri, e quelle di terza saranno di cinque metri.

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

Art. 6.

È approvata la spesa straordinaria di lire 10,000,000 per la costruzione o il compimento delle strade di 1° categoria.

È del pari approvata la spesa di lire 5,100,000 per le strade di 2° categoria.

È approvata quella di lire 3,210,000 da darsi in soccorso alle opere di 3° categoria.

Art. 7.

Le provincie nel cui territorio sono poste le strade di 2° categoria dovranno stabilire nei loro bilanci le somme necessarie perchè rientri nelle casse dello Stato nello spazio di cinque anni dalla data dell'incominciamento dei lavori, la metà del costo per opere di 2° categoria.

Non si procederà agli appalti delle opere di 2° categoria prima che i Consigli provinciali interessati non abbiano assunta l'obbligazione della restituzione della metà spesa, e convenuta col Governo la scadenza delle rate.

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

Art. 8.

I sussidi per le strade di 3° categoria saranno accordati nei limiti da un quinto a due quinti della spesa totale di ciascun'opera.

- 17. Dalla nazionale fra Gerace e Gioia, per Canolo, Agnana e Siderno, alla Marina.

Art. 5.

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

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

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

Art. 6.

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

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

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

Art. 7.

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

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

Gli stanziamenti annuali potranno essere superiori

Il sussidio non sarà assegnato, se prima non siasi compilato il progetto e stabilito lo stanziamento del fondo a carico degli enti interessati.

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

ma non inferiori alla settima parte della spesa assegnata a ciascuna amministrazione.

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

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

Art. 8.

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

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

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

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

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

Art. 9.

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

Art. 10.

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

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

Art. 11,

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

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

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

Art. 12. 13

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

Art. 14.

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

Art. 15.

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

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

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

Art. 16.

La spesa complessiva di lire 21,200,000, autorizzata col precedente art. 14, coll'aggiunta delle lire 772,495, che, giusta le leggi 24 maggio 1863, n° 1292, e 17 maggio 1865, n° 2304, sarebbero da stanziarsi nei bilanci 1870 e seguenti per lavori di sistemazione di strade nazionali nelle provincie napoletane, com-

Art. 12.

~~Art. 11. (bis)~~

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

Y. fuogione

Art. 9.

I tronchi di strada di 2° categoria, appena ultimati, verranno consegnati alle rispettive provincie perchè provvedano al loro mantenimento. La consegna non potrà protrarsi oltre l'anno dalla data della liquidazione finale del tratto ultimato.

Art. 15.

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

Art. 10.

La spesa di lire 18,310,000, autorizzata col precedente articolo 6, coll'aggiunta delle lire 772,495, che, giusta le leggi 24 maggio 1863, numero 1292, e 17 maggio 1865, numero 2304, sarebbero da stanziarsi nei bilanci 1870 e seguenti per lavori di sistemazione di strade nazionali nelle provincie napoletane, com-

collata

porrà un fondo complessivo di lire 19,084,495, da ripartirsi sui bilanci 1870-71-72-73-74-75, alla ragione di lire 3,000,000 per i primi cinque anni, e di lire 4,082,495 per il sesto anno in appositi capitoli colla seguente denominazione: *Opere di costruzione e sistemazione della rete stradale delle provincie napoletane.*

Art. 11.

Ai fondi iscritti ai capitoli 57, 58, 59, 60 e 61 del bilancio 1869, saranno riuniti i residui ancora disponibili nei bilanci 1868 ed anni precedenti, spese straordinarie, per opere stradali nelle provincie napoletane; e formeranno un unico capitolo del bilancio 1869 colla denominazione espressa nell'articolo precedente.

Art. 12.

Le strade indicate all'articolo 2 che si trovassero già costruite, passeranno a carico dello Stato al 1° aprile 1869, e saranno applicate alle medesime le disposizioni degli articoli 88 e 89 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, restando a carico delle provincie i lavori eseguiti prima della consegna, comprese le indennità per occupazioni ed espropriazioni.

Il fondo stanziato al capitolo 7 del bilancio ordinario 1869 per i lavori pubblici aumentato di lire 204,000 per il mantenimento delle strade di cui all'articolo precedente.

Art. 13.

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

*Approvato nella seduta del 16 Aprile
1869*

porrà un fondo complessivo di lire 21,972,495, da ripartirsi sui bilanci 1869-70-71-72-73-74-75-76, alla ragione di lire 700,000 per il primo anno, di lire 3,000,000 per i successivi cinque anni, di lire 4,000,000 per il sesto anno e di lire 2,272,495 per il settimo anno, in appositi capitoli colla seguente denominazione: *Opere di costruzione e sistemazione della rete stradale delle provincie napoletane.*

Art. 14.

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

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

Art. 15.

Saranno applicabili per la costruzione delle strade comprese nella presente legge le disposizioni contenute negli articoli 17, 18, 19 e 20 della legge 30 agosto 1868, n° 4613.

Art. 16.

Le strade indicate all'articolo 3 che si trovassero già costruite, o in costruzione, passeranno a carico dello Stato col 1° luglio 1869, e saranno applicate alle medesime le disposizioni degli articoli 88 e 89 della legge 20 marzo 1865, n° 2248, allegato F, sulle opere pubbliche, restando a carico delle provincie i lavori eseguiti prima della consegna, comprese le indennità per occupazioni ed espropriazioni. *Da 112*

Art. 17.

Il fondo stanziato al capitolo 7 del bilancio ordinario 1869 per i lavori pubblici sarà aumentato di lire 204,000 per il mantenimento delle strade di cui all'articolo precedente.

Art. 18.

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

Art. 19.

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

Art. 20.

È data facoltà al Governo di riordinare e di ripubblicare mediante decreto reale i decreti delle strade che sono riordinati nazionali per effetto di questa e delle precedenti disposizioni legislative.

ALLEGATI

1. Valutazione delle opere per sistemazione e costruzione delle strade nazionali proposte dalla COMMISSIONE.
2. Quadro generale di ripartizione della lunghezza e della spesa fra le provincie per le strade provinciali proposte dalla COMMISSIONE.
3. Valutazione delle strade nazionali e provinciali, contenute nel progetto del MINISTERO.
4. Quadro dimostrativo degli stanziamenti annuali imposti alle provincie ed ai comuni, secondo il progetto della COMMISSIONE.
5. Quadro dimostrativo degli stanziamenti annuali attribuiti alle provincie ed ai comuni, secondo il progetto del MINISTERO.
6. Quadro delle somme stanziare e spese dallo Stato in opere stradali straordinarie dopo la costituzione del Regno.
7. Quadro dei sussidi che furono distribuiti ai comuni per opere stradali nelle provincie meridionali del continente.
8. Quadro delle strade nazionali nell'isola di Sardegna.
9. Quadro delle strade nazionali nell'isola di Sicilia.
10. Legge 30 agosto 1868 sulla costruzione obbligatoria delle strade comunali.

