

Numero della proposta

17

601

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1867.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 21. Dicembre 1866.
dal Ministro dell'Interno, delle Finanze e dei Lavori Pubblici

OGGETTO

[Handwritten signature and scribbles, possibly including the name "Sepina" and the date "21/12/66", written diagonally across the page.]

Relatore

Approvata nella tornata del

186

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal presidente del Consiglio ministro dell'interno (RICASOLI)

di concerto

coi ministri dei lavori pubblici (JACINI) delle finanze (SCIALOJA)

e dell'agricoltura, industria e commercio (CORDOVA)

nella tornata del 21 dicembre 1866

Costruzione delle strade comunali e vicinali nella Sicilia - Spesa da ripartirsi nei bilanci 1867-68-69 del Ministero dei lavori pubblici.

DISTRIBUITO AGLI UFFICI

il 17 gennaio

23. 1867 = 1867

Approvata la Legge nella tornata del _____

COMMISSIONE ELETTA DAGLI UFFICI

- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| Uff. 1 <i>Cadolini</i> | Uff. 6 <i>Abuzzi</i> |
| " 2 <i>Cortese</i> | " 7 <i>Majorano Amabile</i> |
| " 3 <i>Lampugnani</i> | " 8 <i>Abacchi</i> |
| " 4 <i>Abartini</i> | " 9 <i>Valerio</i> |
| " 5 <i>Servo</i> | |

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE

Presidente *Mauri*
 Segretario *Valerio*
 Relatore *Valerio*

PRESENTATA LA RELAZIONE

il _____

CONVOCAZIONE DELLA COMMISSIONE

Alle ore <i>11</i>	del <i>1. Febb.</i>	nel <i>6. Golinetti</i>
Alle ore <i>12</i>	del <i>2. feb.</i>	nel <i>6. D.</i>
Alle ore <i>12</i>	del <i>3. feb.</i>	nel <i>6. D.</i>
Alle ore <i>2. pm</i>	del <i>9. feb.</i>	nel <i>5. D.</i>
Alle ore <i>1. pm</i>	del <i>10. feb.</i>	nel <i>4. D.</i>
Alle ore _____	del _____	nel _____
Alle ore _____	del _____	nel _____
Alle ore _____	del _____	nel _____
Alle ore _____	del _____	nel _____
Alle ore _____	del _____	nel _____
Alle ore _____	del _____	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.

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal presidente del Consiglio ministro
dell'interno (RICASOLI)

di concerto

coi ministri dei lavori pubblici (JACINI)
delle finanze (SCIALOJA)
e dell'agricoltura, industria e commercio
(CORDOVA)

nella tornata del 21 dicembre 1866

Costruzione delle strade comunali e vicinali nella Sicilia.
- Spesa da ripartirsi nei bilanci 1867-68-69 del Ministero dei lavori pubblici.

SIGNORI! — Le deplorabili condizioni in cui versò la Sicilia dopo l'ultima Sessione legislativa, se provocarono solleciti provvedimenti di repressione e di pubblica sicurezza da parte del Governo del re, non potevano lasciarlo indifferente allo studio delle cause permanenti dei mali che travagliano l'isola, e che reclamano rimedi pronti ed efficaci. Il Governo nazionale non saprebbe tenersi pago dell'uso della forza; e anche quando non fosse necessario il concorso delle popolazioni per mantenere salda in esse la pubblica autorità, non avrebbe conseguito il suo fine, finchè non fosse riuscito a ridestare lo amore dell'ordine e la solidarietà del paese col Governo libero, combattendo gli errori che sono poi causa di tristi disinganni, e affrontando le difficoltà economiche che mantengono le inquietezze. Ai mezzi educativi fu già provveduto dal potere legislativo con larghezza, e si provvederà ancora con migliori ordinamenti; ma essa è cosa per tutti evidente che gli effetti utili della generale istruzione e della educazione popolare non possono prodursi che lentamente e dopo il corso di non pochi anni. Le interne vie di comunicazione

richiamarono parimenti l'attenzione del Governo per l'efficacia dei benefizi che se ne ritraggono più immediata e più estesa, nell'ordine educativo, come nell'economico, e perchè offrono alimento al lavoro, ed agevolezza all'azione dell'amministrazione e della forza pubblica nelle campagne.

E già il potere legislativo ebbe a provvedere, sia alla costruzione delle maggiori linee di strade ferrate, sia a quella delle principali strade nazionali in Sicilia. Però, mentre da un canto le difficoltà in cui versava con quasi tutte le altre compagnie di strade ferrate, la società delle calabro-sicule ritardava i lavori di costruzione di quelle linee, dall'altro anche i lavori delle strade nazionali andavano a rilento, ora per difetto di concorso di appaltatori, ed ora per le inevitabili lungherie degli esami tecnici, e degli adempimenti di contabilità da compiersi presso la sede del Governo, resi talvolta più difficili e complicati dalle frequenti contestazioni che sorgono per interessi locali.

E ammesso che i lavori delle strade ferrate, ai quali già si è provveduto di urgenza col real decreto del 3 novembre 1866, che alloga ad essi un credito di 18 milioni, e quelli delle strade nazionali procedessero rapidamente, conveniva ancora ricercare se con la costruzione di queste grandi arterie si sarebbe adempito al compito della presente civiltà, e soddisfatto ai desiderii del Governo ed ai bisogni delle popolazioni.

Or non poteva non riuscire per tutti evidente che le grandi linee, non alimentate dal concorso delle minori ramificazioni che congiungono tutte le parti del territorio alle maggiori vie commerciali, sarebbero riuscite poco meno che sterili per il progresso civile ed economico dell'isola, e di perenne peso allo Stato ed alle provincie, sia per il prolungamento di gravissime garanzie d'interessi ai capitali impiegati nella costruzione delle strade ferrate, sia per le spese di manutenzione delle strade nazionali costruite e delle loro dipendenze.

Sorgeva quindi spontaneo il sentimento dell'urgenza di sollecitare la costruzione delle strade comunali e vicinali dell'isola. E dicendo comunali noi intendiamo col linguaggio della legge del 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche anche le intercomunali che altrove diconsi di grande vicinalità, e che hanno per ufficio di congiungere un comune coll'altro. Se questa rete di comunicazioni fosse compiuta nel regno, poco resterebbe al compito delle strade provinciali, la cui categoria è in vero più artificiale ed amministrativa che secondo natura. Quando si hanno le comunicazioni tra comune e comune, e si collegano colle strade nazionali, le

strade provinciali possono dirsi in massima parte compiute, e i lavori speciali che le concernono si riducono ad opere di rettificazione, il cui scopo è di rendere più dirette e più brevi le comunicazioni del capoluogo di provincia coi capoluoghi di circondario, o col mare.

Le condizioni topografiche dei comuni interni della Sicilia, dove la popolazione è per lo più accentrata nei monti, nè discese ancora al piano dopo l'epoca feudale, fuerchè in pochi siti privilegiati dalla natura, sono tali che le grandi strade nazionali e le ferrate, ed anche le provinciali che hanno in mira il più rapido andamento dal punto di partenza al punto di arrivo, non giovano a congiungere tra esse nè colle strade commerciali di primo ordine le popolazioni rurali. Queste, sino al giorno in cui saranno costruite le strade comunali e vicinali, sembrano condannate ad assistere da lontano allo spettacolo delle vie principali che si svolgono nei piani e per le valli, e a sentire il fischio della locomotiva che passa disotto ai luoghi montuosi, senza potere giovarsi dei vantaggi che le vie principali hanno per fine di procurare più o meno a tutte le parti del territorio che percorrono.

Certamente quando il Governo nazionale si accinse ai grandi lavori che gli incombevano per la costruzione delle strade insulari, nel fare la sua parte pensò che i comuni non avrebbero mancato al proprio compito, e che presto sarebbe sorto il giorno in cui cooperando le popolazioni ed il Governo con la fiducia e l'attività, che era lecito sperare dall'efficacia delle libere istituzioni, si sarebbero incontrate le minori strade interne con le maggiori che erano commesse all'operosità dello Stato e delle provincie, e si sarebbe così trovato contemporaneamente compiuto un sistema generale di comunicazioni, che fino a quando sarà monco e parziale non potrà dare alcuno dei grandi risultati che da esso attende la civiltà e l'economia pubblica. Però i fatti non rispondevano all'aspettazione, e non ostante gli incitamenti fatti dal Governo sin dal primo anno della costituzione del nuovo regno, lo spirito di libera associazione e i provvedimenti dati dalle leggi per la formazione dei consorzi delle strade comunali e vicinali restarono inefficaci. E forse la inoperosità dei cittadini e delle amministrazioni comunali nello adempiere alla parte che ad essi incombeva, scusabile per molti rispetti della turbata sicurezza, e delle gravezze generali cui era necessità ricorrere pei bisogni della difesa esterna e dell'indipendenza nazionale, fu causa non ultima alla minore celerità ed efficacia di certi provvedimenti statuali, dappoichè la lentezza di azione si comu-

nicava da una parte all'altra, e poteva trovarsi meno urgente lo schiudere al commercio interno le grandi vie di comunicazione quando poca o nessuna opera si dava a preparare le comunicazioni minori che sono indispensabili al movimento delle grandi vie commerciali.

La presente amministrazione non ha potuto dispensarsi dal considerare che nelle provincie italiane in cui sono compiute le strade comunali e vicinali, esse non sorsero certamente per la spontanea iniziativa delle popolazioni rurali e per le libere associazioni consorziali a cui schiude largo campo la legge del 20 marzo 1865. Certamente non vuolsi fare alcun rimprovero alle disposizioni di quella legge che come tutti gli ordinamenti organici di uno Stato libero deve avere in mira i principii razionali e le condizioni permanenti in cui posa uno Stato civile. Le leggi organiche appartengono al novero di quelle che i Romani chiamavano *perpetue* e devono essere informate alla logica delle condizioni permanenti dei popoli. Or questo è permanente nelle nostre condizioni costituzionali e civili, che il comune essendo libero ed autonomo deve solo giudicare della opportunità dei lavori pubblici che gli convengono, e che egli deve potersi legare in consorzio con altri comuni, secondo le considerazioni delle rispettive opportunità di cui sono arbitri i comuni stessi interessati. Le leggi organiche non guardano alle condizioni transitorie in cui possono trovarsi alcune parti più o meno estese del territorio del regno, alle quali si provvede occorrendo con leggi speciali. E il bisogno di una legge speciale che accordi sussidi alle strade comunali e vicinali di Sicilia, e che conferisca per costruirle poteri non ordinari al Governo, non fu avvertito per la prima volta in occasione dei recenti casi di Palermo; dappoichè sin dal 1861, tenendo il proponente il Ministero dell'interno, trovosi deliberato dal Consiglio dei ministri nelle tornate del 28 ottobre e 6 novembre di quell'anno, che un sussidio di 6 a 7 milioni di lire sarebbe stato applicato alla costruzione delle minori strade di Sicilia, e che un progetto di legge con disposizioni speciali all'isola si sarebbe presentato in proposito alle Camere.

Il proponente riprende ora il progetto concepito in quell'epoca colla sicurtà che l'esperienza aggiunge al presentimento di certi mali e di certe impotenze; e innanzi tutto sottopone alla Camera i motivi di urgenza del provvedimento legislativo che le propone.

