

# PRO-SERRAPETRONA

---

LA VIABILITÀ PROVINCIALE





# PRO-SERRAPETRONA

---

LA VIABILITÀ PROVINCIALE







§. I.º

**Serrapetrona e sue strade ordinarie**

1. - Serrapetrona ha una solerte popolazione agricola di 1116 abitanti e colle Frazioni 2083. — L'abitato nulla lascia a desiderare per nettezza — Ha ottima aria e buona acqua potabile — È soggiorno gradito ai villeggianti e più lo sarà in seguito se le Autorità Provinciali seconderanno le aspirazioni del Comune con quel buon volere che ha addimosttrato Serrapetrona in occasione della concessione *indisturbata* alla città di Macerata delle sue acque saluberrime, che trascorrevano lungo il Cesolone per abbeveraggi e per opifici, oggi gli uni e gli altri, pregiudicati e fra poco al tutto perduti.

2. - Fanno corona a Serrapetrona, a così dire, le città di Camerino a ponente, di Tolentino a levante, di Caldarola a mezzodì e di S. Severino a tramontana.

3. - A Serrapetrona sovrastà Camerino m. 167, distante Km. 13,500; sottostà Tolentino m. 270 distante Km. 11,100; Caldarola e S. Severino più basse rispettivamente m. 257 e m. 266 alle distanze di Km. 8 e 12,500. Serrapetrona viene così a trovarsi in un quadrivio di strade dirette ai quattro punti cardinali dell'orizzonte, le quali addiverranno, se aperte e sistemate, di singolare importanza nei riguardi amministrativi e commerciali.

4. - Infatti la linea Camerino - Serrapetrona - Tolentino - Macerata - Porto Civitanova collega, con percorso breve e diretto, quattro stazioni ferroviarie, importanti città industriali ed agricole, non che la Sottoprefettura di Camerino e la Prefettura di Macerata.

5. - La strada da Camerino (Le Mosse) a Serrapetrona, lungo il Cesolone fino alla strada nazionale è tuttora d'aprirsi. Da le Mosse a Torre Beragna distante 6 Km. si può salire con una media pendenza del 3 per cento, indi discendere fino a Serrapetrona percorrendo 6 Km. e mezzo colla pendenza del 4 per cento; il rimanente tronco di Km. 7,600, esso pure a costruirsi lungo la vallata del Cesolone, si discende colla pendenza del 3,60 per cento. Pervenuti così alla strada nazionale si raggiunge Tolentino dopo un percorso di Km. 3 e mezzo pianeggiante, e così proseguendo fino a Sforzacoste per Macerata e, per la strada provinciale, fino alla stazione del Porto di Civitanova.

6. - L'altra strada da mezzodì a tramontana ha ancor essa non minore importanza, perchè rappresenta una via subappennina continua dagli Abruzzi, o se vuolsi, da Ascoli passando per Sarnano, Caccamo, Serrapetrona, S. Severino, Cingoli, fino al confine della Provincia, per entrare nella vallata Jesina. Di questa strada si trovano costruiti i due tronchi Caccamo - Serrapetrona, e Serrapetrona S. Severino, a spese di questo coraggioso piccolo Comune Serrapetronese.

7. - In quanto al loro carattere indiscutibile di strade provinciali diremo in seguito. Prima ci occorre di parlare di una importante relazione del Consigliere Ing. Perozzi sulla provincialità delle strade nella Provincia di Macerata, che, come ognuno sa, costituisce il cuore delle nostre Marche e non già il ventre soltanto come ingiustamente da alcuni si ritiene.

8. - Della detta relazione, in data 16 novembre 1903, riporteremo i pochi seguenti brani che fanno al nostro scopo, ch'è quello di perorare presso il governo e l'Eccell. Am.ne Provinciale di Macerata, l'apertura di alcune strade, che sono di esclusiva competenza della Provincia.

