

TORNATA DEL 14 GENNAIO 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del bilancio preventivo dei lavori pubblici — Osservazioni e domande dei deputati Serafini, Billia Paolo, Doglioni, Asproni e Rega sul capitolo 6, concernente la manutenzione e riparazione delle strade e ponti — Spiegazioni del ministro e del relatore Depretis — Ai capitoli 8 e 9, relativi alla manutenzione e riparazione delle opere idrauliche, il deputato Alvisi fa considerazioni, istanze per la sistemazione e miglioramenti ai corsi d'acque nel territorio di Venezia, Rovigo e Padova — Avvertenze d'ordine del presidente e dei deputati Depretis, relatore, Broglio e Maldini — Osservazioni del deputato Cavalletto, e spiegazioni del ministro — Osservazioni ed istanze dei deputati Tenani, Torrigiani, Costa, Ronchei, Giani, Lovito e Ghinosi per disposizioni e riparazioni intorno al Po e ad altri fiumi e acque — Avvertenze e spiegazioni del deputato Cavalletto e del ministro.*

La seduta è aperta alle 2 e 35 minuti.

MASSARI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato; indi del sunto delle seguenti petizioni:

522. I canonici del capitolo cattedrale della città di Vallo della Lucania domandano che sia abolita la tassa straordinaria del 30 per cento che gravita sulle loro rendite.

523. La Giunta municipale di Lucera, circondario di Foggia, rassegna una deliberazione di quel Consiglio colla quale invoca dal Parlamento e dal Governo la costruzione di una linea ferroviaria Campobasso-Lucera-Foggia e Campobasso-Isernia-Caianello.

PRESIDENTE. L'onorevole Maggi chiede un congedo di 20 giorni per motivi di salute.

(È accordato.)

(L'onorevole Zanolini presta giuramento.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1873.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione dello stato di prima previsione pel 1873 del Ministero dei lavori pubblici.

La discussione è rimasta sospesa al capitolo 6, Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali, lire 8,040,350.

La parola spetta all'onorevole Serafini.

SERAFINI. Per questo capitolo la somma complessiva è di lire 8,040,350; quella per ciascun chilometro è di 738 lire. Io non starò a discutere se questa somma sia esuberante, se la spesa chilometrica sia piccola o

grande; quello di cui intendo occuparmi si è di far osservare quale sia la manutenzione delle strade.

Per me l'ideale della buona manutenzione di una strada è il non trovarvisi nè polvere nè fango nè ghiaia.

I Romani nelle strade consolari risolvettero questo problema col selciarle a grandi lastre; ne abbiamo ancora degli avanzi lungo la via Appia, lungo la via Emilia, lungo la via Cassia. L'ex-Governo pontificio ha anche seguito in parte nell'agro romano questo sistema, come si osserva nelle strade che conducono a Civitavecchia, a Nepi, a Velletri; ma questo sistema, oltre l'essere dispendioso, non si presta veramente alla buona viabilità pel motivo che le pietre presentano una scabrosità tra l'una e l'altra, ciò che cagiona nell'esercizio una grande perdita di forze ed un disagio.

Esaminiamo ora se il Governo cerca di soddisfare nei limiti del possibile alle precitate condizioni, se, cioè, cerca di fare sì che dalle strade sia eliminata la polvere, la ghiaia ed il fango. Inviterei l'onorevole ministro, inviterei gli onorevoli miei colleghi a percorrere una qualunque delle strade nazionali. Citerò quelle che da non molto tempo ho avuto occasione di percorrere, cioè quella che da Eboli per Castrovillari, Cosenza, Tiriolo mette a Reggio, e l'altra che da Fano per il Furlo conduce a Fossato e Foligno.

In qualunque epoca si percorrano queste strade, voi vi troverete una quantità o di fango o di polvere o di ghiaia.

Ma mi si potrebbe chiedere: come soddisfare al problema del non avere nè polvere, nè ghiaia, nè fango, non volendo seguire il sistema adottato nelle strade consolari della Repubblica romana? Io, senza

condurre chi facesse questa domanda fuori d'Italia, lo inviterò a percorrere il Veneto, per esempio la provincia di Treviso.

In questa provincia può piovere anche quindici giorni, può nell'estate restare il sole due mesi di seguito, e non vi si troverà per nulla nè polvere, nè fango e neppure ghiaia, o questa viene messa mano in piccola quantità e per quanto occorre, e così si ottiene il risultato che io accennava. Quelle sono per me le strade ben tenute, che soddisfano cioè al problema da me enunciato; quello è il tipo che dovrebbe adottare il Governo, quello il sistema che si dovrebbe seguire per qualsiasi strada.