Non giova sperare, per lunghi anni ancora, la costruzione delle minori comunicazioni dell'isola dall'azione spontanea delle popolazioni rurali, tra le quali non si è destato quello spirito di associazione che il

caduto Governo, il quale tenne sede in Italia, ma che aveva ereditato tutte le diffidenze e tutte le basse arti del Governo vicereale spagnolo, si affaticò a spegnere come un pericolo politico. Egli destò invece ed alimentò, come comodo strumento di autorità straniera e nemica, lo spirito litigioso e di rivalità tra i comuni, per cui una proposta è sospetta ad ogni amministratore e ad ogni cittadino che non ne sia l'autore, e perciò solo è contraddetta che da lui non proviene. Il deviamiento di una linea da quella traccia che l'interesse o la comodità di chi ha maggiore influenza può avere immaginato diviene argomento d'interminabili querele; la permanenza dei latifondi, l'assenza dei grandi proprietari dalle campagne, il loro soggiorno nelle grandi città marittime per cui sono meno interessati alle facilità delle interne comunicazioni, sono tutte condizioni speciali che oppongono ostacoli spesso insuperabili alla creazione dei mezzi ed alla concordia delle opinioni con cui si fanno le opere intercomunali.

Le agevolzze alle revisioni ed ai gravami che la legge concede nello interesse della giustizia e dei ragionevoli richiami, sono abusate per far trionfare le opposizioni interessate, che confidano nel prolungamento delle procedure, e nel tempo che si consuma e che quasi sempre sperde l'occasione del ben fare. Secondo lo stato attuale della nostra legislazione, se un comune vuole aprire una via intercomunale verso altro comune contermini di provincia vicina, e vuole invitare l'altro come interessato ad intendersi con esso, ha bisogno di un progetto di massima su cui delibera il Consiglio comunale. Se la deliberazione, esposta all'Albo, incontra opposizione di un consigliere o di un contribuente, l'opposizione è discussa dalla deputazione provinciale il cui decreto può essere impugnato innanzi il prefetto in Consiglio di prefettura ed anche con gravame al Re che pronunzia dopo di avere udito il Consiglio di Stato. Passeranno così molti mesi prima che la deliberazione divenga esecutoria. E quando sia approvata sarà trasmessa dal prefetto presidente della deputazione provinciale al prefetto della provincia di cui fa parte l'altro comune interessato; il quale invita il Consiglio comunale a deliberare: altrettanti ostacoli ed altrettanto tempo se la deliberazione del secondo comune è impugnata; poi bisogna che coll'approvazione della rispettiva deputazione provinciale sia dal suo presidente trasmessa al primo prefetto. Se vi è divergenza, come spesso accade, tra le deliberazioni dei due comuni, la questione è risolta dal prefetto della provincia in cui si estende la maggior parte della linea da costruirsi. Ma il comune dell'altra provincia può reclamare al

ministro dei lavori pubblici che manderà le carte al Consiglio superiore, il quale, non trovando la parte tecnica abbastanza svolta secondo le sue superiori esigenze e per i bisogni di lui che non conosce i luoghi, emette spesso un provvedimento preparatorio di maggiori studi. Quindi accesso in luogo e nuovi esami degli uffici tecnici provinciali che possono dare occasione a nuovi reclami; decreto del ministro dei lavori pubblici che li decide. Ma quando il decreto è comunicato vi è ancora il ricorso al re contro la determinazione ministeriale, che deve inviarsi al Consiglio di Stato. Il tempo corre, i mezzi accumulati si distornano per altri urgenti bisogni; gli amministratori zelanti che avevano proposta l'operazione scadono e sono surrogati da altri ispirati da concetti diversi, e la strada non si costruisce.

Eppure il problema economico della Sicilia, e specialmente di Palermo e della sua provincia, non si risolve senza la costruzione delle strade comunali e vicinali. Le grandi strade nazionali e le ferrate possono agevolare il commercio generale ponendo in diretta comunicazione le grandi città litorali ed i mari che bagnano l'isola; ma se non sono accompagnate dalle minori diramazioni avvicinano fra loro i grandi centri di consumazione, ma non li pongono in rapporto coi centri di produzione agricola. Le statistiche più note indicano l'enorme differenza che vi è tra i prezzi dei prodotti del suolo sul mercato delle grandi città e nei luoghi di produzione. Mentre in quello si produce il caro dei viveri con tutte le sue gravi conseguenze per la pubblica sicurezza, nelle campagne manca il prezzo remuneratore della produzione agricola. Quel prodotto che trasportato rapidamente a ruota dalle interne campagne della sua montuosa provincia si venderebbe in Palermo la metà del prezzo attuale, soddisfacendo ampiamente ai bisogni del consumatore, con questo prezzo così ridotto frutterebbe ancora il doppio del prezzo attuale al produttore agricola che lo vende per un quarto del valore che ha sul mercato di Palermo, restando la differenza assorbita dalle difficoltà e dai pericoli di trasporti che richiedono un gran consumo di forze animali, con le gravi spese che lo accompagnano, ed una perdita più che tripla del tempo utile ai lavori della campagna. Uno scrittore di cose economiche siciliane ha detto che il problema della consumazione di Palermo sarebbe risolto da una strada ferrata che congiungesse la capitale dell'isola alla contea di Modica. E questo è vero, perchè l'eccezionale prosperità e frequenza delle strade intercomunali e vicinali di quel distretto ne ha fatto un emporio senza

sbocco delle produzioni del suolo. Si può sopprimere l'ipotesi della strada ferrata, se si ammette la costruzione delle strade comunali e vicinali nella provincia di Palermo ed in ogni altra parte dell'isola.

Attendere la prima costruzione di queste strade minori dall'impulso degli interessi locali con le sole agevolanze che la legge comune accorda allo svolgimento dell'azione spontanea delle popolazioni, è, sino a un certo punto, un circolo vizioso e diremo quasi una petizione di principio. Difettano le strade rurali per la prevalenza dello spirito di rivalità su quello di associazione, per l'interesse meno personale ed urgente dei grandi proprietari, per il difetto di pubblica sicurezza, e sono precisamente le comunicazioni interne che, accrescendo la frequenza nei contatti delle popolazioni, alimentano lo spirito di associazione, estinguono le rivalità, rendono possibile il soggiorno dei grandi proprietari nelle campagne, e con esso il loro amore degli interessi locali. Per esse si popolano i luoghi più riposti, e con la frequenza degli abitanti, con la più pronta azione della forza pubblica e vigilanza delle autorità di pubblica sicurezza scompaiono i malfattori.

Egli è perciò che il Governo ha sentita la convenienza del suo intervento nella costruzione delle minori strade di Sicilia. E a conforto del pensiero che lo ha guidato in questo indirizzo, oltre gli esempi nazionali potrebbe anche invocare quelli di altri paesi, tra i quali basterà soltanto far cenno della Francia, dove non si ebbero le strade comunali e vicinali finchè alle disposizioni della legge comune in vigore sin dallo scorcio del caduto secolo non fu derogato colla legge speciale del 1836 che creò nuovi mezzi ed attribuì al Governo maggiori facoltà per raggiungere quello scopo ora pienamente conseguito in Francia. Ed ivi il compimento delle strade interne ha fruttato immensamente alla prosperità del paese, ed ha ricompensato con larghissima usura i gravi sacrifici della pubblica finanza in sussidio di quelle opere. Per nulla dire della contribuzione fondiaria, alla rete delle comunicazioni interne congiunta a quella delle strade ferrate, si attribuisce l'aumento del prodotto delle contribuzioni indirette per più di 460 milioni annui.

In Francia la logica della situazione, non inferiore a quella dei principii a cui si informano le leggi organiche, suggerì una legge speciale che fu applicata a tutto il territorio nazionale. Il Governo del Re ha voluto essere più cauto nel proporre per la sola Sicilia questo primo esperimento, che in quella parte del regno è anche particolarmente giustificato dalle con-

dizioni eccezionali rivelate dagli ultimi avvenimenti e dagli impegni presi dal Governo nel 1861. Ma potendo queste speciali disposizioni essere reclamate da altre popolazioni, il Governo coll'articolo 12 del progetto richiede facoltà di estenderle occorrendo per decreto reale, in tutto o in parte, alle altre provincie del regno.

Queste cose premesse, la Camera sarà in grado di valutare lo scopo delle particolari disposizioni legislative che contiene il progetto. Il sistema dei provvedimenti necessari alla applicazione della legge richiede disposizioni numerose, minute e varie, che debbono adattarsi alle condizioni locali e allo svolgimento successivo degli effetti dei primi atti dell'amministrazione. Il Governo deve supplire col suo intervento ovunque manchi l'azione spontanea locale, ed astenersi a misura che questa si manifesta operosa e solerte. È quindi mestieri che queste disposizioni siano confidate al potere esecutivo, che la legge segni soltanto i confini entro i quali egli si potrà muovere, che apra le sorgenti dei mezzi necessari per le opere pubbliche di cui si tratta, che autorizzi le anticipazioni indispensabili all'iniziativa dei lavori e al primo impulso di essi, che accordi in fine alcune agevolanze che, senza riuscire onerose allo Stato, concorrano efficacemente a conseguire lo scopo della proposta.

Il credito di 9 milioni che si domanda allo Stato, con facoltà al Governo di stabilire il modo di estinzione con quella larghezza che risponda allo scopo benefico della legge è ripartito in tre anni, in modo che la maggior somma ricada nell'esercizio del 1868, epoca in cui si spera che i lavori avranno preso il maggiore sviluppo.

La distribuzione di queste anticipazioni per provincie prende norma secondo lo spirito della proposta dai bisogni delle provincie stesse, dalla maggiore o minore urgenza, e dalla opportunità di affrettare il compimento dei lavori già avviati per raccoglierne al più presto la utilità che ne consegue. Ogni altra norma che avesse portato il concorso delle anticipazioni governative a favore di quei luoghi in cui il bisogno è minore, si sarebbe scostata dallo spirito che informa questa speciale proposta.

L'articolo 4 aggiunge ai mezzi ordinari ammessi dalla legge sulle opere pubbliche per la costruzione delle strade comunali e vicinali, altri mezzi particolari ai quali il Governo potrà ricorrere secondo le circostanze locali in tutto o in parte. Fra questi è indicato il prodotto di una tassa radiale sulle proprietà interessate e contermini che è un modo non ignoto alle provincie siciliane di concorrere alla costruzione delle

strade interne. Adottata generalmente dal caduto Governo la tassa radiale non poteva riscuotere l'approvazione del senso comune e della scienza, e ben conoscevasi che essa era la conseguenza necessaria del sistema finanziario di quel Governo che serbava unicamente allo Stato il prodotto della contribuzione fondiaria, e non consentiva ai comuni e alle provincie più che due centesimi addizionali alla contribuzione principale diretta. La *radiale* fu quindi abolita senza surrogazione alcuna di altri mezzi per la costruzione delle strade rotabili. Essa però, applicata con moderazione, ed in casi veramente eccezionali, può riescire opportuna in provincie in cui non altro manca alla coltivazione dei latifondi che uno stimolo efficace a scuotere l'indifferenza dei proprietari. Col fermo proponimento di non usarne che raramente, e colla più grande moderazione, il Governo ha creduto che possa riuscire utile all'intento il chiedere al potere legislativo la facoltà di applicarla.