#### §. II.º

#### **Relazione del Consigliere provinciale Ing. Gaetano Perozzi**

9. - « Nella nostra Provincia (dice il Cons. Ing. Perozzi) abbiamo  
« attualmente in Elenco 18 strade delle quali a parere della Deputa-  
« zione 14 sono indubbiamente provinciali, non così le altre 4... Ora  
« parmi necessario definire ogni controversia per la modificazione dello  
« Elenco quando venisse promulgata questa nuova legge (sulla classifica

« delle strade pubbliche) tanto più sembrandomi probabile che tutto  
« questo sia per succedere ai tempi dei nostri nepoti e discendenti.  
« D'altronde poi si deve supporre che questa nuova legge sarà infor-  
« mata a principî di sana modernità ed il numero delle strade verrà  
« piuttosto aumentato e non mai diminuito ».

10. - « In questa relazione (dell'Uff. Tec. Pro.le) si fa notare che  
« la revisione dello Elenco non deve basarsi sul solo diretto interesse  
« dell'amministrazione provinciale, nè sul vantaggio pecuniario di cui  
« essa goderebbe colla soppressione di alcune strade, e coll'aggravarne  
« la loro spesa sui bilanci comunali. Nè si può pure applicare pura-  
« mente e semplicemente quanto è prescritto dall'art. 13 della legge  
« sui LL.PP. perchè specialmente nel comma *d* è molto elastico; ma si  
« deve invece partire da criteri più larghi . . . per non vedere compro-  
« messa la viabilità nostra dandola a mantenere ai Comuni . . . Il Di-  
« rettore Ing. Tombolini a questo scopo propone di formare un terzo  
« gruppo di strade fra le provinciali e le comunali le quali verrebbero  
« affidate ai Municipi con sussidio della Provincia. Dico francamente  
« che io non saprei consentire nell'accettare questo mezzo . . . Aggiungo  
« poi che uno degli scopi principalissimi della Provincia è precisamente  
« quello della viabilità, nè parmi sia il caso di lesinare in nessun modo  
« su questo proposito ».

11. - « . . . È mia convinzione che non dobbiamo basarci intiera-  
« mente ed esclusivamente sull'art. 13 della legge perchè in questo caso  
« dirò franco che forse nessuna delle strade, fra le 12 domandate, sod-  
« disfa del tutto alle condizioni in esso articolo prescritte ». (!)

12. - « Per lo contrario bisogna pure osservare come questa parte  
« confinante con Perugia è precisamente la nostra zona montuosa e  
« quindi relativamente la meno densa di popolazione. Difatti sopra una  
« superficie di 2737 Km. della Provincia di Macerata che conta  
« 214474 abitanti, il Circondario di Camerino misura 1040 Km. in cui  
« si hanno solamente 55031 abitanti. È naturale quindi che in questa  
« regione le strade sono meno facili ed in numero minore anche perchè  
« più difficili sono e meno necessarie . . . Ma non è men vero l'abban-  
« dono in cui è lasciata la nostra parte montana . . . Bisogna quindi, lo  
« ripeto, cercare piuttosto di aumentare, *potendolo*, il numero delle  
« nostre strade ».

13. - Si porge quindi l'Elenco di 12 strade che i Comuni domandano che sieno incluse fra le provinciali, e fra esse si trovano le serrapetronesi e cioè: « Serrapetrona fino al Caccamo per Colleluce. « L'Ufficio Tecnico fa un rapporto del tutto evasivo limitandosi ad « accennare che la strada è già costrutta, salvo modificazioni da « S. Severino a Serrapetrona per 10 Km. e mezzo. Dovrebbe sistemarsi « completamente nel tratto di 7,000 Km. da S. Severino al Caccamo ».

14. - In relazione fra S. Severino-Caccamo e proseguendo verso mezzodi per raggiungere Sarnano, Amandola, Ascoli, e verso tramontana per venire all'Apiro per Ficano, confine della Provincia di Ancona « Certo (dice l'egregio Consigliere) il progetto sarebbe troppo grandioso « ed ho creduto semplicemente accennarlo, aggiungendo però che, se « le finanze lo consentissero, questa diretta comunicazione interprovin- « ciale verrebbe ad acquistare una reale e grandissima importanza « perchè verrebbe a congiungere in modo direttissimo le due importanti « linee ferroviarie facendo capo a due stazioni di Serrasanquirico e di « Amandola » (!!)