Allegato I.*Valutazione del costo delle opere per sistemazione o costruzione delle strade nazionali proposte dalla Commissione.*

Numero d'ordine	Designazione delle strade	Indicazioni compendiose delle opere che restano a farsi	Lunghezza totale	Costo delle opere a farsi
1	Strada Marsicana, da Sora per Raiano, all'incontro della strada degli Abruzzi.	Apertura e costruzione di oltre 80 chilometri di strada.	117,782	1,484,000
2	Strada di Alfedena, da Castel di Sangro alla Ravindola.	Ultimazione di circa 9 chilometri di strada. Costruzione di altri 35 chilometri.	45,676	1,310,000
3	Strada dei Pentri ed Appulo-Sannitica da Isernia a Lucera.	Nei chilometri 98, 511 rientranti nella provincia di Campobasso occorrono per lavori di ultimazione lire 133,000 e per costruzione dei ponti Alcaringe e Bottone lire 202,431.	128,141	335,431
4	Tronco di rettificazione della strada di Matera da Sottocampagna, per Contursi, Oliveto, Calabritto, passaggio di Conza, con diramazione a Bisaccia, Ruvo, al ponte Vogna presso Atella.	I chilometri 43, 007 che rientrano nella provincia di Salerno sono costruiti. Dei chilometri 58, 965 rientranti in provincia di Avellino sono a costruirsi per oltre 12 chilometri, e richiedono la spesa di lire 220,000. I chilometri 36, 840 rientranti in provincia di Potenza vogliono essere costruiti per oltre 22 chilometri con la spesa di lire 649,000.	138,812	869,000
5	Strada da Spezzano Albanese a San Mauro di Rossano; e dalla milliarata 176 della nazionale delle Calabrie a Paola per San Fili.	Già costruita. Per lavori di finimento al tratto da San Mauro a Corigliano occorrono lire 20,000, e per sistemazione della salita di Rossano lire 30,000.	83,852	50,000
6	Strada da Soveria delle Mannelle per Nicastro al secondo Ponte del Lamato.	Costruzione dell'intera linea	30,000	700,000
7	Da Tiriolo alla marina di Catanzaro.	Costruito il primo tratto. Per sistemare il tratto dal piede della Sala ai Teatini lire 20,000; per costruzione di quello dai Teatini alla marina lire 112,000.	11,500	132,000
8	Da Gioia alla marina di Gerace	Costruzione di chilom. 56, 100 di strade	56,100	305,900
9	Da Contursi alla Gaveta di Gance presso Polla.	Costruzione dell'intero tronco	30,000	600,000
		<i>Da riportarsi . . .</i>	641,863	5,786,331

Segue Allegato I.

Valutazione del costo delle opere per sistemazione e costruzione delle strade nazionali proposte
dalla Commissione.

Numero d'ordine	Designazione delle strade	Indicazioni compendiose delle opere che restano a farsi	Lunghezza totale	Costo delle opere a farsi
		<i>Riporto . . .</i>	641,863	5,786,331
10	Strada Dauno-Lucana da Candela al Ponte Santa Venere.	Costruzione dell'intero tronco	12,000	200,000
11	Strada della Valle di Agri da Sapri attraversando la nazionale delle Calabrie, per Montesano, Moliterno, Montemurro, Corleto, Guardia, Gorgolione, Craco, alla marina di Montalbano.	Sistemazione dei chilometri 74 tracciati in provincia di Salerno, e costruzione dell'intero tronco dal confine di Salerno alla marina di Montalbano.	190,900	3,000,000
12	Strada Appulo-Lucana da Bari ad Auletta per Altamura, Matera, Tricavico e Potenza.	Strada costruita. Sistemazione del tratto dalla scaricata di Grottole a quella di Maglionico.	230,680	50,000
13	Strada da Cosenza, per San Giovanni in Fiore e Cutro, a Cotrone.	Costruita sino a Spezzano Grande. Costruzione dei due tronchi da Spezzano Grande a San Giovanni in Fiore, in provincia di Cosenza, chilometri 40; e da San Giovanni in Fiore a Cotrone di circa chilometri 60, in provincia di Catanzaro.	120,000	1,000,000
14	Strada da Montecucco, per Serra, Mongiana, Ferdinanda, Miniere di Pazzano e Stilo, alla marina.	Sistemazione del tratto da Cucco a Mongiana. Costruzione del tronco da Mongiana alla marina.	51,000	742,000
		Totale . . .	1,245,543	10,778,331

NB. Le strade numeri 13 e 14 non erano che in parte comprese nel progetto del Ministero.

Allegato 3.

Valutazione delle strade nazionali e provinciali, contenute nel progetto del Ministero.

Designazione delle strade	Lunghezza totale	Ammontare della spesa			Totale
		a carico dello Stato	a carico della provincia	da ripartirsi fra i comuni	
1ª Categoria.					
1 Strada Marsicana	117,782	1,484,000	»	»	1,484,000
2 Strada d'Alfadena alla Raviandola . . .	45,676	1,310,000	»	»	1,310,000
3 Strada de' Pentri ed Appulo-Sannitica .	128,141	150,448	»	»	150,448
4 Compimento della rettificazione della strada di Matera da Sotto Campagna al ponte Gogna	138,812	1,000,000	»	»	1,000,000
5 Compimento della rettificazione delle strade da Spezzano Albanese a San Mauro di Rossano, e dalla milliaria 176 a Paola	83,852	200,000	»	»	200,000
6 Strada da Soveria delle Mannelle a Ni- castro pel ponte Lamato	30,000	700,000	»	»	700,000
7 Strada da Catanzaro alla sua marina .	11,500	200,000	»	»	200,000
8 Strada da Gioia alla marina di Ge- race	56,100	600,000	»	»	600,000
9 Strada da Contursi alla gaveta di Gange	30,000	600,000	»	»	600,000
10 Strada Danno-Lucana da Candela a ponte Santa Venere	12,000	200,000	»	»	200,000
11 Strada della Valle dell'Agri	167,000	3,000,000	»	»	3,000,000
12 Strada Appulo-Lucana da Bari ad Auletta	230,680	»	»	»	»
	1,051,543				9,444,448
2ª Categoria.					
1 Da Aquila ad Ascoli	41,964	393,750	»	393,750	787,500
2 Da Penne ad Ascoli per Teramo	86,220	1,328,146	»	1,328,146	2,656,292
3 Strada di Atena	25,000	300,000	»	300,000	600,000
4 Da Potenza a Spinazzola	70,000	490,000	»	490,000	980,000
	223,184	2,511,896	»	2,511,896	5,023,792

Segue Allegato 3.