Alle prestazioni in natura conosciute in altre provincie del regno col nome di *comandate* si deve in molte parti di esso, e particolarmente nelle provincie subalpine, la costruzione delle strade comunali. Il Governo non ignora che alle imposizioni di lavoro si oppose spesso l'abuso feudale che le copri di una giusta riprovazione, l'ineguaglianza inerente ad ogni tributo che cade sul lavoro attuale anzichè sul lavoro accumulato. E il vizio dell'origine fu cagione che fossero severamente vietate nelle provincie meridionali dove le abolizioni tutte che scaturivano dai principii della rivoluzione francese, se tolgasi quella delle corporazioni religiose, furono applicate con un rigore logico che può dirsi ignoto alle altre parti d'Italia. Frattanto la ragione naturale delle cose si manifestava negli effetti assai più potente della ragione astratta dei principii. Dove le prestazioni di lavoro furono, anzichè abolite, convertite ad utile comune, le strade interne si costruirono, ed esse mancano tuttora dove furono vietate. E se qua e là nelle provincie meridionali s'incontrano alcuni tratti di grandi movimenti di terra eseguiti per la costruzione delle vie di comunicazione, spesso sono dovuti alle spontanee prestazioni di lavoro che vietate dalla legge come obbligatorie erano poi richieste da zelanti amministratori come prestazioni spontanee, incoraggiate dall'esempio delle persone più riguardevoli dei luoghi, e agevolate dalle distribuzioni di viveri ai lavoratori. Tale è la condizione indeclinabile dei paesi in cui il progresso economico non è giunto al segno da fornire in abbondanza i mezzi con cui si provvede alle pubbliche contribuzioni, e si acquista

il lavoro venale dell'uomo. Contribuenti che non potrebbero senza lottare con gravi difficoltà pagare il danaro necessario per la mercede di una o più giornate di lavoro, possono spesso facilmente contribuire le giornate di lavoro in natura, specialmente se sono incoraggiati dall'esempio e sussidiati dalle distribuzioni delle vettovaglie. Non è raro il caso di popolazioni rurali che somministrarono in due o tre giornate di lavoro movimenti di terra ed opere di tanta considerazione che per eseguirle col pubblico danaro non sarebbero bastate le entrate di più anni dei bilanci comunali. Per altro le obbiezioni che si fanno alle prestazioni in natura, perdono ogni importanza quando esse non sono richieste per ragioni di privilegio o di prerogativa signorile come nei tempi feudali, ma sono imposte a beneficio di tutti, quando le giornate di lavoro sono limitate, e il Governo intende che non debbano essere più di tre in un anno; quando non sono distribuite in ragione delle braccia ma della possidenza degli abitanti, e finalmente quando è fatta facoltà ai contribuenti di riscattarle in danaro; in modo che la prestazione in natura può dirsi veramente spontanea essendo facoltativa, e consiste ultimamente in un'agevolezza che la legge presta ai contribuenti, lasciando ad essi la scelta di pagare il tributo nel modo che ad essi torna meno gravoso.

Niuno dubiterà della giustizia delle sovvenzioni speciali che la proposta ammette tra i mezzi per la costruzione di queste opere, le quali non sono utili nella stessa misura a tutti i produttori ed a tutti i consumatori in proporzione della rispettiva ricchezza. Vi sono industrie per le quali la facilità delle comunicazioni è di una importanza veramente suprema. La rendita di un mulino cresce secondo la facilità delle vie di accesso con proporzione assai più rapida di quella delle terre adiacenti. Il trasporto dei materiali e dei prodotti di una miniera agevolato dalle strade a ruota ne moltiplica immediatamente la rendita, e nel tempo stesso logora e consuma la costruzione stradale assai più che ogni altro commercio di minore ingombro e di minore peso. Quindi le sovvenzioni speciali sopra simili proprietà sono conformi ai canoni della più rigorosa giustizia, e furono sempre ammesse nella legislazione delle strade comunali e vicinali. Finalmente si è aggiunto agli altri mezzi di sostenerne la spesa anche il prodotto delle alienazioni dei terreni, che divengono disponibili per la sistemazione delle nuove strade, e di quelli che sono reintegrati dalle occupazioni illegittime delle strade pubbliche, anche nazionali. Il demanio dello Stato non fa alcun sacrificio ef-

fettivo cedendo questi suoi diritti che non mai riuscirono efficaci a dargli alcun prodotto, per la difficoltà di verificare e reintegrare le aree usurpate senza il concorso degli interessi locali. Gli stessi diritti riusciranno produttivi per l'amministrazione di queste opere pubbliche, quando l'interesse locale, non solo dell'esecuzione di esse, ma anche della riduzione delle contribuzioni necessarie ad eseguirle a proporzione che gli altri mezzi riescono produttivi, servirà di stimolo a scoprire le usurpazioni e a spiegare l'azione competente per reintegrare le cose usurpate. Le stesse composizioni con cui l'amministrazione termina simili contestazioni quando le usurpazioni sono annose e la superficie è mutata in meglio, saranno agevolate dal sistema della legge, per cui la composizione può assumere lo aspetto di concorso privato a favore dell'opera pubblica.

Le disposizioni dell'articolo 6 e seguenti hanno per fine di munire il Governo dei poteri necessari ad esaurire i procedimenti con termini ristretti e forme abbreviate, a comporre i consorzi troncando le inutili contestazioni, a delegare i poteri per gli esami tecnici ed amministrativi in modo che possano tutti sollecitamente terminarsi sul luogo. Esse non hanno bisogno di commento essendo per se stesse chiare ed esplicite. Il Governo del Re non vi dissimula che la legge che presenta implica una larga fiducia da parte vostra, ed egli la propone confidando che la Camera sente anch'essa l'urgenza di provvedere alla costruzione delle strade comunali e vicinali di Sicilia. Il Governo ha la convinzione dell'efficacia dei provvedimenti che richiede e della loro necessità per riuscire nell'intento della proposta. Tutti gli atti del potere esecutivo e della pubblica amministrazione, che seguiranno la legge, saranno pubblici ed informati dai principii di giustizia e dal sentimento dell'interesse generale; voi potrete giudicarli e censurarli se sia il caso, ma non vorrete negare, in questa delicata ed importante materia, al potere esecutivo quelle facoltà che gli furono accordate in altri liberi paesi. Con esse soltanto si può raggiungere lo scopo che il proponente si è prefisso, e per il quale, autorizzato dal Consiglio dei ministri ed associando alla proposta i suoi colleghi delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, ha l'onore di presentarvi il seguente schema di legge.

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA.

Art. 1.

È fatta facoltà al Governo di promuovere ed affrettare la costruzione delle strade comunali e vicinali in Sicilia con provvedimenti speciali, a termini de' seguenti articoli.

Art. 2.

A tal fine sarà aperto un credito di *nove* milioni, dei quali *due* saranno stanziati nel bilancio dei lavori pubblici per il 1867: *quattro* in quello pel 1868: e *tre* nel bilancio del 1869, per anticipazioni da farsi all'amministrazione locale che sarà incaricata di questo servizio.

Art. 3.

Le anticipazioni saranno ripartite per provincie, in ragione de' bisogni permanenti, delle urgenze attuali e della utilità prossima, avuto speciale riguardo alle provincie che più mancano di comunicazioni interne.

Nei bilanci delle strade comunali e vicinali di Sicilia sarà iscritta la spesa annua per la successiva estinzione di queste anticipazioni in quel termine e con quelle condizioni che il Governo riputerà più conformi allo scopo benefico della presente legge, a contare dallo esercizio del 1868.

Art. 4.

Per la costruzione di queste vie di comunicazione, serbata sempre, quanto alla competenza della spesa, la distinzione tra le comunali e vicinali gravate di servitù pubbliche, il Governo potrà applicare oltre i mezzi ordinari di cui negli articoli 40 e 51 della legge sui lavori pubblici:

a) Il prodotto di una tassa radiale sulle proprietà contermini, o interessate, nell'estensione e colle tariffe che saranno stabilite coi regolamenti rispettivi;

b) Le prestazioni in natura che saranno rese obbligatorie in cottimi di opere, in materiali e vettovaglie e in giornate di lavoro di uomini, di macchine, strumenti, veicoli, animali, fatta sempre facoltà di riscattarle in danaro;

c) Le sovvenzioni speciali che saranno imposte alle

proprietà e amministrazioni interessate di boschi, foreste, stabilimenti industriali, molini, miniere, cave ed usine;

d) I sussidi provinciali che saranno determinati a norma dei bilanci, dei bisogni e dei mezzi di ciascuna provincia;

e) Il prodotto delle offerte di concorso di privati, corpi morali, e stabilimenti pubblici, che saranno rese obbligatorie coll'accettazione anche tacita, ed esecutorie dall'autorità amministrativa;

f) Il prodotto delle alienazioni dei terreni e dipendenze rese disponibili per la sistemazione delle strade comunali e vicinali, e dell'alienazione delle aree non più inservienti al transito delle strade pubbliche anche nazionali;

g) Quello delle multe e indennità dovute per occupazioni illegittime delle strade pubbliche suddette e loro dipendenze, e delle alienazioni dei terreni usurpati dalle antiche vie di comunicazione che saranno reintegrati dall'autorità amministrativa, salvi i giudizi di proprietà innanzi i tribunali competenti;

h) I centesimi speciali che potranno essere decretati dal potere esecutivo non oltre il quinto dell'imposta principale.

Art. 5.

Non saranno vincolate ad applicazione speciale le entrate di cui alle lettere d) ed e) che in quanto sia richiesto dalle amministrazioni o persone da cui provengono, nè quelle di cui allo articolo f) e g) che in quanto sarà stimato opportuno dall'autorità amministrativa.

Art. 6.

Il Governo stabilirà d'ufficio e decreterà i consorzi stradali di qualunque natura, anche senza istanza di parti interessate.

Decrerà gli elenchi stradali, le classificazioni e soppressioni di strade, anche con termini ristretti, e forme abbreviate.

Ordinerà con particolari forme e previo esame discrezionale e sommario, e comporrà le deputazioni ed i Consigli delle amministrazioni consorziali.

Potrà conferire all'amministrazione provinciale o locale i poteri dell'amministrazione centrale e dei Ministeri nelle materie attinenti all'oggetto della presente legge.

Art. 7.

In caso di delegazione di poteri gli esami tecnici ed amministrativi di competenza dei Consigli supremi, saranno esauriti dagli uffici tecnici locali, provinciali o governativi, dai Consigli di prefettura, o da quello che

potrà essere ordinato accanto all'amministrazione locale.

Art. 8.

Le strade comunali e dei consorzi intercomunali comprenderanno anche i prolungamenti per cui possono congiungersi alle strade provinciali e nazionali.

Art. 9.

I lavori delle strade comunali e vicinali, di cui nella presente legge, potranno dal Governo darsi in appalto generale o concedersi in appalto ed esercizio con imprevisti ed anticipazioni da parte dei concessionari, ed anche dei terzi, purchè non ne risulti maggior onere ai bilanci dello Stato.

Potranno altresì darsi in appalti parziali e con imprevisti locali. In ogni caso d'appalto le prestazioni, di cui all'articolo 4, lettera b), non saranno dovute allo appaltatore, ma agli agenti della pubblica amministrazione che le riceveranno in natura e le imputeranno in danaro.