15. - E prosegue l'egregio Ingegnere « È un fatto che fra le « domandate vi sono alcune strade le quali, se non ha ora tutti i ca- « ratteri voluti (?) per essere ammesse nell'Elenco, hanno però quelli « assai spiccati di una grande (!) importanza per la nostra viabilità. « Direi quindi di tener conto grandissimo di questa classe di strade « che chiamerei di 2<sup>a</sup> categoria e di accordar loro fin da ora il diritto « di far parte del nostro Elenco, e quando gl'interessati diretti e indi- « retti avessero soddisfatto a tutte le condizioni (*sic*) che riguardano « specialmente la sistemazione completa a loro spese dei tronchi ri- « chiesti perchè queste strade si rendano veramente utili e d'interesse « generale ».

16 - ... « In questo caso verrei alle seguenti conclusioni:

« 1.º Dichiarare subito provinciale senza condizioni di sorta le « seguenti strade a) Proloquente — b) Treia Tolentino — c) Monsam- « martino Penna S. Giovanni.

« 2.º Dichiarare quali strade di seconda categoria, (?) ma sempre « provinciali (!), ossia ammetterle ora, purchè però gl'interessati abbiano « soddisfatte le necessarie suesposte condizioni, le seguenti vie: a) Apiro « Serrasanquirico — b) Loro Piceno Mogliano — c) Pozzo di Cingoli



« Apero — *d)* Monte Sangiusto Monsampietrangeli — *e)* Serrapetrona  
« Caccamo per Colleluce.

« 3.º Direi non potersi ammettere nell'Elenco, almeno allo stato  
« attuale (?!) delle cose, le quattro strade che seguono: — *a)* Recanati  
« Porto Recanati — *b)* Montelupone Morrovalle — *c)* Tolentino Urbi-  
« saglia — *d)* Sanseverino Ficano ».

17. - Le conclusioni (n. 13, 14 15) è inutile dirlo per la loro evi-  
denza, sono contrarie alla letterale disposizione della legge 24 Marzo  
1865 N. 2248 lett. *F*, ed allo spirito della medesima. Qua e colà si  
leggono sensate considerazioni e massime accettabili, le quali poi ven-  
gono senza alcuna pietà contraddette e disconosciute. Per chiarire questo  
nostro sintetico apprezzamento esponiamo quanto segue.

### §. III.º

#### **Classificazione delle strade pubbliche secondo le vigenti leggi**

18. - Qualunque sieno i mezzi di locomozione ciò che dà il carattere  
alla classifica di una strada pubblica è, per le leggi vigenti, la estensione  
della zona o plaga territoriale che vi è interessata sia in ciascun singolo  
tratto di strada, sia nell'insieme del percorso e sia agli estremi se ivi  
si concentrano i prodotti e la vita umana. Una strada, qualunque sia la  
sua lunghezza, può bene avere moltissima importanza tronco per tronco,  
ciascuno indipendentemente dagli altri, non in correlazione agli altri e  
in questo caso, malgrado la sua importanza, può bene avere un carattere  
al tutto locale, *vicinale*, nè *comunale*, e tanto meno *provinciale* e *nazio-  
nale*. Egli è in base a siffatti criteri che la legge vigente sui LL.PP.  
ha distinto le strade pubbliche in *nazionali*, *provinciali*, *comunali* e  
*vicinali* (art. 9). A chiarimento di quanto sopra notiamo, ad esempio, che  
la strada comunale più importante per Serrapetrona, sia per l'economia  
della spesa nel costruirla, sia nei riguardi commerciali e amministrativi,  
è quella lungo il Cesolone che mette a Tolentino, anche non tenendo  
conto dell'avvenire assai promettente di quella città per le ferrovie o  
tranvie che un giorno non lontano vi metteranno capo. Le due strade  
comunali per S. Severino e pel Caccamo hanno molto minore importanza  
della suddetta pel Comune di Serrapetrona, sebbene entrambe importan-  
tissime come tronchi della strada provinciale subappennina.