Valutazione delle strade nazionali e provinciali, contenute nel progetto del Ministero.

Designazione delle strade	Lunghezza totale	Ammontare della spesa			
		a carico dello Stato	a carico della provincia	da ripartirsi fra i comuni	Totale
3ª Categoria.					
1 Da Corleto a Tricarico	36,000	233,334 »	233,333 »	233,333 »	700,000 »
2 Da Montemurro alla nazionale da Sapri al Jonio	96,000	733,334 »	733,333 »	733,333 »	2,200,000 »
3 Da Brienza a Montemurro	52,000	400,000 »	400,000 »	400,000 »	1,200,000 »
4 Da Cosenza a San Giovanni in Fiore .	85,000	186,668 »	186,666 »	186,666 »	560,000 »
5 Da Cosenza ad Amantea	38,000	320,000 »	320,000 »	320,000 »	960,000 »
6 Da Catanzaro a Chiaravalle	35,000	233,334 »	233,333 »	233,333 »	700,000 »
7 Da Belvedere per Sant'Agata a Lungro	32,000	200,000 »	200,000 »	200,000 »	600,000 »
8 Da Monteleone al Metramo sotto Ro- sarno	50,000	333,334 »	333,333 »	333,333 »	1,000,000 »
9 Da Laureana per Radicena sotto Ba- gnara	50,000	383,334 »	383,333 »	383,333 »	1,150,000 »
10 Da Mongiana a Siderno	48,000	320,000 »	320,000 »	320,000 »	960,000 »
	522,000	3,343,338 »	3,343,331 »	3,343,331 »	10,030,000 »
RIEPILOGO.					
1ª Categoria	1,051,543	»	»	»	9,444,448 »
2ª Categoria	223,184	2,511,896 »	2,511,896 »	»	5,023,792 »
3ª Categoria	522,000	3,343,338 »	3,343,331 »	3,343,331 »	10,030,000 »
	1,796,727 »	5,855,234 »	5,855,227 »	3,343,331 »	24,498,240 »

NB. In seguito agli ultimi documenti chiesti alle provincie per le strade di 3ª categoria si è rilevato che la spesa di lire 9,630,000, portata dal progetto ministeriale, vuol essere elevata a lire 10,030,000.

Provincie	Popolazione	Ammontare della imposta fondiaria principale	Chilometri di strade			Spesa posta a carico delle provincie				Spesa a carico dei comuni	
			nazionali in ciascuna provincia	provinciali in ciascuna provincia	Totale nazionali e provinciali	Totale	stanziamenti annuali			Totale Stato di 2° serie un terzo	Stanziamto annuale per 7 anni
							1° e 2° serie per 10 anni	3° serie per primi 7 anni	Totale per primi 7 anni		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Aquila	309,451	1,219,367 25	110,492	39,464	149,956	197,320 »	19,732 »	»	19,732 »	»	»
Ascoli	196,080	711,660 24	»	11,500	11,500	187,205 »	18,720 05	»	18,720 05	»	»
Avellino	355,621	1,375,052 40	58,965	»	58,965	»	»	»	»	»	»
Bari	534,402	3,508,251 15	46,206	12,000	58,206	120,000 »	12,000 »	»	12,000 »	»	»
Benevento	220,506	1,094,430 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Campobasso	346,007	1,061,997 10	144,187	8,000	152,187	53,333 »	»	7,619 »	7,619 »	53,333 »	7,619 »
Caserta	653,464	4,543,718 27	7,290	»	7,290	»	»	»	»	»	»
Catanzaro	384,159	1,815,490 18	152,500	52,000	204,500	341,333 »	»	48,763 »	48,763 »	341,333 »	48,763 »
Chieti	327,316	1,233,300 97	»	37,000	37,000	180,000 »	»	25,714 »	25,714 »	180,000 »	25,714 »
Cosenza	431,691	1,572,191 43	143,852	169,000	312,852	425,000 »	142,500 »	»	142,500 »	»	»
Foggia	312,885	2,424,226 20	41,630	»	41,630	»	»	»	»	»	»
Lecce	447,982	3,047,337 04	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Napoli	867,933	7,036,035 46	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Potenza	492,959	2,339,311 06	318,314	333,729	652,043	443,256 »	78,492 »	94,047 »	172,539 »	658,333 »	94,047 »
Reggio	324,546	1,215,534 91	56,100	103,900	160,000	595,666 »	»	85,095 »	85,095 »	595,666 »	85,095 »
Salerno	528,256	2,461,833 48	166,007	9,000	175,007	76,000 »	7,600 »	»	7,600 »	»	»
Teramo	230,061	837,765 63	»	93,376	93,376	170,940 »	117,094 »	»	117,094 »	»	»
			1,245,543	868,969	2,114,512	5,790,053 »	396,138 05	261,238 »	657,376 05	1,823,665 »	261,238 »

Allegato 5.

Quadro dimostrativo dell'estensione delle strade, ripartite per provincie e degli stanziamenti annuali, attribuiti alle provincie ed ai comuni, secondo il progetto del Ministero.

Provincie	Popolazione	Ammontare della imposta fondiaria principale	Chilometri di strade			Spesa posta a carico delle provincie				Spesa a carico dei comuni	
			nazionali in ciascuna provincia 1ª categoria	provinciali in ciascuna provincia 2ª e 3ª categ.	Totale nazionali e provinciali	Strade di 2ª categoria la metà	Strade di 3ª categoria il terzo	Totale	Stanziam. annuale per 5 anni	Totale strade di 3ª categ. un terzo	Stanziam. annuale per 5 anni
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Aquila	309,451	1,219,337 25	110,492	32,464	142,956	354,640	»	854,640	70,928	»	»
Ascoli	196,030	711,660 24	»	11,500	11,500	60,000	»	60,000	12,000	»	»
Avellino	355,621	1,375,052 40	58,965	»	58,965	»	»	»	»	»	»
Bari	534,402	3,508,251 15	46,206	12,000	58,206	120,000	»	120,000	24,000	»	»
Benevento	220,506	1,094,430 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Campobasso	346,007	1,061,997 10	134,187	»	134,187	»	»	»	»	»	»
Caserta	653,464	4,543,718 27	7,290	»	7,290	»	»	»	»	»	»
Catanzaro	384,159	1,815,490 18	77,500	52,000	129,500	»	353,333	353,333	70,666	353,333	70,666
Chieti	327,316	1,233,300 97	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cosenza	431,691	1,572,191 43	73,852	153,116	226,968	»	673,333	673,333	134,666	673,333	134,666
Foggia	312,885	2,424,226 20	40,630	»	40,630	»	»	»	»	»	»
Napoli	867,983	7,036,035 46	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Potenza	492,959	2,339,311 06	300,314	253,728	554,042	730,316	1,349,999	2,080,315	416,063	1,349,999	269,999
Reggio	324,546	1,215,534 96	56,100	128,000	184,100	»	966,666	966,666	193,333	966,666	193,335
Salerno	523,256	2,451,833 48	146,007	9,000	155,007	76,000	»	76,000	15,200	»	»
Teramo	230,061	837,765 63	»	93,376	93,376	1,170,940	»	1,170,940	234,188	»	»
			1,051,543	745,184	1,796,727	2,511,896	3,343,331	5,855,227	1,171,044	3,343,331	668,666