Art. 10.

Dopo una semplice intimazione, ogni lavoro sospeso per otto giorni, anche discontinui, in un mese, potrà essere assunto in economia a danno degli appaltatori, e si farà luogo a rimborso, nonostante qualsiasi opposizione o gravame, per ordinanza amministrativa, esecutoria sulle cauzioni, effetti e beni dei medesimi.

Art. 11.

I giudici di mandamento, previo avviso di giurati, saranno arbitri inappellabili delle indennità per le somme non maggiori di lire 300, e salvo appello per le somme maggiori innanzi ai tribunali civili.

Gli esami possessoriali e le contestazioni sulle indennità non potranno mai sospendere l'esecuzione delle ordinanze amministrative d'occupazione e di reintegro.

Art. 12.

Salve quelle degli articoli 2 e 3 le disposizioni della presente legge potranno per decreto reale essere estese in tutto o in parte alle altre provincie del regno.

Art. 13.

Gli atti verbali, certificati, piani d'arte, concessioni, licitazioni, contratti, ordinanze, sentenze, perizie, intimazioni e notifiche, e generalmente tutti i documenti relativi all'oggetto della presente legge saranno registrati col diritto fisso di una lira.

Art. 14.

Nei regolamenti speciali potranno essere modificate, secondo lo spirito della presente legge e per l'oggetto di essa, le disposizioni di quelle del 21 agosto 1862, n° 793, del 20 marzo 1865, n° 2248, e del 25 giugno 1865, n° 2389, e del real decreto del 3 novembre 1861, n° 302.

Ufficio
Progetto n. 119
Municipale

607

Verbale
dell' Ufficio VII
sul
Progetto di Legge
per costruzione
di
Strade Comunali
in Sicilia

23 Febr. 1847

1/

108

Strade di Sicilia

(Discussione generale)

Scalini dichiara che vota la legge, ma non vuole che le buone intenzioni del governo e della Camera si risolvano in aumento di spesa per lo Stato, e propone che si sospenda l'esecuzione delle vie spermate per impiegare il fondo che si risparmia alla costruzione di strade comunali e vicinali. Propone in questi sensi un ordine del giorno che si alligasi letteralmente A.

Presidente da alcuni schiarimenti in ordine a un fatto allegato dal deputato Scalini che riguarda il Consiglio Prov. di Pappoli; alla nomina della Commissione per la ricerca mobile.

Majonca esprime il suo rammarico per la proposta Scalini, e dice che si può trovare modo di acciunare ed indennizzare al governo della spesa anticipata. Indi sostiene il progetto di legge, e sostiene che la convenienza che lo Stato venga in aiuto alla Sicilia che, si è trovata nel passato in un cumulo di ineffici

condizioni che le hanno in
prelito di ~~forma~~ prospere
materialmente e moralmente
Approva specialmente il sussidio
di 9 milioni, - Collega indi
alcuni dubbj sulla spesa, che si
chiede al governo per condizioni
del suo sussidio, sollecitando alla
legge comunale, esponendo come
Sora, etc. - Riformula la sua
proposizione accettando il sussidio
di 9 milioni, riservando i
modi della legge che si discu-
teranno.

Miceli si accorda coll'onore Maggiore
e combatte la proposta Scalin
con solidi argomenti.

Scalini spiega il suo concetto, e dice
che non ha interesse di dare
una requisitoria contro l'abitante
ma stabilisce l'inutilità delle
ferrovie - quando mai chiuderà
le strade comunali e vicinali.

De Vivo osserva che il Governo non
può modificare il contratto
preesistente per la Ferrovie
catalano-sicule, e aggiunge
che l'impressione che
si produce nelle in Sicilia
per la sospensione delle
ferrovie sarebbe deplorabile.

Grossi clo ricorda la chiusura della
discussione.

117

Majorena aggiunge - parte navale in
risposta all'onore Scalini ~~in~~
~~risposta~~ raggia gli andò sulla
testa costituzione delle ferro-
vie in Sicilia - Dice che i
fatti di Palermo hanno costato
al Governo 16 milioni, e si
dove pensare ad un Ufficio
a tenere in gran conto le
condizioni della Sicilia.

La chiusura è approvata.
L'onore Scalini ritorna
la sua proposta.

Si stabilisce che domani con-
tinue la discussione sugli artisti.

24 Gennaio -

Muraldo propone che l'articolo 1° si stabilisca che il
supplimento si conceda non solo alle Procl. bionde, ma
anche a tutte le altre che si trovano nelle stesse
condizioni -

Bartolucci si oppone. Riguardo alle linee è una questione
di ordine pubblico, per lo stato eccezionale dell'Italia,
e che stabilisce il principio, si stabilirebbe
un precedente pericoloso - Le strade vicinali propri-
mente dette sono di un carattere privato, e dovrebbero
essere regolate dalla legge, secondo le sole convenienze -

Villa sostiene il parere di Bartolucci - Le strade
vicinali sono private, e hanno una specie di servizio
pubblico - Compensando queste strade, si danno luogo a
redomi, a contenzioni infinite -

Villa crede giusta l'aggiudata proposta del M. M. M.
ma crede conveniente per lo scopo e la economia
della legge d'interesse all'articolo 12. Dice che
infondesi all'art. 1.° sembra indispensabile di stabilire
una spesa anche per le altre provincie, e che non
è nel proprio del Governo né in quello dell'Ufficio.
Il Presidente propone di risolvete separatamente le due
questioni. 1.° l'emendamento Petilli 2.° Decreti delle esclusioni
delle strade vicinali.

M. M. M. Petilli accetta la proposta che il suo emendamento
sia aggiunto all'art. 12.

De Vigi e Speranza partecipano che l'emendamento
della intitolazione all'art. 1.°

M. M. M. Propone anzi appoggia la proposta
V. M. M. perché si chiari che si
V. M. M. - Parla a spiegare il suo concetto
di apporre che a tre Provincie il
benefizio accordato che si riferisce
hanno la dispensazione per un solo
transitorio in forza della legge
a Parata Micheli e l'abrogazione dei uffici
sui limiti della giunta domandata
dal governo, e propone che si chiari

Lett. A 611

L'istituto propone che la fac-
 icazione per la estensione delle
 strade comunali e vicinali in Si-
 lia sia collegata ^{con equivalenti} e ripartita tra
 tutti nella estensione di strade
 deviate nell'isola soppendo la
 estensione di quei tronchi che
~~si ravvivano~~ ^{o non sono} ancora in comin-
 iati e meno importanti, e per
 cui questa spesa riferiva alla
 estensione della legge

Scalizzi

La questione, che si è finora - a me
 a me Corvino alla Art. 12
 oppone alla fine della Legge
 Bartoloni - Come che non sia il capo
 di questo semplice
 e Marchese e Sitta abate 13
 Il Presidente - me ha in ordine la
 questione che debba unificare
 Sitta della emendazione sempre
 Marchese e Sitta all'organico
 la disposizione per Art. 12
 E' approvata -

Majorana - Parla delle condizioni speciali
 della Sicilia, altri disposizioni
 e non vorrebbe che fosse la
Stato Ministri per un progetto
preparato l'impedimento del prejudice

Bordoloni - Vi si fa la differenza
che si fa fra Stato Comunitari
e vicinali e ne dà le apparenze

Spiegando, ^{infine} propone che si sopprima
la parola vicinali dall'Art. 4.

Posto in voti e apprende
che Art. 4. emendando
Bordoloni.

Si fa per ora discussione dell'Art. 2.
Apparente - Promette che in questo
Articolo si fa si comprende tutta
la economia della Legge, si fa
quindi a fare dei confronti fra
la spesa che impendesse al
Governo la costituzione del
Stato Comunitari e quella dei Comuni.

ora le copriano intimamente
 per proprio conto citando un qualche
 esempio della America, la quale ha
 20,000 Schiavisti di Stato,
 Comunità, e si vedono con tanto
 a lui d'età 2.ª un giorno per un anno
an Abolition ma che questo si debba
 da produrre un risultato definitivo
 e imporre un fine dato in forma
di premio a ciascun Comune che
 si metta in grado di arrivare
effettivamente a Stato Comunità
 Majorana - Dickson - l'Officio
 di Stato - ~~frattanto~~ proprio Spinali
 quanto si desiderano i successi
 e Adesso

Chè si apriva alla proposta
Sparante e respingeva le ragioni
applicabili alla Sicilia, riduce
la questione non già alla somma
proposta dal governo, ma sul modo
di concedere la somma suddetta
e propone la soppressione della
parola attivazioni e 3300000
Sparante - Perchè a spiegare le ragioni
della sua proposta e richiama
il Ufficio a deliberare sulla medesima
inferendo per il Supremo si
dà la forma di premi a
rispetto umani che si vorrebbe
alla costituzione della Stato fornire
e Napoli - Si oppone alla proposta
Sparante, e forma del argomenti

compiamento sotto la sua condotta
del giorno presentato e dichiara
che rispetta ad accettare la parola

Il fido in nome di quel di Ambrogio

Corte e Appoggio Giuseppe la prima

proprio Spavento e la morte
in tutto la sua esistenza

~~Diario~~ si addio pure a te

proprio Spavento

Richi - Non dipende in massima

data proprio Spavento appoggi

giudici dagli uomini Corte e delitto

ma la confusione che il governo

ha voluto prendere l'Iniziativa

anche questa e oggi di campagna

Originali non assolutamente

in qui Tommaso

- Concludere l'arricchimento
- Proposta di anticipazione
- Proposta dal governo, anziché
- il premio ai fornitori di investimenti

avanti riguarda anche le politiche
economiche dell'Europa

Allo - ritiene che adottando il pro-
getto di formazione si potrebbero
per lungo tempo sfuggire dall'industria
indigena, la quale ha superato
bisogni di essere evitata, e forse
a confermare la propria presenza
con degli argomenti

Majomaa - Propone che si richiami
francamente se si accetta o no
la cifra dei governatori

e per i decreti da li uffici
 in forma di promp
 Suppl. o anticipazioni
 Spese - Sopra che la questione
 e per completo un fine finiva
 Papa e citare molti esempi
 da altre Province e Cardinali
 aprir Spese al sistema proprio
 del governo - dove anticipazioni
 e richiamo l'ufficio a deliberare
 sulla distribuzione di promp
 da assegnarsi ai Comuni e
 Sopra che sarebbe un
 applicabile alle altre Province
 del Regno
 Corte - Dem che la Legge era
 per il governo secondo l'effe

oppure, e concludere che in trasforma-
te disappena abbastanza un
falso sistema
Condi appoggia le proposte Spanna
Piccini, Scherpe la questione
e la pone esattamente in modo
che si offra l'idea se intend
dare il Capitolo in forma di
premi oppure di anticipazioni
e Napioni - Siccome che accetta
le proposte Piccini
Il Trattato purgare in modo la
seguinte questione -
Se debba questo Capitolo Finanziario
che sulla base delle forme e di
Cremi, al quale i Comuni abbiano diritto
in ragione di lavori Statali eseguiti
o premi in forme di anticipazioni

Dopo ^{resta} in via di approvazione
 a grandissima maggioranza che
 si è dato la forma di premio
 e maggiore di partecipazione
il superdividendo proposto dal governo
per la Sicilia

Il Proponente, in forma d'ufficio
 che nella Legge art. 1 de
prop. di legge la continua
che dispone per il Progetto
di Legge per la Legge di Pubb. Amm.
il Comune Manicomio proprio che
si sospende la disposizione in caso
de gli art. 1 de gli art. 1
Conti e Spese proprio
di una parte prejudiziale per la
Legge medesima, e che de

Si è dato la forma di premio e maggiore di partecipazione il superdividendo proposto dal governo per la Sicilia. Il Proponente, in forma d'ufficio che nella Legge art. 1 de prop. di legge la continua che dispone per il Progetto di Legge per la Legge di Pubb. Amm. il Comune Manicomio proprio che si sospende la disposizione in caso de gli art. 1 de gli art. 1 Conti e Spese proprio di una parte pregiudiziale per la Legge medesima, e che de

1 Cesulta dell' 24^o corso

Il Presid. stabilisce che dopo la massima votata nella ~~massima~~ seduta precedente rimanga a deliberarsi altra massima qualche cosa se si debba estendere il beneficio ad altre provincie.