Si potrebbe dire: ma gli esempi di strade mal tenute che voi citate si riferiscono a località distanti, alla Calabria, alla Basilicata, alle Marche, ecc. Ma, signori, senza andare tanto distante, andiamo fuori porta del Popolo, andiamo a Ponte Molle. Là trovate una quantità di ostacoli: da una parte mucchi di fango, dall'altra mucchi di breccia addossati sul marciapiede; infine una strada che è un vero obbrobrio, sotto l'aspetto di manutenzione.

Ora, signori, che siamo nella capitale del regno, ritengo che quella strada dovrebbe essere consegnata, con i debiti compensi, al municipio, ma intanto è strada nazionale.

Usciamo dalle barriere di Milano, di Padova, di Treviso, di Vicenza, e vedremo strade magnifiche, dritte, alberate, con bei marciapiedi, mentre se usciamo dalla porta del Popolo, ingresso principale di Roma, non vi trovate che fango ed immondezze.

Questo sistema non è tollerabile, ed io rinnovo eccitamenti all'onorevole ministro a portarvi, per quanto è in lui, efficace riparo.

Non c'è bisogno di rammentare che siamo al secolo delle ferrovie e dei telegrafi, infine della sollecitudine, e invece vediamo che il Governo tiene ancora, in ciò che riguarda le opere pubbliche, gli stessi sistemi che si tenevano un secolo fa, quando per andare a Bologna si impiegavano dieci giorni, quando per restaurare un ponte o una frana si spendevano mesi e anni; ho veduto al fiume Lamato, in prossimità di Nicastro, interrotta per oltre due anni l'unica comunicazione al ponte del Calderaio, dove i pedoni e carri dovevano passare dentro il torrente.

Anche ultimamente mi è accaduto di vedere che una piena aveva abbattuto un ponte di sette, otto metri di lunghezza; erano più giorni che era avvenuto il guaio, e nessuno ancora era comparso.

DEVINCENZI, *ministro per i lavori pubblici*. Dove?

SERAFINI. A Rosarno.

Io, nella circostanza che nel dicembre del 1871 si discusse il bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici, richiamai l'attenzione dell'onorevole ministro sulla pessima viabilità della così detta e nota strada Flaminia: egli prese impegno di far stu-

diare se veramente esistevano quelle pendenze da me indicate, cioè del 12 per cento. Interpellato il Genio civile di Pesaro e di Perugia, si ebbe riscontro che effettivamente esistevano quelle tali pendenze; e quindi promise l'onorevole ministro che vi avrebbe in qualche modo posto riparo. Intanto io non vedo stanziata in questo bilancio nessuna somma, ad onta che in qualche punto siano già tracciate le modificazioni da farsi.

Io diceva nel dicembre del 1871 che in quella strada esistevano pendenze del 12 per cento: ora dirò che in prossimità del ponte a Botte, così detto della Scheggia, la strada ha una livelletta con la pendenza del 14,39 per cento; ed aggiungo ancora che questa pendenza si trova in una risvolta, il cui raggio interno è di 3 metri e l'esterno di 9.

Alcuno mi chiederà: ma come si transita con una pendenza così forte ed una risvolta così ristretta? Dirò io come si fa: quando si tratta di un carro piuttosto pesante, che abbia, per esempio, un carico di tre o quattro tonnellate, si sono vedute fin dodici, quattordici, sedici paia di buoi per tirarlo.

Io domando all'onorevole ministro: è possibile che serva pel commercio una strada con simili pendenze?

Non sta a me entrare nella parte tecnica, ma ritengo che il sistema più conveniente, più economico sia abbandonare per circa un chilometro la vecchia strada, e farne una nuova con un *tunnel* di circa 70 metri. Del resto io espongo soltanto un'opinione.

Io concludo col raccomandare all'onorevole signor ministro di occuparsi affinché le strade nazionali siano meglio mantenute, cioè senza ghiaia, senza polvere e senza fango, ossia perchè provveda a che s'introduca su tutte il sistema vigente nella provincia di Treviso ed in alcune altre del regno. Lo prego di vedere di togliere sulle strade nazionali le troppo forti pendenze, almeno quelle che superano il dieci per cento.

Sono persuaso che l'onorevole ministro accoglierà le mie proposte.

BILLIA P. A proposito di questo capitolo, in cui si tratta delle strade nazionali, io vorrei fare una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e desidererei dalla sua nota cortesia una risposta categorica e, come spero, anche favorevole.

Domando cioè se sia nella sua intenzione, e quando, di riproporre il progetto di legge che era stato presentato in altra epoca, fino dal 1868, dal compianto ministro Pasini, con cui si proponeva di classificare come nazionale la strada che dai piani di Portis, in provincia di Udine, pel monte Croce mette dall'una parte al limitrofo Tirolo tedesco e dall'altra può congiungere la provincia di Udine colla provincia di Belluno.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Vuol ripetere il nome della strada?