NE. La ripartizione nel riparto della spesa per le strade di terza categoria non essendo stata nel progetto ministeriale determinata, si è creduto approssimarsi agli effetti pratici del progetto stesso, presumendo il riparto in tre parti uguali fra lo Stato, le provincie ed i comuni.

Quadro delle somme stanziare e spese dallo Stato in opere

Provincie	1862		1863		1864	
	Fondo bilanciato	Spesa	Fondo bilanciato	Spesa	Fondo bilanciato	Spesa
Lombardia	473,970 >	470,970 >	387,516 20	377,693 91	267,444 34	201,130 90
Piemonte	560,466 02	413,145 34	553,897 08	466,885 89	371,893 24	331,893 24
Emilia, Marche ed Umbria	1,021,943 >	472,364 >	846,562 33	846,562 33	262,161 84	233,723 05
Toscana	123,198 58	117,785 17	84,213 78	83,900 98	61,977 66	60,360 73
Napolitane	2,456,342 26	2,495,045 16	2,644,623 06	1,478,234 50	1,789,400 >	553,248 97
Sardegna	1,002,114 97	990,845 30	1,458,678 54	1,458,678 54	1,714,309 >	1,701,307 12
Sicilia	954,884 96	954,884 96	876,183 70	876,183 70	923,750 07	923,750 07
Venezia	>	>	>	>	>	>
	6,592,919 79	5,915,039 93	7,851,676 69	5,588,139 85	5,390,936 15	4,007,414 08

Riepilogo.

	Somme	
	bilanciate dal 1862 al 1868	Spese dal 1862 al 1868
Lombardia	1,411,356 26	1,231,604 82
Piemonte	4,777,786 78	4,069,867 47
Emilia, Marche ed Umbria	3,741,429 72	2,618,232 97
Toscana	466,629 50	292,315 01
Napolitane	9,657,868 99	8,605,898 60
Sardegna	11,311,793 61	9,603,958 54
Sicilia	9,587,366 12	8,186,376 01
Venezia	588,100 >	385,695 44
	41,742,330 98	35,043,948 86

stradali straordinarie dopo la costituzione del regno.

1865		1866		1867		1868	
Fondo bilanciato	Spesa	Fondo bilanciato	Spesa	Fondo bilanciato	Spesa	Fondo bilanciato	Spesa
214,425 72	182,778 74	40,000 >	39,847 33	>	>	28,000 >	9,183 94
1,055,819 56	966,810 55	939,688 03	852,296 36	632,083 >	588,901 62	663,939 85	449,934 47
1,265,635 39	821,776 54	132,258 73	132,258 73	196,868 43	111,548 32	16,000 >	>
30,239 48	29,513 93	>	>	>	>	167,000 >	754 20
912,250 >	2,000,076 91	606,541 67	498,391 15	819,460 >	841,822 >	629,250 >	737,079 51
1,165,393 83	1,165,393 83	1,177,383 23	1,177,383 23	1,701,531 46	1,690,011 46	3,092,382 58	1,420,339 06
1,277,624 06	1,270,614 >	621,422 13	621,422 13	1,579,785 21	1,579,785 21	3,353,715 99	1,959,735 94
>	>	>	>	>	>	588,100 >	385,695 44
5,921,388 04	6,436,964 50	3,517,293 79	3,321,598 93	4,929,728 10	4,812,068 61	8,538,388 42	4,962,722 96

NB. -- Le somme portate dal presente quadro si riferiscono unicamente a spese *straordinarie*. Ma bisogna avvertire che dal 1860 al 1866 furono stanziati per riparazioni, nella parte ordinaria dei vari bilanci, la somma di lire 18,000,000 circa, della quale furono spese lire 12,000,000 in gran parte per opere di costruzione e sistemazione.

Giova inoltre notare che, nei due anni 1860 e 1861, furono bilanciate e spese forti somme, delle quali non si è tenuto conto in mancanza di dati precisi.

Quadro dei sussidi accordati sull'erario nazionale ai comuni e consorzi

per opere stradali nelle provincie meridionali del continente.

Designazione Provincia	Sussidi accordati dallo Stato					ai comuni				Osservazioni
	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	Totali parziali	Totale generale	
Aquila (Abruzzo Ulteriore II)	"	38,500	60,000	24,000	18,000	"	2,000	142,500	"	Gli stanziamenti nei bilanci per sussidio, riferendosi unicamente ai comuni e consorzi, non è fatto cenno nel presente specchio di provincie sussidiate. Non è indicato pel bilancio 1861 alcun sussidio ai comuni nelle provincie meridionali, essendo che le provincie stesse non furono comprese nel bilancio del regno che pel 1862. Tutta la somma di lire 183,000 sul bilancio 1863 accennata per Foggia fu accordata al consorzio delle strade garganiche.
Avellino (Principato Ulteriore)	"	39,000	20,000	14,000	13,000	"	4,000	90,000	"	
Bari (Terra di Bari)	"	44,500	12,000	6,600	6,000	5,800	"	84,800	"	
Benevento	"	27,000	25,000	20,000	7,000	"	"	113,000	"	
Campobasso (Molise)	"	41,000	35,000	29,000	8,000	4,000	"	134,000	"	
Caserta (Terra di Lavoro)	"	68,000	42,000	10,000	10,000	"	2,500	112,500	"	
Catanzaro (Calabria Ulteriore II)	"	34,000	40,000	29,000	7,000	2,800	"	116,925	"	
Chieti (Abruzzo Citeriore)	"	31,125	55,000	16,000	12,000	4,000	14,500	141,798 60	2,101,113 60	
Cosenza (Calabria Citeriore)	"	46,000	29,298 60	24,000	24,000	"	"	251,000	"	
Foggia (Capitanata)	"	30,000	133,000	25,000	13,000	1,500	2,000	104,500	"	
Lecco (Terra d'Otranto)	"	43,000	30,000	12,000	16,000	"	2,000	121,900	"	
Napoli	"	66,000	25,000	28,000	900	"	"	202,000	"	
Potenza (Basilicata)	"	52,000	100,000	39,000	11,000	"	"	53,000	"	
Reggio (Calabria Ulteriore I)	"	16,000	15,000	14,000	8,000	4,000	"	103,000	"	
Salerno (Principato Citeriore)	"	60,000	20,000	11,000	8,000	36,400	8,000	213,090	"	
Teramo (Abruzzo Ulteriore I)	"	30,690	95,000	31,000	12,000	"	"	48,000	"	
Ascoli-Piceno	6,000	21,000	2,000	10,000	9,000	"	"	"	"	