Questa massima dopo poche parole dell'onorevole Bartolucci è adottata dall'ufficio.

Il Presid. propone quindi che l'amministrazione della ~~esenzione~~ ^{esenzione} ai comuni, come conseguenza della massima in precedenza votata.
È approvato.

Il Presid. propone inoltre che i Comuni si possano valere della tassa radiale sulla finca proprietà contornanti e vicinissime, nonché delle prestazioni in natura.
È adottato.

Il Presid. chiama l'attenzione dell'ufficio sulla correlazione a stabilirsi tra il premio e l'importo dei lavori ~~de~~ ^{da} eseguiti.

L'on. Majorana ritorna sulla questione della tassa radiale, e propone che sia

temperato con app. ^{terme} come l'impianto della tassa prediale, e si debba estendere alle provincie di ogni natura. L'ufficio consente in questa idea ~~proposta~~ che sarà raccomandata al Commissario.

Il Presid. ^{richiama} in discussione la massima della proporzione del premio coll'imponibile dei lavori.

Proposta: ^{la} proporzione a ^{meno} del 3^o per cento del d. l' ^{onore} Pasciari dimanda una maggior ^{ta} tiludine perchè ad alcune provincie potrebbe ^{opportuna} essere conveniente un premio in maggior misura, fermo però rimanendo il termine.

L'onor. Sfraventa combatte la proposta Pasciari, e la dice pericolosa perchè la misura che il governo stabilirà per le varie provincie darà luogo a ^{disgrazie} e farà pendere il sussidio il carattere di premio al quale hanno diritto i comuni.

L'onor. Majonana combatte la proposta Sfraventa e dice che 3 milioni assegnati come premio alla Sicilia sono beneficio illusorio, ritorno sulle ^{tracce} contribuzioni perentorie della Sicilia e vuole che ⁱⁿ conseguenza che si ^{debbano}

accinti più larghi al
governo che dell'assegnarsi
dal governo. Romanelli insiste
che si estenda alle Province
il beneficio del premio.

L'onor. Spaventa risponde
per fatto personale all'
onore Majonara che lo aveva
accusato di non avere ricor-
sato all'ubbidienza.

L'onor. Pannicani (Siciliano)
il suo concetto.

L'onor. Pnesidi, per concedere
le due proposte proposte
di stabilire ~~il~~ ^{in generale} il min-
imum, basandosi la latitudine
al governo in 7 e il massi-
mum in quanto alla Sicilia
e alle altre provincie che
fossero in ugual condi-
zione.

L'onor. Corti concorda nella
latitudine da lasciarsi al
governo a seconda del con-
cetto Pannicani. Concorda
pure nella proposta
Majonara che per partici-
pare le provincie al
beneficio premio.

L'onor. De Bisi concorda
nella proposta Pannicani
con cui si stabiliscano criteri
per la determinazione del
premio.

L'onor. Toscanelli fa alcune
osservazioni intorno agli
effetti della proposta Pan-
nicani, in quanto a No stanz
separati o la parsi in
bita uni. Egli si associa

5
104
inoltre alla sua posta de' fis.
L'onor. Conti ha un'interpellanza
di ordine al Comune di Cattagiro-
gione, che dice: l'ingran-
giamente provvisto di rendite.
L'onor. Majorana risponde
all'interpellanza facendo
un'esplicazione delle con-
dizioni finanziarie del
Comune di Cattagione.
Risponde perciò all'
onor. Spaventa.

L'onor. Conti vuole che
sia raccomandato al Com-
missario di far eseguire
le strade che per legge
devono esser costruite.

L'onor. Porta Lucchi respon-
dendo alla dimanda che
il premio sia esteso
alle provincie vuole
sia bene inteso che il
premio è accordato all'
ente strada comunale,
e quindi si estende
al beneficio alle pro-
vincie quando queste
costruiscono strade che
abbiano cura loro comune.

L'onor. Conti vuole che
sia fatta a proposito men-
zione nel verbale, e di
questa interpretazione
che è accettata da l'ufficio.

Il Presid. propone innanzi
tutto che si stabilisca il
termini a sei anni, e
la proposta è accettata.

proporzioni
misura 3 al 50
tenuto conto
percentuale dei comuni
procedenza della
strada

Si pone quindi ai voti dal
Consiglio che il rapporto del
premio all'imposto dei lavori
sia fermato tra i termini
del 3° al 5° di tale imposta
da determinarsi dal Ministero
tenendo per criterio la povertà
del Comune, e la scandolezza delle
strade.

La proposta è approvata.

B. Meyron
Segretario

Il massimo ed il minimo
~~del~~ premio ~~che~~
 mettersi dovrebbe
^{avvertirsi}
~~stabilito~~ facendo
 salire ~~che~~
 dovrebbe essere
 stabilito ~~per~~^{alla}

l'estensione ~~della~~
~~proprietà~~ ^{nelle} Provincie, l'estensione
 nel delle strade, la
 rotazione e la ^{regolazione}
 del Comune che si
 fa, cioè che le
 strade che si fanno
 sono fondate sul concetto
 generale di utilità
 pubblica

un

422

Il sottoscritto propone di aggiungere al
primo articolo dopo la parola Sicilia le
seguenti = ed in altre provincie del regno
che si trovano in identiche condizioni della Sicilia

Y. M. M.



**MINISTERO
DELL' INTERNO**

Gabinetto Particolare

624

*P. N. 1900
N. 14*

Firenze 6 Febbrajo 1867.

1516.

Al fornire ogni opportuno schiarimento
sullo schema di legge N. 17. relativo alle Strade
Liriche è stato dal sottopritto invitato il Signor
Ministro di Agricoltura e Commercio, al quale sa-
rà altresì affidato l'incarico di sostenere il proget-
to di legge in parola.

Tanto a rifcontro del pregiato ufficio della
S. M. in data di ieri, mentre con distinto osse-
quio mi confermo

*Onore mio Signore
Presidente della Camera
dei Deputati*

Firenze

*Altezza Serenissima
Camera S. S. M. S. S.
Comune di Firenze*

*Devotissimo
[Signature]*

1867
febbraio 2

All'Onorevole Presidente

della Commissione per
il progetto di Legge sulla
Abolizione in Francia

La prego di avvertire la Commissione
che oggi non posso intervenire
alla sua adunanza trascinandomi
proprio la Commissione generale
del Senato =

L. Meris

Scritto al Presidente del Consiglio
il 9. febbrajo 1867.

Luca 11. febbrajo

Commissione del Progetto
di legge no. 27.

La Commissione sul progetto di legge contro i notai e i loro successori che ha finora comunicato i documenti, e dichiarato le ragioni, fu quasi fondata per stabilire in novemilioni la confusione anticipazione proposta.

Il detto fatto si risolve quindi alla Presidenza per la totale domanda di trasmissione. Non si ha che hanno presentato il pro-

getto. Il secondo fu per formato convenientemente e subito nel senso di una forma e il terzo fu per prima

del Presidente del Consiglio

della Camera

Firenze

B. dopo presentarsi la delegazione
col progetto in molta
parte variato, e che in
moneta proponenti sono
in numero: quattro,
fari pure opportuno che
forse si senta: quattro
a quale di essi debbo
invitare d'intervento per
fussimo scopo e quelle
consuete che sarei per
cio combinata.

Per la Commissione
Il Presidente
M. Martini

Signori!

Jerran

Le Deplorabili condizioni in cui versò la Sicilia dopo l'ultima Sessione legislativa, e prorocano no solleciti provvedimenti di repressione, e di pubblica sicurezza da parte del governo del Re, non poterano lasciarlo indifferente allo studio delle cause permanenti dei mali che travagliano l'Isola, e che reclamano rimedi pronti ed efficaci. Il governo Deputato non saprebbe tenersi pago dell'uso della forza; e anche quando non fosse necessario il concorso delle popolazioni, per mantenere salda in esse la pubblica autorità, non avrebbe conseguito il suo fine, finchè non fosse riuscito a ridestare lo amore dell'ordine, e la solidarietà del paese col governo libero, combattendo gli errori che sono poi causa di tristi disinganni, e approfittando le difficoltà economiche che mantengono inquiete. — Ai mezzi educativi, fu già provveduto dal Potere legislativo con larghezza, e si provvederà ancora con migliori ordinamenti; ma ella è cosa per tutti evidente, che gli effetti utili della generale istruzione, e della educazione popolare non possono prodursi che lentamente, e dopo il corso di non pochi anni. Né intanto

rie di comunicazione ~~re~~ richiamarono
parimenti l'attenzione del Governo per
l'efficacia dei benefici che se ne ritraggo-
no, più immediata e più estesa, nell'ordi-
ne educativo come nell'economico, e per
offrono alimento al lavoro ed agrotezza
all'azione dell'Amministrazione, e
della forza pubblica nelle compagnie.
È già il potere legislativo ebbe a provve-
dere sia alla costruzione delle maggiori
linee di strade ferrate, sia a quella delle
principali strade nazionali in Sicilia.
Però, mentre da un canto le difficoltà
in cui versava con quasi tutte le altre
compagnie di strade ferrate la Società
delle Calabro-Sicule ritardava i lavori
di costruzione di quelle linee, dall'al-
tro anche i lavori delle strade naziona-
li andavano a rilento, ora per difetto di
concorso di appaltatori, ed ora per le
inevitabili lunghezze degli esami te-
cnici, e degli adempimenti di contabi-
lità da compiersi presso la Sede del Go-
verno, cui talvolta più difficili e com-
plicate dalle frequenti contestazioni
che sorgono per interessi locali.

È ammesso che i lavori delle stra-
de ferrate, ai quali già si è provveduto
di urgenza col Real Decreto del
3. Novembre 1866, che alloga ad essi
un credito di 18 milioni, e quelli delle
strade nazionali, procedessero rapida-

- inutile, conveniva ancora ricercare se con la costruzione di queste grandi arterie si sarebbe adempito al compito della presente legge, e soddisfatto ai desideri del Governo ed ai bisogni delle popolazioni.