BILLIA P. La strada che in provincia di Udine dai

piani di Portis, pel monte Croce mette al limitrofo Tirolo da una parte e per l'altra può congiungere la provincia del Friuli colla provincia di Belluno.

Io non ricorderò all'onorevole ministro come nella relazione che precedeva il progetto di legge del 1868 si dichiarasse che quella strada riuniva *evidentemente* (sono parole della relazione) gli estremi per essere ritenuta nazionale. Egualmente non ricorderò come la Camera accogliesse quel progetto, e come l'altro ramo del Parlamento, non so per quale misterioso incidente, se non respinse il progetto, accolse però una specie di proposta sospensiva.

So infine che il ministro conosce come questa questione può dare origine ad un serio conflitto tra il Governo e due provincie della Venezia, la provincia di Udine e quella di Belluno. Quando io nomino due provincie della Venezia tutti sanno quanto in quelle provincie sia profondamente, e forse troppo profondamente, sentito il principio di autorità; e quando in quelle provincie si vede il Consiglio provinciale ad unanimità di voti deliberare di non dare esecuzione a un decreto reale ed incaricare la propria deputazione provinciale a rivolgersi ai tribunali per impugnare come incostituzionale un decreto reale, conviene credere che gravi motivi vi sieno, perchè tale contegno per quelle provincie è veramente straordinario.

Io non accennerò per ora i motivi per i quali quelle provincie così deliberarono, avvegnachè, ripeto, la risposta dell'onorevole ministro potrebbe togliere ogni questione.

Io attendo quindi la risposta alla mia domanda, cioè se e quando egli intenda di riproporre il progetto di legge che ho già ricordato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi limiterò per ora a rispondere all'onorevole Billia.

Io credeva che tale questione non dovesse venire innanzi alla Camera, perchè si tratta di questione essenzialmente amministrativa.

Il potere esecutivo, dovendo applicare nelle provincie di Udine e di Belluno come in tutte le altre la legge del 1865, e quindi determinare quali fra le strade dovessero restare nazionali, e quali passare alle provincie, incominciò dall'ordinare le indagini necessarie per determinare la classificazione secondo i criteri dalla legge stabiliti. Questo studio dell'amministrazione, col voto dei Consigli provinciali interessati, passato all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici fu da esso accettato salvo, credo, leggerissimi emendamenti.

Le risultanti proposte presentate poi al Consiglio di Stato vennero da questo confermate, sicchè si poté provocare il decreto reale, col quale si stabilì la classificazione delle strade nazionali nelle due provincie.

Successivamente i due Consigli provinciali furono chiamati a deliberare sulla classificazione delle proprie strade, e quello di Belluno ne classificò una sola,

poi si arrese ad accettarne due: quello di Udine invece fece una classificazione affatto negativa.

Il Ministero però, malgrado i reiterati rifiuti del Consiglio provinciale di Udine, ha creduto di dover far uso dell'autorità attribuitagli dalla legge con sottoporre alla firma reale il decreto che dichiarava provinciali tutte quelle strade in maggior numero nelle quali il Consiglio dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato erano andati d'accordo a riconoscere i caratteri di provincialità.

Trasmesso il decreto reale al prefetto, la deputazione rifiutò formalmente di riconoscerne la validità, allegando la mancanza di alcune formalità cui non si era adempiuto.

Dopo lunghissima discussione e dopo molte proposte da parte della deputazione provinciale di Udine, la quale voleva addossare alcune delle strade dichiarate provinciali alla nazione ed altre ai comuni, riesaminata novellamente la cosa tanto dal Ministero che dal Consiglio di Stato, riconosciuto che la legge non richiede l'assenso, ma soltanto di sentire, come fu sentito replicatamente il Consiglio provinciale, si dovette riconfermare lo stesso decreto reale. Ad onta di ciò la provincia continuò a fare opposizione all'attuazione del medesimo. L'amministrazione ha dovuto quindi ordinare che il decreto reale sia eseguito d'ufficio.

Allo stato delle cose io non crederei di poter dare altre spiegazioni alla Camera.

BILLIA P. La risposta dell'onorevole ministro non fu nè favorevole nè categorica; ma per di più mi sembra che l'onorevole ministro non sia molto bene informato dei precedenti della questione.

Egli ha fatto conoscere alla Camera come le provincie d'Udine e di Belluno volessero resistere quasi inconsultamente ad un decreto reale.

Il signor ministro probabilmente ignora, come diceva, tutti i precedenti di tale questione, ed ignora quindi le cause che determinarono quelle provincie ad un contegno così eccezionale.