Quadro delle strade nazionali nell'isola di Sardegna.

Allegato S.

Denominazione delle strade	Lunghezze parziali dei tronchi			Osservazioni
	costrutti	in corso di costruzione	in progetto	
	Metri	Metri	Metri	
Da Cagliari a Porto Torres	234,520	»	»	
Da Cagliari a Porto Palmas	90,811	»	»	
Da Alghero a Terranova	147,481	»	»	
Da Bosa ad Orosei	124,676	»	»	
Da Sassari ad Alghero	19,300	»	»	
Da Cagliari a Tortolì	117,890	»	»	
Da Cuglieri ad Oristano	39,357	»	»	
Da Sassari a Terranova per Tempio	94,799	11,080	»	
Da Villamar a Nurallao	»	25,321	»	
Da Alghero a Porto Conte	5,106	5,894	»	
Strada detta centrale	147,705	83,598	»	
Da Alghero a Bosa	23,804	»	43,558	
Littorale da Cagliari a Terranova . .	16,340	52,974	271,000	
Da Nuoro a Monti	»	»	75,500	
Strada al Parau	»	»	11,500	
Strada detta di Lungosardo	»	»	53,000	
Strada detta di Castelsardo	»	»	73,700	
Da Sanluri a Siliqua	»	»	32,070	
Da Cuglieri a Bosa	15,870	»	»	Passata provinciale per effetto della legge 20 marzo 1865, allegato F, articolo 86.
Da Gonnesa a Portoscuso	10,432	»	»	Idem.
Da Decimomannu a Marrubiu	61,362	10,754	»	I tronchi già costrutti sono passati a carico della provincia giusta il disposto dal succitato articolo di legge e parimente passeranno alla medesima i tronchi in corso ed in progetto di mano in mano che saranno ultimati.
Da Nuoro a Lanusei	16,834	»	47,761	
Strada della Marmilla	35,996	»	33,448	
	1,202,483	189,621	641,537	

Riepilogo.

Strade costrutte	1,202,483
Strade in corso di costruzione	189,621
Strade in progetto	641,537

2,033,641

Strade nazionali nell'isola di Sicilia.

Denominazione delle strade	Lunghezze parziali dei tronchi			Osservazioni
	costrutti	in corso di costruzione	in progetto	
	Metri	Metri	Metri	
Da Palermo a Trapani	101,989	17,022	»	
Da Palermo a Girgenti	77,220	67,295	44,303	
Da Santa Caterina a Siracusa	200,744	37,387	»	
Da Termini a Taormina	48,049	66,550	102,449	
Diramazione su Milazzo	18,733	32,587	31,196	
Diramazione su Caltanissetta	43,224	16,148	»	
Da Nicosia a Santo Stefano	»	36,949	11,793	
Dal Gigliotto a Terranova	12,568	19,717	»	
Da Messina a Palermo per Catania	275,027	»	»	Strade provinciali mantenute dallo Stato.
Da Manganaro a Girgenti	82,549	»	»	Il tronco stradale da Messina a Catania di metri 95,309 è passato a carico delle rispettive provincie dal 1° gennaio 1868 per effetto del disposto dall'articolo 11 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche.
	860,133	293,655	189,741	

Riepilogo.

Strade costrutte	860,133
Strade in corso di costruzione	293,655
Strade in progetto	189,741
	<hr/>
	1,343,529

Allegato **10.**

*Legge 30 agosto 1868, numero 4613, concernente
la costruzione e sistemazione delle strade co-
munali.*

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno appro-
vato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto
segue:

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 maggior centro di popolazione di un comune col
capoluogo del rispettivo circondario, o col maggior
centro di popolazione dei comuni vicini;

b) Quelle che sono necessarie per mettere in comu-
nicazione i maggiori centri di popolazione del comune
con le ferrovie e i porti, sia direttamente, sia colle-
gandosi ad altre strade esistenti;

c) Quelle che devono servire a mettere in comuni-
cazione le frazioni importanti di un comune.

PARTE II.

Costituzione di un fondo speciale per la costruzione
delle strade.

Art. 2. Non bastando le rendite ordinarie ed i capi-
tali disponibili, i comuni provvederanno alla costru-
zione e sistemazione delle strade, di cui all'articolo
precedente, con un fondo speciale risultante:

a) Da una sovrimposta sulle tasse dirette, non ec-
cedente 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.

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.

Art. 4. La tassa speciale, di cui al paragrafo B dell'articolo 2, sarà eguale alla sovrimposta che venne deliberata in virtù del paragrafo A dello stesso articolo.

Potrà la tassa essere aumentata oltre al limite predetto, quando vi acconsenta la maggioranza dei contribuenti alla medesima, e questa maggioranza rappresenti oltre ai due terzi dell'imposta erariale totale su cui gravita la tassa speciale.

La tassa speciale dura un ventennio, e si può riscattare mediante pagamento in una volta del decuplo del suo ammontare nell'anno in cui si stabilisce.

Art. 5. — *Prestazioni in natura.*

Ogni capo di famiglia, abitante o possidente nel comune, che per le sue condizioni infelici non ne sia dichiarato esente dal Consiglio comunale, può essere obbligato a fornire annualmente sino a quattro giornate di lavoro:

a) Per la sua persona e per ogni individuo maschile atto al lavoro, dai 18 ai 60 anni, che faccia parte o

sia al servizio della sua famiglia, o delle sue proprietà, in quanto abitino nel comune;

b) Per ciascuna bestia da soma, da sella o da tiro, col rispettivo veicolo, che sia al servizio della sua famiglia o delle sue proprietà nel comune.