Di non potera non riuscire, per tutte evidente, che le grandi linee non alimentate dal concorso delle minori ramificazioni, che congiungono tutte le parti del territorio alle maggiori, vie commerciali, sarebbero riuscite poco meno che sterili per il progresso civile ed economico dell'Italia, e di persone, peso allo Stato ed alle Provincie, sia per il prolungamento di gravissime garanzie, d'interessi, ai capitali impiegati nella costruzione delle strade ferrate, sia per le spese di manutenzione delle strade nazionali, costruite, e delle loro dipendenze.

Sortera quindi spontaneo il sentimento dell'urgenza di sollecitare la costruzione delle strade comunali, e vicinali nell'Italia. E dicendo comunali, noi intendiamo col linguaggio della Legge del 20 Marzo 1865 sulle opere pubbliche, che anche le intercomunali, che altro non diconsi di grande vicinalità, e che hanno per ufficio di congiungere un comune all'altro. Se questa rete di comunicazioni fosse compiuta nel Regno, poco resterebbe al compito delle strade Provinciali.

la cui categoria è in vero più artificiale ed amministrativa che secondo natura. Quando si hanno le comunicazioni tra comune e comune, e si collegano colle strade Nazionali, le strade provinciali possono dirsi in massima parte compiute, e i lavori speciali, che le concernono si riducono ad opere di rettificazione, il cui scopo è di rendere più dirette, e più brevi le comunicazioni, tra il capoluogo di Provincia coi luoghi di circondario, o col mare.

Le condizioni topografiche dei comuni interni della Sicilia, dove la popolazione è per lo più accentrata nei monti, in discesa ancora al piano dopo l'epoca feudale, fuorchè in pochi siti privilegiati dalla natura, sono tali che le grandi strade nazionali, e le ferrate ed anche le provinciali che hanno in mira il più rapido andamento dal punto di partenza al punto di arrivo, non giovano a congiungere tra esse, in colle strade commerciali di primo ordine, le popolazioni rurali. Queste sino al giorno in cui saranno costruite le strade comunali, e vicinali, sembrano condannate ad assistere da lontano allo spettacolo delle vie principali, che si svolgono nei piani, e per le valli, e a sentire il fischio della locomotiva.

che passa. Di sotto ai luoghi insinuosi, senza potere giovare, dei vantaggi che le vie principali hanno per fine. Di procurare più o meno a tutte le parti del territorio che per-

Manzoni L

corrispondo.
certamente quando il Governo Nazionale si accinse ai grandi lavori, che gli incomberanno per la costruzione delle strade interne, nel fare la sua parte pensò che i Comuni non avrebbero mancato al proprio compito, e che presto sarebbe sorto il governo in cui, cooperando le popolazioni, ed il Governo, con la fiducia, e l'attività che era lecito sperare dall'efficacia delle libere istituzioni, si sarebbero incontrate le minori strade interne, con le maggiori, che erano commesse all'operosità dello Stato, e delle Provincie, ed sarebbe così trovato contemporaneamente compiuto un sistema generale di comunicazioni, che fino a quando sarà nuovo e parziale non potrà dare alcuno dei grandi risultati che da esso attende la civiltà e l'economia pubblica. Però i fatti non risponderanno all'aspettazione, e non ostante gli inviti fatti dal Governo sin dal primo anno della costituzione del nuovo Regno, lo spirito di libera associazione, e i provvedimenti dati alle leggi per la formazione dei consorzi delle strade comunali, e vicinali, restarono inefficaci. E forse la inoperosità dei cittadini

e delle Amministrazioni comunali, nello
adempire, alla parte che ad essi incombe-
ra, sensabile, per molti rispetti della ter-
ritoria sicurezza, e delle gravose generali cui
era necessità ricorrere per i bisogni della
difesa esterna, e dell'indipendenza nazio-
nale, fu causa non ultima della minor
celerità ed efficacia di certi provvedimenti
statuati, dappoichè la lentezza di azio-
ne si comunicava da una parte all'al-
tra, e poteva trovarsi, meno urgente lo-
schindere al commercio interno le gra-
vie di comunicazione, quando poca
o nessuna opera si dava a preparare le
comunicazioni minori, che sono indi-
spensabili al movimento delle grandi, e
commerciali.

La presente Amministrazione non
ha potuto dispensarsi dal considerare,
che nelle Provincie Italiane in cui sono
compiute le strade comunali, e vicinali,
esse non sorsero certamente per la spontanea
iniziativa delle popolazioni, rurali, e per
le libere associazioni consorziali, a cui schin-
de largo campo la legge del 29 Marzo 1865
fermamente non velsi fare alcuni rin-
provero alle disposizioni di quella legge
che come tutti gli ordinamenti organici
di uno Stato libero devon avere in mira i
principi razionali, e le condizioni permi-
scite in cui pesa uno Stato civile.

Le leggi organiche appartengono al numero di quelle che i Romani chiamavano *Perpetuae* ed erano essere informate alla logica delle condizioni permanenti dei popoli. Or questa è permanente nelle nostre condizioni costituzionali e civili, che il Comune, essendo libero ed autonomo deve solo giudicare della opportunità dei lavori pubblici che gli convergono, e che egli deve potersi legare in consorzio con altri Comuni, secondo le considerazioni delle rispettive opportunità di cui sono arbitri i Comuni stessi interessati. Le leggi organiche non guardano alle condizioni transitorie in cui possono trovarsi alcune parti più o meno estese del territorio del Regno alle quali si provvede occorrendo con leggi speciali. È il bisogno di una legge speciale che accordi sussidi alle strade comunali, e comunali di Sicilia, e che conferisca per costruite poteri non ordinari, al Governo, non fu avvertito per la prima volta in occasione dei recenti casi di Palermo; da poichè sin dal 1861 tenendo il proponibile il Ministero dell'Interno, trovandosi deliberato dal Consiglio dei Ministri, nelle tornate del 28 Ottobre, e 6 Novembre di quell'anno che un sussidio di 6 a 7 milioni di lire sarebbe stato applicato alla costruzione delle minori strade di Sicilia, e che un progetto di legge con disposizioni speciali all'Isola si sarebbe presentato in proposito alle Camere.

Il proponente riprende ora il progetto concepito in quell'epoca colla sicurtà che l'esperienza aggiunge al presentimento di certe mali, e di certe impotenze; e innanzi tutto sottopone alla camera i motivi di urgenza del provvedimento legislativo che le propone.

Non giova sperare, per lunghi anni ancora, la costruzione delle minori comunicazioni dell'Isola dall'azione spontanea delle popolazioni rurali, tra le quali non si è destato quello spirito di associazione che il caduto Governo, il quale forse s'edè in Italia, ma che aveva ereditato tutte le diffidenze e tutte le basse arti del Governo liberale Spagnuolo, si affrettò a spegnere come un pericolo politico. Egli destò invece ed alimento, come comodo strumento di autorità straniera e nemica, lo spirito litigioso e di rivalità tra i comuni, per cui una proposta è sospetta ad ogni amministratore e ad ogni cittadino che non ne sia l'autore, e perciò solo è contraddetta che da lui non proviene. Il devio mento di una linea da quella traccia che l'interesse o la comodità di chi ha maggiore influenza può avere immaginato viene argomento d'interminabili querele; la permanenza dei latifondi, l'assenza dei grandi proprietari dalle campagne, il

loro soggiorno nelle grandi città marittime, per cui sono meno interessate alla facilità delle interne comunicazioni, sono tutte condizioni speciali, che oppongono ostacoli, spesso insuperabili, alla creazione dei mezzi, ed alla concordanza delle opinioni, con cui si fanno le opere inter-comunali. ~~Ne appaiono, alle revisioni ed ai gravami, che la legge, concernente l'interesse della giustizia dei ragionevoli richiami, sono abusate per far trionfare le opposizioni, interessate, che confidano nel prolungamento delle procedure, e nel tempo che si consuma e che quasi sempre, perde l'occasione del ben fare.~~ Secondo lo stato attuale della nostra legislazione, se un comune vuole aprire una via intercomunale verso altro comune confinante, di Provincia vicina, e vuole invitare l'altro comune interessato ad intendersi con esso, ha bisogno di un progetto di massima su cui delibera il Consiglio comunale. Se la deliberazione, esposta all'Albo, incontra opposizione di un consigliere, o di un contribuente, l'opposizione è discussa dalla deputazione Provinciale il cui Decreto può essere impugnato innanzi il Prefetto in Consiglio di Prefettura ed anche con gravame al Re che pronunzia dopo di avere udito il Consiglio di Stato. Passeranno così molti anni prima che la deliberazione d'enga-

Bay L

esecutoria. E quando sia approvata sarà tra-
smessa dal Prefetto Presidente della Deputa-
zione Provinciale al Prefetto della Provincia
di cui fa parte l'altro comune interessato,
il quale invita il consiglio comunale a de-
liberare; altrettanti ostacoli, ed altrettanto
tempo se la deliberazione del secondo comu-
ne è impugnata; poi, bisogna che coll'ap-
provazione della rispettiva Deputazione
Provinciale, sia dal suo Presidente trasmis-
sa al primo Prefetto. Se vi è divergenza,
come spesso accade, tra le deliberazioni dei
due comuni, la questione è risolta dal
Prefetto della Provincia in cui si estende
la maggior parte della linea da costruirsi.
Ma il comune dell'altra Provincia può
reclamare al Ministero dei Lavori Pubblici,
che manderà le carte al consiglio superiore
il quale non trovando la parte tecnica ab-
bastanza svolta secondo le sue superiori
esigenze, e per i bisogni di lui, che non co-
nosce i luoghi, emette spesso un prove-
dimento preparatorio di maggiori studi.
Quindi, acceso in luogo e nuovi esami
degli uffici tecnici Provinciali che posso-
no dare occasione a nuovi reclami; de-
creto del Ministero dei Lavori Pubblici
che li decide - Ma quando il Decreto è
comunicato vi è ancora il ricorso al
Re contro la determinazione Ministe-
riale che deve inviarsi al consiglio di Stato.

Gatti

L

Il tempo corre, i mezzi accumulati si distor-
vano per altri urgenti bisogni; gli Ammi-
nistratori zelanti che avevano proposta l'opera
scadono e sono surrogati da altri, ispirati da
concetti diversi, e la strada non si costruisce.

Èppure il problema economico della
Sicilia, e specialmente di Palermo, e della
sua Provincia non si risolve senza la co-
struzione delle strade ferrate, e vicinali.
Le grandi strade nazionali, e le ferrate posso-
no agevolare il commercio generale ponendo
in diretta comunicazione le grandi città litora-
li ed i mari, che bagnano l'Isola; ma se
non sono accompagnate dalle minori diram-
mazioni, avvicinano fra loro i grandi centri
di consumazione, ma non li pongono in rap-
porto coi centri di produzione agricola. Le
statistiche più note indicano l'enorme
differenza che vi è tra i prezzi dei prodotti del
nudo sul mercato delle grandi città e nei
luoghi di produzione, mentre in quelle si
produce il caro dei vivri, con tutte le sue gra-
vi conseguenze per la pubblica sicurezza, nel-
le campagne manca il prezzo remuneratore
della produzione agricola. Quel prodotto che
trasportato rapidamente a ruota dalle in-
terne campagne della sua montuosa pro-
vincia si venderebbe in Palermo la ruota
del prezzo attuale, soddisfacendo ampia-
mente ai bisogni del consumatore, con
questo prezzo così ridotto frutterebbe ancora

il doppio del prezzo attuale al produttore
agricola che lo rende, per un quarto del va-
lore che ha sul mercato di Palermo, restan-
do la differenza assorbita dalle difficoltà
e dai pericoli di trasporti, che richiedono
un gran consumo di forze animali,
con le gravi spese che lo accompagnano, ed
una perdita più che tripla del tempo uti-
le ai lavori della campagna. Uno scritto-
re di cose economiche siciliano ha detto
che il problema della consumazione di Pa-
lermo sarebbe risolto da una strada ferra-
ta che congiungesse la capitale dell'Isola
alla fontana di Modica. E questo è vero, per-
chè l'eccezionale prosperità e frequenza
delle strade intercomunali e vicinali
di quel Distretto ne ha fatto un surpuro
senza sbocco delle produzioni del suolo. Si
può sopprimere l'ipotesi della strada fer-
rata, se si ammette la costruzione del-
le strade comunali e vicinali nella
Provincia di Palermo ed in ogni altra
parte dell'Isola.