19. - Ritornando in carreggiata diciamo che sono nazionali (art. 10) quelle che hanno per obiettivo di allacciare le primarie città del Regno (lett. *a*), i porti di prima classe ed esse strade con le grandi linee commerciali degli Stati limitrofi (lett. *b*) senza alcun riguardo ai centri di vita e di produzione intermedi. Il comma *c* ha importanza secondaria per la classifica, ma è pure assai significativo nei riguardi economici e della spesa (in relazione anche, per analogia, alle strade provinciali) trattandosi di valichi alpini e apenninici. L'altro comma *d* riflette le strade di carattere esclusivamente militare.

20. - Tutto ciò è chiaro e logico anche. Se l'importanza della strada è agli estremi della linea non la si può peggiorare col tracciato per servire ad interessi meno importanti, che riguardano parziali zone interposte ad altre reti stradali: l'aforisma che dichiara utile prendere con un favo due piccioni è insidioso e serve alcune volte a mascherare deplorabili intrighi per soddisfare interessi privati e non pubblici.

21. - L'art. 13 che riguarda le strade provinciali è una parafrasi dell'art. 10 che riguarda le strade nazionali ne' suoi comma *a*, *b*, *c*. Si tratta di strade che servono alla diretta comunicazione (lett. *a*) fra il capoluogo della Provincia e quelli delle Provincie limitrofe, e dei capoluoghi (lett. *b*) dei Circondari, come dei vicini porti marittimi (lett. *e*) più importanti.

22. - Una disposizione eccezionale è quella del comma *d*, non troppo fortunata perchè apre il varco a vaghi apprezzamenti nei criteri di classifica; utilissimo qualora se ne profitta nell'interesse della cosa pubblica, pessimo qualora se ne profitta nell'interesse privato, come spesso avviene.

23. - Anche per le strade comunali prevalgono gli stessi criteri che per le nazionali e provinciali per cui lo studio relativo ad una classe di strade si approfondisce collo studio ancora delle altre. Anche le strade comunali hanno per oggetto l'importanza commerciale e industriale ai loro estremi e non in relazione all'importanza dei luoghi in cui potrebbero passare: così parla l'art. 16 coi comma *a*, *b*, *c*, *d*.

24. - Non è escluso che nel tracciamento di queste linee non si debba tener conto dei parziali interessi locali quando possa farsi senza sensibile aggravio degli obiettivi principali della linea, perocchè a questi interessi locali provvede la rete delle strade vicinali interposte alla rete delle strade comunali, e la rete delle comunali interposte alla

rete delle provinciali, e alla rete delle provinciali interposte alla rete delle nazionali.

25. - Quando abbiamo indicato la strada provinciale per Ascoli, Sarnano, Caccamo, Serrapetrona, Sanseverino, Cingoli, Jesi, non si creda che una tal linea debba di *necessità* toccare detti luoghi, perchè, se così fosse essa sarebbe non altro che una strada comunale confortile e non già provinciale; deve intendersi che una tal linea, di carattere eminentemente provinciale e militare deve trascorrere nei pressi di dette località e anche discostarsene molto per un buon tracciato e per gli obbiettivi principali che deve avere di mira: la potenzialità di una strada gli deriva dalla brevità del tracciato, dalla sua larghezza, dalle miti pendenze, dalle ampie risvolte, dalla buona esposizione specialmente oggi che queste strade saranno probabilmente percorse da automobili e da tranvie.

26. - Si è voluto fare la critica delle prescrizioni di questa legge, ma ingiustamente. Essa può resistere a ben altri poderosi attacchi. I criteri a cui è informata la legge 1865 non sono stati disconosciuti dalle successive leggi 30 Agosto 1868, 12 Giugno 1892, e 8 Luglio 1902 e regolamenti relativi.

#### §. IV.º

#### Brevi considerazioni intorno alla stampa del Consigliere Prov. Ing. Perozzi

27. - Al n.º 9 di questo scritto riportiamo un brano della stampa dell'egregio Cons. Ing. Perozzi, nel quale si riconosce che non tutte le strade provinciali maceratesi meriterebbero di mantenersi in Elenco per non avere i caratteri voluti dalla legge vigente sui lavori pubblici. Per introdurvele sarebbe d'attendere (prosegue il prefato ingegnere) che venga promulgata una nuova legge, la quale induca ad aumentare il numero delle strade provinciali anzichè diminuirlo. Questa opinione è divisa anche dall'Uff. Tecnico Provinciale; quindi incoraggia noi a ritenere che l'Am.ne Pr.le non sarà mai per rifiutarsi all'apertura di strade di carattere provinciale, secondo l'attuale legge, se s'invoca da un egregio Consigliere e dal benemerito Uff. Tecnico suddetto, una nuova legge (sia pure di là da venire) che permetta d'includere nello Elenco quelle strade ancora che, per l'attuale legge, non potrebbero farvi parte.