Art. 6. Il ruolo delle prestazioni di opere è pubblicato ogni anno per due settimane all'albo pretorio del comune. Esso diventa esecutivo per coloro che in questo frattempo non lo contestarono. La contestazione è decisa inappellabilmente dal conciliatore.

Art. 7. Gli inscritti nel ruolo delle prestazioni di opera, che non prestano direttamente o per mezzo d'altri l'opera prescritta nel tempo stabilito, saranno tassati giusta una tariffa determinata dal Consiglio comunale, e la tassa sarà riscossa come le altre tasse dirette.

La prestazione d'opera può pure a volontà del contribuente essere convertita in opera determinata, secondo le basi fissate dal Consiglio comunale.

Essa può anche essere applicata alla manutenzione delle strade già costruite, ma in questo caso la spesa di manutenzione, così risparmiata, verrà applicata al fondo speciale per la costruzione e sistemazione, di cui all'articolo 2.

Art. 8. — *Diritti di pedaggio.*

Il Consiglio comunale può stabilire un pedaggio sopra la nuova strada che costruisce, giusta una tariffa approvata dalla deputazione provinciale.

Non sarà mai soggetto a pedaggio il veicolo conducente materiali per costruzione e manutenzione delle strade, ovvero concime per l'agricoltura, come neppure tuttociò che spetta alle truppe in movimento.

Il diritto di pedaggio non può durare più di venti anni, e potrà essere alienato, consacrandone il provento al fondo speciale di cui all'articolo 2.

Art. 9. — *Sussidi.*

Lo Stato accorderà un sussidio a quei comuni i quali avranno costituito il fondo speciale, di cui all'articolo 2 della presente legge, applicando il *maximum* dei mezzi (a, b, c) ivi indicati.

Codesto sussidio sarà concesso nell'ordine seguente:

1° A quei comuni che hanno una minore quantità di strade;

2° A quei comuni la cui condizione economica sia la più grave;

3° A quei comuni che costruiscano una strada affatto nuova.

Fra le categorie dei comuni specificate nei suddetti tre numeri, la preferenza sarà gradatamente accordata a quelli ne' quali si verificchino o tutte o la maggior parte delle condizioni sopra enunciate.

Non si danno sussidi per la manutenzione ordinaria delle strade, nè per la costruzione di quelle non contemplate nell'articolo 1.

Il riparto dei sussidi è fatto annualmente per decreto reale, sentiti i voti dei Consigli provinciali ed il parere del Consiglio di Stato.

Il sussidio, di cui nel primo capoverso del presente articolo, non sarà inferiore ad annui tre milioni di lire, e non potrà mai eccedere il quarto della somma effettivamente spesa dal comune nell'opera sussidiata.

PARTE III.

Agevolezze per la costruzione delle strade.

Art. 10. Tutti gli atti e contratti relativi alla costruzione e sistemazione della strade comunali, di cui all'articolo 1, saranno registrati col diritto fisso di una lira.

Art. 11. L'approvazione per parte del prefetto del progetto di costruzione o di sistemazione di una delle strade, di cui all'articolo 1 della presente legge, equivale a dichiarazione di pubblica utilità.

Il comune non sarà tenuto a fare il deposito del valore del terreno da espropriarsi, e per un decennio avrà facoltà di tenerne il prezzo in mano, corrispondendo l'interesse del 5 per cento.

PARTE IV.

Ingerenza delle provincie nelle strade comunali.

Art. 12. Entro un semestre dalla promulgazione della presente legge, i comuni dovranno formare l'elenco delle strade, di cui all'articolo 1, seguendo le norme dell'articolo 17 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865. Trascorso detto termine, il prefetto, sentita la deputazione provinciale, procederà d'ufficio alla formazione di detto elenco per i comuni che non li avessero compiuti.

Art. 13. Entro un biennio dalla pubblicazione della presente legge, le Giunte comunali dovranno far preparare i progetti di costruzione e sistemazione delle strade comunali, di cui all'articolo 1 della presente legge.

Sottoporranno quindi all'approvazione dei Consigli comunali i progetti medesimi, col programma dell'ordine e dei mezzi con cui si procederebbe alla loro costruzione e sistemazione.

Questi progetti saranno poscia trasmessi al prefetto per la sua approvazione.

Art. 14. Trascorso detto biennio, il prefetto, sentita la deputazione provinciale, dovrà fare eseguire d'ufficio i progetti delle strade comunali, a spese dei relativi comuni.

Esso farà intraprendere tosto la compilazione dei progetti relativi ai comuni che dichiarino di non potere provvedere direttamente, e la spesa di tutti questi progetti verrà ripartita fra i vari comuni, in ragione del numero di chilometri di strade loro spettanti.

Art. 15. Spetta al prefetto di vegliare a che i comuni costruiscano le strade obbligatorie nei limiti dei mezzi stabiliti dall'articolo 2. Quando il Consiglio comunale, malgrado il diffidamento del prefetto, non pone in opera detti mezzi per la costruzione delle sue strade, il prefetto, sentita la deputazione provinciale, potrà ordinare d'ufficio lo stanziamento nel bilancio comunale di tutti o parte dei mezzi predetti, e, occorrendo, potrà fare eseguire i lavori per conto del comune.

Art. 16. Il sindaco è tenuto a presentare ogni anno al prefetto una relazione sulla costruzione e sistemazione delle strade comunali, e così il prefetto al ministro dei lavori pubblici.

Il ministro presenterà ogni anno al Parlamento una relazione, e produrrà i provvedimenti legislativi che fossero opportuni.

PARTE V.

Applicazione delle truppe alla costruzione di strade.

Art. 17. È fatta facoltà al ministro della guerra di applicare alla costruzione di strade obbligatorie quella parte di truppa che fosse per ciò disponibile.

Art. 18. Verranno presi gli opportuni concerti fra il prefetto ed il generale comandante superiore delle truppe stanziate nella provincia per la scelta delle strade da costruirsi dall'amministrazione militare, i cui progetti già siano stati approvati, a termini degli articoli 13 e 11, salve le variazioni che venissero concertate fra il prefetto e il generale comandante. Detta scelta sarà sottoposta all'approvazione del ministro della guerra.

Art. 19. Alla spesa occorrente per la costruzione di strade, cui si applicano truppe, sarà provveduto sul fondo di cui all'articolo 9. Detta spesa sarà, negli anni consecutivi, rimborsata allo Stato dai relativi comuni sulla parte dei mezzi di cui all'articolo 2, la quale non fosse esaurita da altri lavori stradali fatti dal comune.

Art. 20. Spetta al ministro della guerra, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, il dare le norme opportune per l'esecuzione di questa parte della legge, e il determinare il soprasoldo dovuto alle truppe impiegate in questo servizio.