Attendere la prima costruzione di
queste strade minori dall'impulso
degli interessi locali con le sole agevol-
ze che la legge comune accorda allo svol-
gimento dell'azione spontanea delle
popolazioni, è sino a un certo punto
un circolo vizioso e diremo quasi una
petizione di principio. Difettano le strade

7

rurali, per la prevalenza dello spirito di riva-
lità su quello di associazione, per l'interesse
meno personale ed urgente dei grandi pro-
prietari, per il difetto di pubblica sicurezza,
e non precisamente le comunicazioni, in-
terne che accrescendo la frequenza nei
contatti delle popolazioni, alimentano lo
spirito di associazione, estinguono le riva-
lità, rendono possibile il soggiorno dei gran-
di proprietari sulle campagne e con esso
il loro amore degli interessi locali. Per esse
si popolano i luoghi, più riposti, e con
la frequenza degli abitanti, con la più
pronta azione della forza pubblica, e negli-
genza delle autorità di pubblica sicurezza
scompare il malfattore. Egli è perciò che
il Governo ha sentita la convenienza del
suo intervento nella costruzione delle mi-
nori strade di Sicilia. È a conforto del pen-
siero che lo ha guidato in questo indirizzo,
oltre gli esempi nazionali, potrebbe anche
invocare quelli di altri paesi, tra i quali
basterà soltanto far cenno della Francia, do-
ve non si ebbero le strade comunali, e vicina-
ti finché alle disposizioni della legge co-
mune in vigore sin dallo scorcio del cadu-
to secolo, non fu derogato colla legge speciale
del 1836 che creò nuovi mezzi, ed attribuì al
Governo maggiori facoltà per raggiungere
quello scopo ora pienamente conseguito
in Francia. Ed ivi il compimento delle

Vecchi L

strade interne ha fruttato immensa-
mente alla prosperità del paese, ed ha
ricompensato con larghissima usura
i gravi sacrifici della pubblica finan-
za in sussidio di quelle opere. Per nulla
dire della contribuzione fondiaria, alla rete
delle comunicazioni interne, congiunta
a quella delle strade ferrate, si attribuisce
l'aumento del prodotto delle contribu-
zioni indirette per più di 450 milio-
ni annui.

In Francia la logica della situa-
zione, non inferiore a quella dei prin-
cipi a cui si informano le leggi orga-
niche, suggerì una legge speciale, che
fu applicata a tutto il territorio Nazionale.
Il Governo del Re ha voluto essere più
cauto nel proporre per la sola Sicilia que-
sto primo esperimento, che in quella par-
te del Regno è anche particolarmente
giustificato dalle condizioni eccezionali
rivelate dagli ultimi avvenimenti e da
gli impegni presi dal Governo nel 1861.
Non potendo queste speciali disposizio-
ni essere reclamate da altre popolazioni,
il Governo coll'art. 12.º del progetto ri-
chiude facoltà di estenderle, occorrendo per
Decreto Reale in tutto, o in parte alle
altre Provincie del Regno.

Queste cose premesse, la Camera
sarà in grado di valutare lo scopo delle

particolari disposizioni legislative, che con-
tinue il progetto. Il sistema dei provvedi-
menti necessari alla applicazione della
legge richiede disposizioni numerate, minu-
te e varie, che debbono adattarsi alle condi-
zioni locali, e allo svolgimento successivo
degli effetti dei primi atti dell'ammini-
strazione. Il Governo deve supplire col-
mo intervento ovunque manchi l'azione
spontanea locale, ed astenersi, a misura
che questa si manifesta operosa e solerte.

È quindi mestieri che queste disposizioni
siano confidate al potere esecutivo, che la
legge segni soltanto i confini entro i qua-
li egli si potrà muovere, che apra le sor-
genti dei mezzi necessari per le opere pub-
bliche di cui si tratta, che autorizzi le au-
ticipazioni indispensabili all'iniziativa
dei lavori, e al primo impulso di essi, che
accordi in fine alcune agevolanze che sen-
za riuscire onerose allo Stato, concorrano
efficacemente a conseguire lo scopo della
proposta.

Verando L

Il credito di 9 milioni, che si doman-
da allo Stato, con facoltà al governo di stabi-
lire il modo di estinzione con quella sa-
ghezza che risponda allo scopo benefico del-
la legge, è ripartito in tre anni, in modo
che la maggior somma ricada nell'eser-
cizio del 1868, epoca in cui si spera che
i lavori avranno preso il maggiore sviluppo.

La Distribuzione di queste anticipazioni, per Provincie, prende norma secondo lo spirito della proposta dai bisogni delle Provincie istesse, dalla maggiore o minore urgenza, e dalla opportunità di affrettare il compimento dei lavori già avviati, per raccogliermi al più presto l'utilità che ne consegue. Ogni altra norma che avesse portato il concorso delle anticipazioni governative, a favore di quei luoghi in cui il bisogno è minore, si sarebbe scostata dallo spirito che informa questa speciale proposta.

L'Articolo 4^o aggiunge ai mezzi ordinari ammessi, dalla legge, sulle opere pubbliche, per la costruzione delle strade comunali, e viciniali, altri mezzi particolari, ai quali il Governo potrà ricorrere, secondo le circostanze locali in tutto o in parte. Ora questi è indicato il prodotto di una tassa radiale sulle proprietà interessate e contermine, che è un modo non ignoto alle Provincie Siciliane di concorrere alla costruzione delle strade interme. Adottata generalmente dal caduto Governo la tassa radiale, non poteva riscuotere l'approvazione del senso comune, e della scienza, e ben conoscerasi, che essa era, la conseguenza

necessaria del sistema finanziario di quel
 Governo che serbara unicamente allo Stato
 il prodotto della contribuzione fondiaria, e
 non consentiva ai Comuni, e alle Provin-
 cie più che due centesimi addizionali, alla
 contribuzione principale diretta. La ra-
 diale fu quindi abolita senza surrogazio-
 ne alcuna di altri mezzi, per la costruzio-
 ne delle strade rotabili. Essa però appli-
 cata con moderazione, ed in casi veramen-
 te eccezionali, può riuscire opportuna
 in Provincie in cui non altro manca alla
 coltivazione dei latifondi, che uno stimolo
 efficace a scuotere l'indifferenza dei proprie-
 tari. Sol fermo proponimento di non usare
 che raramente, e colla più grande moderazione,
 il governo ho creduto che possa riuscire ^{utile} all'in-
 tento il chiedere al potere legislativo la facoltà di
 applicarla.

Letterini L

Alle prestazioni in natura corrisposte in al-
 tre Provincie del Regno col nome di comandate
 si deve in molte parti di esse, e particolarmen-
 te nelle Provincie subalpine la costruzione
 delle strade comunali. Il governo non ignora
 che alle imposizioni di lavoro si oppone spesso
 l'abuso feudale che le copre di una giusta ri-
 prorazione, l'ineguaglianza inerte ad ogni
 tributo che cade sul lavoro attuale anziché sul-
 lavoro accumulato. È il vizio dell'origine fu ca-
 gione che fossero severamente vietate nelle Pro-
 vincie Meridionali. Dove le abolizioni tutte che

strutturando dai principi della Rivoluzione
Francese, se tolgasi quella delle corporazioni
religiose, furono applicati con un rigore
logico che può dirsi ignoto alle altre par-
ti d'Italia? Trattando la ragione natura-
le delle cose si manifestano negli effetti
una più potente della ragione astratta
dei principi. Dove le prestazioni di lavoro
furono, anziché abolite, convertite ad uti-
le comune, le strade interne si costruirono,
ed esse non erano tuttora dove furono
vietate. E se qua e là nelle Provincie
meridionali s'incontrano alcuni tratti
di grandi movimenti di terra eseguiti
per la costruzione delle vie di comunica-
zione, spesso sono dovuti alle spontanee
prestazioni di lavoro che vietate dalla leg-
ge come obbligatorie, erano poi richieste
dai zelanti Amministratori come pre-
stazioni spontanee, incoraggiate dallo
esempio delle persone più riguardate
di luoghi, e agevolate dalle distribu-
zioni di viveri ai lavoratori. Tale è la con-
dizione indeclinabile dei paesi in cui
il progresso economico non è giunto
al segno da fornire in abbondanza i
mezzi con cui si prorrede alle pubbli-
che contribuzioni, e si acquista il la-
voro venale dell'uomo. Contribuenti
che non potrebbero senza lottare con
gravi difficoltà pagare il danaro necessario

per la mercede di una o più giornate di lavoro, possono spesso facilmente contribuire le giornate di lavoro in natura, specialmente se sono incoraggiate. Dallo esempio, e sussidiato dalle distribuzioni delle rettovalgie. Non è raro il caso di popolazioni rurali, che somministrarono in due o tre giornate di lavoro momentaneamente di terra ed opere di tanta considerazione che per eseguirle col pubblico danaro non sarebbero bastate le entrate di più anni dei bilanci comunali. Per altro le obiezioni che si fanno alle prestazioni in natura, perdono ogni importanza quando esse non sono richieste per ragione di privilegio o di prerogativa signorile come nei tempi feudali, ma sono imposte a beneficio di tutti, quando le giornate di lavoro sono limitate, e il governo intende che non debbano essere più di tre in un anno; quando non sono distribuite in ragione delle braccia, ma della possidenza degli abitanti, e finalmente quando è fatta facoltà ai contribuenti di riscattarle in danaro; in modo che la prestazione in natura può dirsi veramente spontanea essendo facoltativa, e consiste ultimamente in un'agrotezza che la legge presta ai contribuenti, lasciando ad essi la scelta di pagare il tributo nel modo che ad essi torna meno gravoso.