28. - Il brano successivo (n.º 10) viene in appoggio del suriportato, confortato dall'autorità del competente Uff. Tec. Pro.le, che si preoccupa giustamente delle finanze comunali qualora si volesse essere (?) ossequenti alla vigente legge, specialmente pel comma *d* dell'art. 13 *molto elastico* secondo l'Ing. Perozzi. A questo riguardo ci permettiamo di osservare che s'è *molto elastico* non ci è bisogno « *di criteri più larghi per non vedere compromessa la viabilità provinciale affidandone la manutenzione ai Comuni.* »

29. - Di questa conclusione è da prendere atto come dicono i nostri onorevoli, senza convenire nella opinione del compianto Ing. Primario Tombolini, che proponeva di formare un terzo gruppo di strade fra le provinciali e le comunali per essere affidate ai Comuni col sussidio della Provincia. Questa proposta (che richiederebbe una speciale legge) non garba, a ragione, all'Ing. Perozzi perchè « *uno degli scopi principalissimi della Provincia è precisamente quello della viabilità* ». E sta benissimo, e aggiungiamo per conto nostro che confidiamo pienamente che l'Eccell. Am.ne Pro.le non mancherà di osservare e fare osservare la legge 1865 pella viabilità senza attendere quella *di là da venire* secondo l'Ing. Perozzi.

30. - E appresso (n.º 11), senza pensarci tanto quanto, si dà addosso al già tartassato art. 13 « *perchè, dice il lodato Ingegnere, stando ad esso articolo forse nessuna, fra le 12 domandate strade, soddisfa del tutto alle condizioni in esso articolo prescritte* ». È una crudeltà! Ma bisogna consolarsene pensando che non vi ha legge che non prescriva limiti... agli arbitri, sieno pure questi a fin di bene! Per noi basta la legge vigente quando sia onestamente applicata.

31. - Con squisita lealtà si mette in rilievo (n.º 12) la mancanza delle comunicazioni fra la Provincia di Macerata e Perugia. « *Bisogna quindi (scrive il lodato Consigliere) cercare di aumentare, potendolo (sic), il numero di dette comunicazioni* ». Però a mitigare la triste impressione che avrebbe potuto fare questa conclusione, si aggiunge che, trattandosi di una zona montuosa, ha men densa popolazione e più costose vie. La prima giustificazione alla deficienza delle strade provinciali in montagna può essere in massima accettata; la seconda non già, perchè le difficoltà dei tracciati stradali e della maggior spesa devono essere appunto superate non da altri che dalle Provincie, non già dai

miseri comunelli perduti fra le montagne. Il comma *c* dell'art. 10 ed i comma combinati *c* e *d* dell'art. 13, oltre allo spirito della legge, lo dicono chiaro. In quanto poi alla diversità nella densità della popolazione osserviamo che dessa è tutt'altro che rilevante da tollerare la deficienza delle vie nella zona montana, perchè, mentre la Provincia di Macerata ha 78 abitanti per Km., la zona montuosa Camerte ne ha 53. È poi a considerare la importanza produttiva della zona montana nella provincia maceratese sia nei riguardi del bestiame brado, sia nei riguardi della legna da fuoco e da lavoro, non che dei materiali da costruzione e dei prodotti industriali, per lo che riescono importantissime le relazioni commerciali della zona montuosa colle Provincie di Perugia e Roma come ancora colla Marca marittima. Concludiamo che saremmo ben soddisfatti della conclusione dell'egregio Ing. Perozzi se non fosse la frase da lui usata « *potendolo* » che abbiamo sottolineato, perocchè gli obblighi di legge bisogna osservarli qualunque ne sia la spesa, quando specialmente s'impiegano i fondi provinciali per strade pubbliche che non dovrebbero trovarsi in Elenco e molto meno importanti di quelle che noi ci permettiamo di raccomandare all'onorevole Amministrazione provinciale.