PARTE VI.

Disposizioni generali.

Art. 21. Le disposizioni della presente legge saranno applicate anche alle strade consorziali, che verranno riconosciute tali sulla iniziativa di un comune, a termini degli articoli 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Art. 22. È fatta facoltà al Governo di provvedere per decreti reali a quanto occorra per l'esecuzione della presente legge.

Art. 23. Sono abrogate le disposizioni delle leggi precedenti contrarie alla presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Torino addì 30 agosto 1868.

VITTORIO EMANUELE.

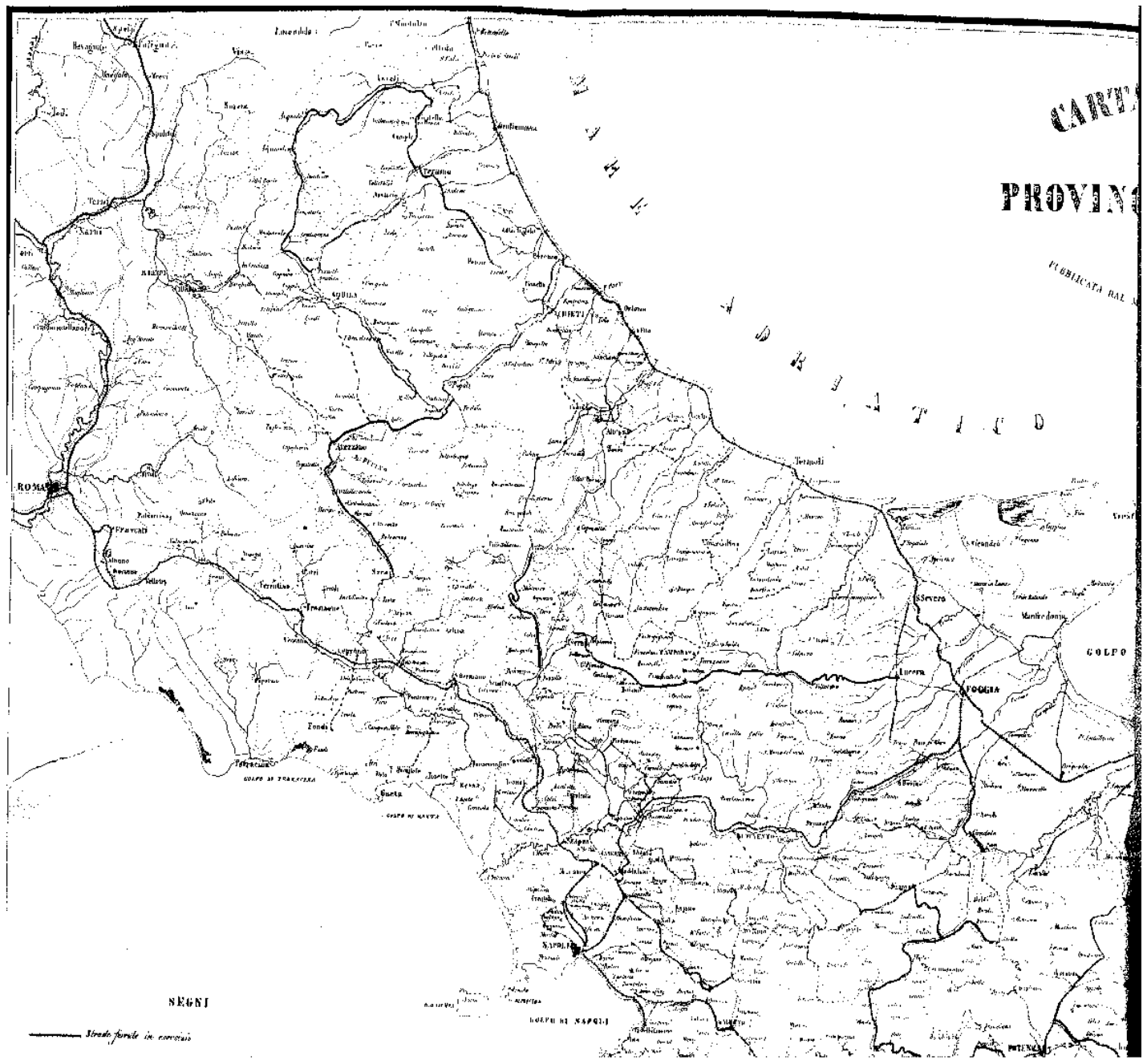
G. CANTELLI.