Mancini

L

Nimmo dubiterà della giustizia delle sorrenzioni speciali che la proposta am-

mette tra i mezzi per la costruzione di queste opere, le quali non sono utili nella stessa misura a tutti i produttori, ed a tutti i consumatori in proporzione della rispettiva ricchezza. Le sono indovinate per le quali la facilità delle comunicazioni è di una importanza - veramente suprema. La rendita di un mutuo cresce secondo la facilità delle vie di accesso con proporzioni assai più rapida di quella delle terre adiacenti. Il trasporto dei materiali e dei prodotti di una maniera agevolata dalle strade a ruota moltiplica immediatamente la rendita, e nel tempo stesso logora e consuma la costruzione stradale assai più che ogni altro commercio di minore ingombro, e di minore peso. Quindi le convenzioni speciali sopra simili proprietà sono conformi ai canoni della più rigorosa giustizia, e furono sempre ammesse nella legislazione delle strade comunali e vicinali. Finalmente si è aggiunto agli altri mezzi di sostenere la spesa, anche il prodotto delle alienazioni dei terreni, che vengono disponibili per la sistemazione delle nuove strade, e di quelli che sono reintegrati dalle occupazioni illegittime delle strade pubbliche, anche comunali. - Il demanio dello Stato non

fa alcun sacrificio effettivo cedendo queste
 suoi diritti che non mai rinverranno effi-
 caci a dargli alcun prodotto, per la difficoltà
 di verificare e reintegrare le aree usurpate
 senza il concorso degli interessi locali. Gli
 stessi diritti rinverranno produttivi, per
 l'Amministrazione di queste opere
 pubbliche, quando l'interesse locale, non
 solo dell'esecuzione di esse, ma anche del-
 la riduzione delle contribuzioni necessa-
 rie ad eseguirle a proporzione che gli altri
 mezzi riescono produttivi, servirà di stimolo
 a scoprire le usurpazioni, e a spingere l'azio-
 ne competente per reintegrare le cose usur-
 pate. Le stesse disposizioni, con cui l'am-
 ministrazione termina simili contesta-
 zioni quando le usurpazioni sono anno-
 se e la superficie è mutata in meglio,
 saranno agevolate dal sistema della legge,
 per cui la composizione può assumere
 lo aspetto di concorso privato a favore
 dell'opera pubblica.

Le disposizioni dell'Art. 6.º e seguenti
 hanno per fine di munire il Governo
 dei poteri necessari ad esaurire i proce-
 dimenti con termini ristretti, e forme
 abbreviate, a comporre i consorzi tron-
 cando le inutili contestazioni, a delegare
 i poteri pe' gli esami tecnici ed ammi-
 nistrativi in modo che possano tutti

sollecitamente terminarsi, sul luogo.
E se non hanno bisogno di commento es-
sendo per se stesse chiare ed esplicite. Il
Governo del Re non vi dissimula che la
legge che presenta implica una larga fida-
cia da parte vostra, ed egli la propone confi-
dando che la Camera sente anch'essa l'ur-
genza di provvedere alla costruzione delle
strade formali e vicinali di Sicilia.
Il Governo ha la convinzione dell'effica-
cia dei provvedimenti che richiede, e della
loro necessità per riuscire nell'intento
della proposta. Tutti gli atti del potere
esecutivo e della pubblica amministra-
zione che seguiranno la legge, saran-
no pubblici, ed informati dei principi
di giustizia e dal sentimento dell'inter-
esse generale; voi potrete giudicarli e censu-
rarli, se sia il caso, ma non vorrete negare,
in questa delicata, ed importante materia,
al potere esecutivo quelle facoltà che gli
furono accordate in altri liberi paesi. Con
esse soltanto si può raggiungere lo scopo
che il proponente si è prefisso, e per il
quale autorizzato dal Consiglio dei Mini-
stri ed associando alla proposta i miei
Collegi delle finanze, dei Lavori Pubblici
e dell'agricoltura, Industria e Commercio,
ha l'onore di presentarvi il seguente
schema di legge.

Progetto della Legge
Sulle Strade Comunali e Vicinali
di
Sicilia

Capital

12^{1/2}

Articolo 1^o

È fatta facoltà al Governo di promuovere ed affrettare la costruzione delle strade comunali, vicinali, in Sicilia, con provvedimenti speciali, a termini de' seguenti articoli.

Articolo 2^o

A tal fine sarà aperto un credito di nove milioni, dei quali due saranno stanziati nel bilancio dei Lavori Pubblici per il 1867; quattro in quello per il 1868; e tre nel bilancio del 1869, per anticipazioni da farsi all'Amministrazione locale che sarà incaricata di questo servizio.

Articolo 3^o

Le anticipazioni saranno ripartite per Provincie, in ragione de' bisogni permanenti, delle urgenze attuali, e della utilità prossima, avuto speciale riguardo alle Provincie che più mancano di comunicazioni interne.

Nei bilanci delle strade comunali e vicinali di Sicilia sarà iscritta la spesa annua per la successiva estinzione di queste anticipazioni, in quel termine e con quelle condizioni che il Governo

ripulerà più conformi, allo scopo benefico
della presente legge, a contare dallo esercizio
del 1868.

Articolo 4°.

Per la costruzione di queste vie di comuni-
cazione, servata sempre, quanto alla com-
penza della spesa, la distinzione tra le so-
mmali e vicinali, gravate di servitù pu-
bliche, il Governo potrà applicare oltre i
mezzi ordinari, di cui, negli articoli 40 e
51 della legge sui lavori pubblici.

- (a) Il prodotto di una tassa radiale sulle
proprietà confinanti, o interessate, nel-
l'estensione e colle tariffe che saranno
stabilite coi regolamenti rispettivi.
- (b) Le prestazioni, in natura che saranno
rese obbligatorie in cottimi, di opere, in
materiali e rettovalie, e in giornate di
lavoro di uomini, di macchine, stru-
menti, veicoli, animali, fatta sempre
facoltà di riscattarle in danaro.
- (c) Le sorvenzioni speciali che saranno
imposte alle proprietà e amministra-
zioni interessate di boschi, foreste, stabi-
limenti industriali, molini, miniere
e usine.
- (d) I sussidii provinciali che saranno deter-
minati a norma dei Bilanci, dei biso-
gni e dei mezzi, di ciascuna Provincia.
- (e) Il prodotto delle offerte di concorso di pro-

rati, corpi morali, e stabilimenti pubblici, che saranno rese obbligatorie coll'accolta-
zione anche tacita, ed esecutorie. Dall'auto-
rità Amministrativa.

- (f) Il prodotto delle alienazioni dei terreni e dipendenze rese disponibili per la sistemazione delle strade comunali, e vicinati, e dell'alienazione delle aree non più in servizio al transito delle strade pubbliche anche nazionali.
- (g) Quello delle multe e indennità dovute per occupazioni illegittime delle strade pubbliche, suddette, e loro dipendenze, e delle alienazioni dei terreni usurpati delle antiche vie di comunicazione che saranno reintegrati. Dall'Autorità amministrativa, salvi ~~salvo~~ i giudizi di proprietà innanzi ai tribunali competenti.
- (h) Centesimi speciali, che potranno essere decretati dal potere esecutivo non oltre il quinto dell'imposta principale.

Articolo 5^o

Non saranno riscalate ad applicazione speciale le entrate di cui, alle lettere D ed E che in quanto sia richiesto dalle Amministrazioni, o persone da cui provengono, né quelle di cui all'articolo f e g che in quanto sarà stimato opportuno dall'Autorità amministrativa.

Articolo 6^o

Il Governo stabilirà d'ufficio e decreterà i Consorzii stradali di qualunque natura, anche senza istanza di parti interessate.

- Decrerà gli stacchi stradali, le classificazioni e soppressioni di strade, anche con termini ristretti, e forme abbreviate.
- Ordinerà con particolari forme e previo esame discrezionale e sommario, e comporrà le Deputazioni, ed i Consigli delle Amministrazioni consorziate.
- Potrà conferire all'amministrazione provinciale o locale i poteri dell'Amministrazione centrale e dei Ministeri nelle materie attinenti all'oggetto della presente legge.

Articolo 7^o

In caso di delegazione di poteri, gli esami tecnici ed amministrativi di competenza dei Consigli supremi saranno esauriti dagli uffici tecnici locali, provinciali o governativi, dai Consigli di Prefettura, o da quello che potrà essere ordinato accanto all'amministrazione locale.

Articolo 8^o

Le strade comunali e dei consorzii intercomunali, comprenderanno anche i prolungamenti per cui possono

Minigge C

congiungersi alle strade Provinciali e Nazionali

Articolo 9^o

I lavori delle strade comunali e comunali di cui nella presente legge potranno dal Governo darsi in appalto generale o concedersi in appalto ed esercizio con impronti ed anticipazioni, da parte dei concessionari, ed anche dei terzi, purché non ne risulti maggior onere ai Bilanci dello Stato.

Potranno altresì darsi in appalti parziali e con impronti locali.

In ogni caso di appalto le prestazioni di cui all'articolo 8^o lettera b non saranno dovute allo appaltatore, ma agli agenti della pubblica amministrazione che le riceveranno in natura e le imputeranno in danaro.

Articolo 10^o

Dopo una semplice intimazione, ogni lavoro sospeso per otto giorni, anche discontinui, in un mese potrà essere assunto in economia a danno degli appaltatori, e si farà luogo a rimborso, non ostante qualsiasi opposizione o gravame, per ordinanza

amministrativa, esecutoria sulle con-
gioni effetti, i beni dei medesimi.

Articolo 11°

Gli Giudici di Mandamento previo ar-
rivo di giurati saranno arbitri inappel-
labili delle indennità per le somme non
maggiori di Lire 300; e salvo appello per
le somme maggiori innanzi al Tribunale
civile.

Gli esami possessoriali, e le contestazioni
sulle indennità non potranno mai so-
spendere l'esecuzione delle ordinanze am-
ministrative di occupazione e di reintegra-

Articolo 12°

Tutte quelle degli articoli 2° e 3° e di-
sposizioni della presente legge potranno
per Decreto Reale essere estese in tutto o
in parte alle altre provincie del Regno.

Articolo 13°

Gli atti verbali, certificati, piani, d'arte,
concessioni, licitazioni, contratti, ordi-
nanze, sentenze, perizie, intimazioni, e
notifiche, e generalmente tutti i docu-
menti relativi all'oggetto della presente
legge saranno registrati col diritto fisso
di una lira.

Articolo 14°

Nei regolamenti speciali, potranno essere modificate, secondo lo spirito della presente legge e per l'oggetto di essa, le disposizioni di quelle del 21 Agosto 1862 N° 793 del 20 Marzo 1865 N° 2248, e del 25 giugno 1865 N° 2359, e del Real Decreto del 3. Novembre 1861 N° 302.

N^o 17.

Progetto di legge - presentato dal Senato
del Consiglio Minuto - nell'adunanza del 14 dicembre
in: Ministero dei Lavori Pubblici (Fianini)
e della Finanza (Kudolff)

Coltivazione delle terre comunali e vicinali
nella Sicilia - Spese - la ripartizione nei Circoli
1867-68 - 19. M. Ministero dei Lavori Pubblici

Comitato del 21. Dicembre 1866.

518

445



*Sulla proposta del Presidente del Consiglio di Ministri,
 Ministro dell'Interno*

Abbiamo Decretato e Decretiamo

*Il Ministro per l'Agricoltura, l'Industria e il Commercio
 è incaricato di sostenere la discussione innanzi a due Camere del Parlamen-
 to del progetto di Legge sulle Strade Comunali e vicinali di Sicilia
 presentato alla Camera dei Deputati nella tornata del 21 dicembre
 prossimo passato dal suddetto Presidente del Consiglio di Ministri
 di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e dell'Agricol-
 tura, Industria e Commercio.*

Dato a Firenze addì 10 febbraio 1864

[Signature]

[Signature]