32. - Quanto si espone in appresso nell'opuscolo in esame (n.° 13... 17) dall'eccellentissimo Consigliere, riguarda specialmente le linee provinciali attraversanti Serrapetrona da ponente a levante, da mezzodì a tramontana, indicate ai n.° 5 e 6. Su di esse si accumulano inesattezze ed errori inaspettati: si direbbe che non è la stessa persona che scrive, la stessa lucida mente che ragiona. Dimentica al tutto le disposizioni vigenti della citata legge, e la mente di lui divaga creando leggi nuove come la fantasia gli detta. Riconosce come linee provinciali i tronchi Caccamo - Serrapetrona e Serrapetrona - Sanseverino, Sanseverino - Apiro, e le vuole costruite a spese dei Comuni, e nemmeno si avvede che il carattere di provincialità loro deriva soltanto come strade facenti parte della linea subappennina (n.° 6), altrimenti essi tronchi stradali non sarebbero che strade intercomunali, come sono moltissime fra quelle portate in Elenco. Detta linea al suo estremo verso mezzodì deve avere per obbiettivo Ascoli, ed a tramontana un punto del confine Anconitano che accenni alle stazioni o di Serrasanquirico, o di Castelplanio, o di Jesi. - Ma questo *progetto è troppo grandioso* esclama il

lodato Ingegnere. - Certo, grandioso quanto però lo può essere una strada provinciale! Le Provincie, che si sappia, non sono chiamate ad aprire facili strade *comunali* o *vicinali*; nondimeno pare che a questo si tenda perchè costano poco, lasciando che le più importanti e dispendiose strade di carattere per eccellenza provinciali, le costruiscano i miseri comunelli di montagna di mille a due mila abitanti. Si usa a tal uopo uno espediente ingegnoso. Si dice dal Consigliere Perozzi: *esse strade sono provinciali, si possono bene accogliere nello Elenco, non si può negar loro questo alto onore*, accontentando così i Comuni, però a condizione che sieno esse strade, aperte se nuove, sistemate se vecchie, a spese dei Comuni, coll'obbligo anzi, come strade importanti, e provinciali, che vengano costruite con tutte le maggiori esigenze di sicurezza, di comodità, di buon tracciato planimetrico ed oltimetrico e non già colle economie in uso per le strade comunali!

33. - Quale mai legge del Regno d'Italia ammette questo strano modo di ragionare e di escogitare arbitri di tal fatta? Non certo la vigente legge sui lavori pubblici 1865, perchè all'art. 37 è detto: « La « costruzione, la sistemazione delle strade provinciali e le opere che le « corredono sono a carico della Provincia (*sic*) nelle quali sono aperte « ecc. »; e l'art. 30 impone analogamente che, le strade comunali sieno costruite, sistemate e mantenute a carico dei Comuni. Che una Provincia venga in soccorso di un Comune si capisce e ne abbiamo nobili esempi; ma è proprio un *colmo* che una Provincia domandi per una sua strada di essere sussidiata da un Comune, e peggio ancora, da un Comunello di 2000 abitanti.

34. - Del suolo stradale è proprietario, come tutti sanno, quello cui spetta la strada. Così si legge all'art. 22 della più volte citata legge. Ma se una strada provinciale si apre a spese del Comune di chi sarà la proprietà del suolo? Di chi lo ha pagato, o di chi ha accordata alla strada ospitalità nel proprio Elenco? Trovandoci in un'epoca nella quale per alcuni la proprietà è un furto chi scrive pensa che forse è risolvibile il quesito dall'Am.ne Provinciale di Macerata.