E. BERTOLÉ-VIALE.

CARTE
PROVINCE

PUBBLICATA DAL

A D R I A T I C O



SEGN

Strada ferrata in corso

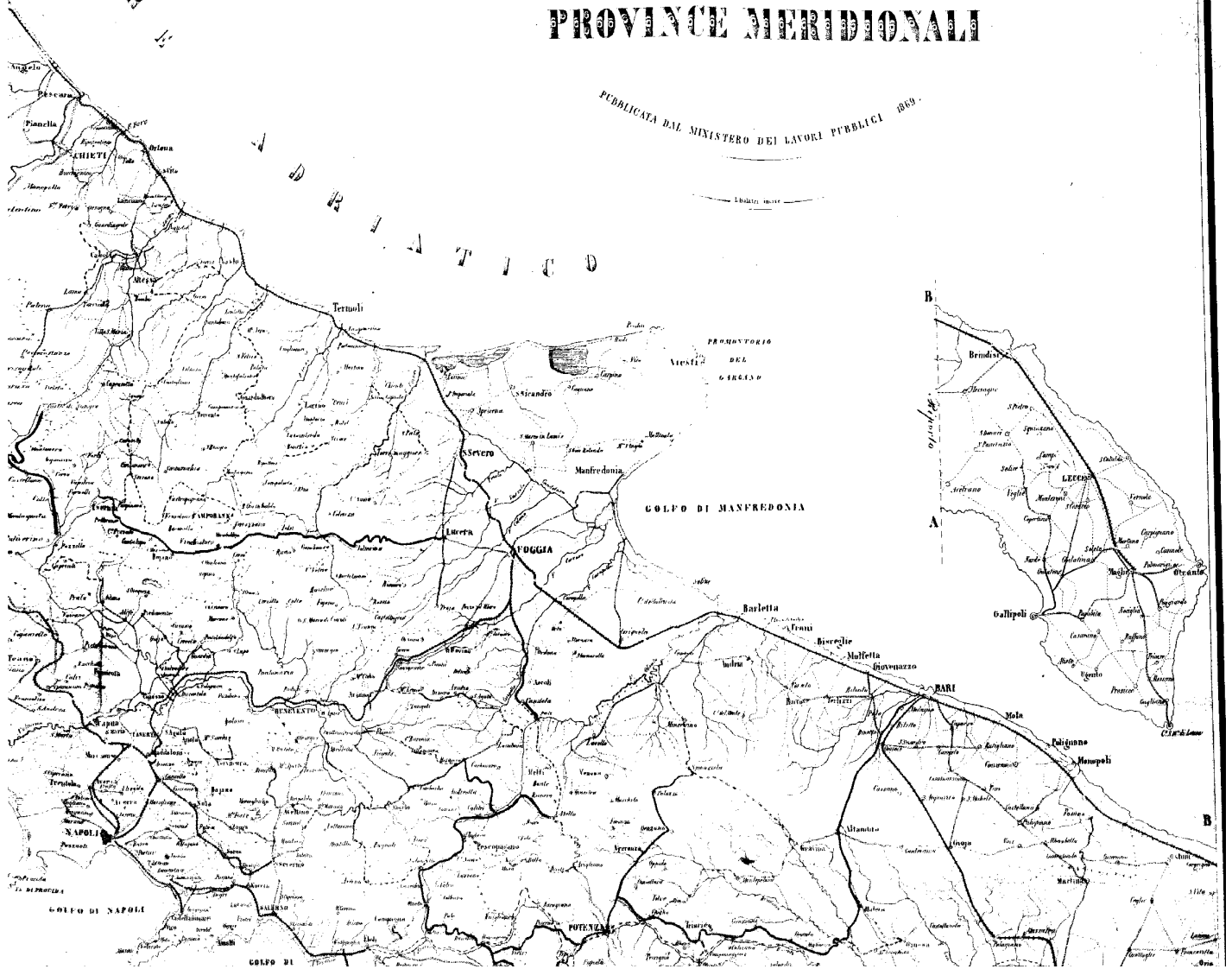
LUOGHI DI NAPOLI

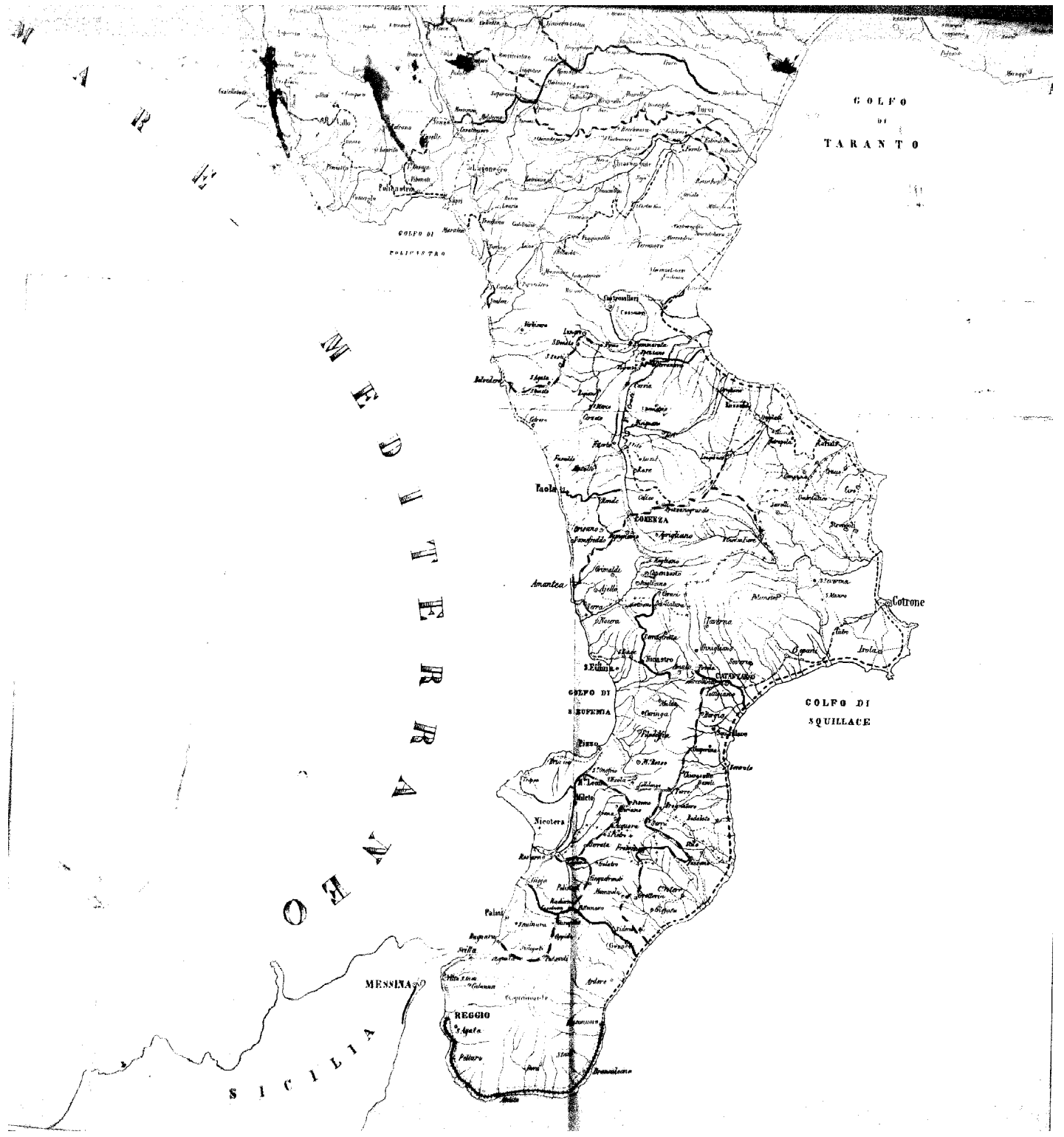
PORTO

CARTA STRADALE DELLE

PROVINCE MERIDIONALI

PUBBLICATA DAL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI 1889.





GOLFO DI TARANTO

GOLFO DI POLICASTRO

M E D I T E R R A N E O

GOLFO DI SQUILLACE

GOLFO DI SYBARIS

MESSINA

REGGIO

SICILIA

Crotone

FOLENZA

SEFINO

CATONZARO

REGGIO

NICOTERA

PALINO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO

REGGIO



Il Sotto Ministro Segretario di Stato per Lavori Pubblici
è autorizzato a presentare al Parlamento un progetto di legge
per la Costruzione e sistemazione di strade nelle provincie
Meridionali continentali, ed a sostenere la discussione.

Dato a Parigi il 16 Dicembre 1868.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]