35. - Come le Provincie possono venire in aiuto dei Comuni senza favoritismi, a vantaggio della viabilità soltanto ce lo insegnano le Provincie di Torino e di Cuneo senza contravvenire alle disposizioni della legge 24 Marzo 1865. Quando avveniva che una linea importante di

carattere comunale, che avrebbe potuto dar luogo ad un consorzio fra Comuni, ma che per le loro condizioni finanziarie sarebbero stati impotenti a sostenerne la spesa, allora la Provincia la faceva propria pubblicando il relativo progetto. Qualora da questa pubblicazione non risultavano opposizioni, anche il Consiglio superiore dei LL.PP. l'appoggiava con voto favorevole in base al comma *d* dell'art. 13 che l'egregio Ing. Perozzi qualifica per *molto elastico*.

36. - Altre Provincie ancora, oltre le due suindicate, sono ricorse ad un altro espediente a vantaggio sempre delle finanze comunali e della viabilità, senza fantasticare nuove disposizioni di legge ed una terza categoria di strade; e questo espediente consiste nello assumere la manutenzione e conservazione delle strade principali dei Comuni (rimanendo le strade sempre comunali) con un sussidio chilometrico annuo da parte dei Comuni stessi, sempre minore di quanto sarebbe loro costato pur mantenendole male. È inutile rilevare che con un siffatto espediente le buone condizioni della viabilità comunale si avvantaggiano sensibilmente, all'opposto di quello ingiustamente adottato dalla Provincia di Macerata contravvenendo per giunta alle disposizioni della citata legge.

#### §. V.º

#### Perorazione a favore del Comune di Serrapetrona

37. - Le condizioni economiche e di vita non sono liete per questa popolazione e per questo comune; non sono liete specialmente per la piccola proprietà come pei mezzadri e pegli operai o braccianti. Tali cattive condizioni sono andate via via sempre più accentuandosi in questi ultimi anni per varie cause: primieramente per la emigrazione favorita dal governo, la quale è causa ed effetto, nel tempo stesso, della disagioatezza per mancanza di lavoro anche pei pochi che non emigrano. Altra causa è l'aumento delle imposte dovuto principalmente ai Comuni, per le quali complesse cause i proprietari delle terre hanno sostato nei lavori di bonifica agricola. Non sono mancate nemmeno le accresciute esigenze del vivere civile: *terra e libertà* si grida in Russia, e da noi *istruzione e strade*. - E sta bene - Però gl'incauti Municipî, per la mancata azione moderatrice dell'Autorità Tutoria, sono caduti nei disavanzi e nei debiti. Il Municipio di Serrapetrona ha seguito la sorte

comune, a lode del vero, più per colpa altrui che per propria colpa.

38. - Gl'incintivi alla emigrazione sono molti e se fosse dei soli disoccupati sarebbe men male, se non un bene. Il guaio maggiore sta nell'esodo dei mezzadri! L'incentivo maggiore per essi sono le imposte esagerate e male applicate, anche arbitrariamente e fuori legge in questo ridente paese di Serrapetrona. Anzi tutto si ha quella delle prestazioni d'opera di uomini e di bestiame da lavoro per la costruzione di strade fatte esegnire dai Comuni mentre sono di carattere provinciale e non già strade comunali obbligatorie. Viene seconda la imposta sul bestiame bovino e vaccino ch'è in ragione di L. 11 per capo, su di un valore che in media può ritenersi di L. 400; così detta imposta gravita sul reddito legale di L. 16, quindi in ragione del 69 per cento, non tenendo conto degli infortuni e dell'età dell'animale. Ci par troppo davvero! Per le vacche da frutto e da fatica si hanno gli *allevimi* ognuno dei quali, allo slattamento può essere venduto per L. 80. Dato che se ne abbia tutti gli anni uno, non tenendo conto però degli infortuni, così frequenti, non può calcolarsi in un introito netto annuo maggiore di L. 50; or poichè l'imposta fra madre e figlio è di L. 14, così essa colpisce in ragione del 28 per cento. Non ci dilunghiamo sulla imposta che gravita il bestiame suino e pecorino improntata sempre ad una esagerazione deplorabile. In riguardo al bestiame grosso diciamo che non è a contare il lavoro che esso fornisce perchè è argamente assorbito dal *mangime* e dalla sua custodia. Di qui, in oggi, la ripugnanza dei coloni mezzadri ad aumentare il bestiame *ch'è pure necessario alle colture intensive!* È una imposta questa sul bestiame, in stabulazione, pazza per la sua esagerazione e pazza perchè colpisce le colture intensive che hanno bisogno dello stallatico, specialmente oggi che sono eccessivamente aumentati i prezzi dei nitrati.

39. - Viene poi l'imposta del focatico o di famiglia, la quale sarebbe razionalmente concepita, specialmente pei mezzadri e per le famiglie povere, se non desse luogo ad abusi intollerabili nella sua applicazione in quei Comuni che non sanno altrimenti come provvedere ai *deficit* creati da spese che non dovrebbero permettersi, ma che, viceversa, sono eccitati a sostenere.

40. - Il regolamento relativo a detta imposta, approvato con R.º Decreto 21 Luglio 1904, determina che l'imponibile sia sul reddito



*netto* messo a raffronto del numero dei membri costituenti la famiglia, colla diminuzione del 10, 15, 20, 25, 29 per cento se la famiglia si compone di 2, 3, 4, 5, e 6 membri e della metà per quei che hanno una età minore di anni 12; e il residuo *netto* dell'introito se maggiore di lire 365...730 si deve applicare la imposta del 0,25...1,00 per cento. Manco a dirlo: il Comune di Serrapetrona ha dovuto, per provvedere al suo dissesto, appigliarsi al massimo dell'imposta suddetta, al minimo della rendita tassabile; e vedendo come ciò malgrado la maggioranza dei mezzadri e famiglie povere sarebbe restata esente dalla imposta, ha pensato bene di dar di frego all'art. 3 di detto regolamento, che prescrive che l'imposta sia applicata al reddito *netto*, e non al *lordo* come il Comune ha fatto non avendo altra via di uscita, non senza aumentarne la dose. E come fare altrimenti? (\*)

41. - Ciò che domanda la popolazione di Serrapetrona e il Municipio (oppressi dalle imposte e dai debiti) alla Eccell. Am.ne Pro.le di Macerata, è molto chiaro ed altrettanto giusto, e cioè che la spesa dal Comune incontrata, e sta tuttora sostenendo, per la costruzione di strade, riconosciute indiscutibilmente di carattere provinciale, sia invece sostenuta dalla Provincia a termine dell'art. 37 della legge 24 Marzo 1865 N. 2248 lett. F. e così sia dato modo al Comune di alleggerire il grave fardello delle imposte che ne sono derivate pegli amministrati del Comune.

---

(\*) Tempo fa in una nostra stampa di occasione avevamo lamentato le triste condizioni economiche della regione marchegiana, che qualificavamo per la cenerentola d'Italia e ne incolpevamo il governo ed anche i nostri Deputati. Oggi però dobbiamo rallegrarci di cuore, che i Deputati Umbro - Marchegiani uniti ai Romani, abbiano finalmente spiegata una azione seria a favore di detta regione.

Si è gridato subito, dai furbacchioni, al *regionalismo*; ma a torto, quando appunto si richiede che la cura del malessere, che si lamenta, *non rimanga regionale*, e si estenda anche ai paesi che ne hanno bisogno! Il regionalismo non si annida, almeno questa volta, nell'Italia media; il regionalismo sfacciato lo si vede alzare il capo colla strombazzata istituzione del *Magistrato delle Acque*. Certo il veneto può vantare *vecchie* buone tradizioni nel governo delle acque, ma non meno meritevoli sono quelle anche recenti della Toscana, del Milanese, dell'Emilia, e di Roma-Bologna. Si lavora da certi messeri alla chetichella per l'Italia in pillole!

42. - Inoltre fa istanza alla suddetta Am.ne che sia affrettata l'apertura della strada provinciale Camerino - Serrapetrona - Le Grazie lungo il Cesolone, per la quale è dato salire da Tolentino a Camerino, con strada pianeggiante e quindi veramente eccezionale per comodità e facilità di trasporti, con automobile o tranvia in trenta minuti e da Macerata un'ora mentre oggi se ne impiegano due in ferrovia.

*Addì 20 Giugno 1906.*

ING. DAVIDE BOCCI

ISP. EM. DEL R. GENIO CIV.





STABILIMENTO  
TIPOGRAFICO  
F. FILELFO ❖ ❖  
❖ TOLENTINO