Sarà bene quindi, se la Camera me lo permette, che io brevemente accenni a questi precedenti.

Come ho detto, sino dal 1868 era stata proposta la strada per il monte Croce in confine col Tirolo come nazionale, e la Camera aveva accolto il progetto del Ministero. Venuto il progetto in pertrattazione presso il Senato si rinvenne, nella posizione, un plico, non si sa da chi introdotto, il quale (l'onorevole ministro lo sa meglio di ogni altro, perchè è senatore) destò qualche dubbio nel Senato, ciò che fu causa di una proposta sospensiva.

In seguito il ministro ha creduto di mandare sul luogo due ispettori, e questi, forse per conciliare le diverse influenze, opinarono, che se la strada non poteva dirsi nazionale, però il Governo aveva in essa grande interesse per due motivi, vale a dire perchè per quella strada si poteva derivare il legname neces-

sario alla marina dalle vicine foreste del Cadore, e perchè quello era un punto di difesa del territorio nazionale.

Proponevano quindi i due ispettori che quella strada, e così anche l'altra per il monte Mauria verso il confine del Bellunese, dovessero costruirsi a spese del Governo, della provincia e dei comuni, in analogia alla legge delle strade provinciali del Napolitano.

La proposta di quegli ispettori venne appoggiata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e venne pure accolta dal Ministero, il quale scrisse una nota alla rappresentanza provinciale di Udine con cui proponeva di costituire una specie di consorzio, ed ordinava al prefetto di sentire su questo punto il Consiglio provinciale.

Mentre pendevano le pratiche per la costituzione di questo consorzio consigliato dal Ministero, improvvisamente, non so per quale altra influenza, venne un decreto reale, che classifica provinciale non solo la strada del monte Croce, ma anche l'altra che per il monte Mauria potrebbe unire la provincia di Udine con quella di Belluno.

Certamente che non si può dispensarsi a questo punto di riconoscere molta contraddizione in tale contegno del Ministero. Prima si riteneva la strada per il monte Croce come nazionale, poscia consorziale, ed in pendenza delle pratiche per l'attuazione del consorzio, la si classifica per provinciale.

Oltre a ciò in questo ultimo fatto intervenne una manifesta violazione della legge perchè l'articolo 14 della legge sui lavori pubblici autorizza bensì il potere esecutivo a riformare l'elenco delle strade provinciali compilato dalla provincia, ma ordina anche che il potere esecutivo, prima di eseguire la riforma, debba sentire, in ordine alla medesima, il Consiglio provinciale.

In questa parte la legge non fu eseguita. Fu bensì sentito il Consiglio provinciale sulla proposta di un consorzio, ma non mai sulla proposta, ben discussa, che quella strada dovesse classificarsi come provinciale; per cui doveva risultare per il Consiglio provinciale di grande sorpresa e doveva ritenere per arbitrario il regio decreto che classificava come provinciale la strada.

Ma quel regio decreto non solo classificava come provinciale la strada del monte Croce, ma anche l'altra del monte Mauria. Più tardi nella classificazione delle strade per la provincia di Belluno si è invece classificata per provinciale la sola del monte Croce e non così quella del monte Mauria; per cui la provincia di Udine sarebbe costretta di eseguire e mantenere una strada senza scopo, perchè terminerebbe a piedi di un altissimo monte senza avere comunicazione colla provincia di Belluno.

Vede bene l'onorevole ministro e vede bene la Camera che un complesso di tante contraddizioni e di illegalità doveva sorprendere la rappresentanza provin-

ciale, e non deve recare meraviglia se quella rappresentanza si credesse in dovere di opporre un'energica resistenza alle disposizioni del potere esecutivo. Io credo che la provincia di Udine avesse tutta la ragione per adottare un sistema d'opposizione.

Ma il signor ministro ha voluto per di più che si desse esecuzione d'ufficio al decreto reale, ordinando al prefetto di assumere in manutenzione per la provincia le strade che si vollero ritenere come provinciali.

Io credo che anche qui vi sia intervenuta una violazione di legge, perchè la legge comunale e provinciale, se autorizza la deputazione provinciale ed il prefetto ad agire d'ufficio relativamente alle Giunte municipali, non contiene un'altra consimile disposizione per ciò che riguarda la provincia: tanto è vero che nel progetto di riforma della legge provinciale e comunale sarebbero introdotti allo scopo dei nuovi articoli, ciò che prova che per la legge vigente il Governo non ha tale autorità.

È facile prevedersi quali conflitti dovranno sorgere e mantenersi in tale stato di cose fra la deputazione provinciale ed il prefetto.

Vede quindi il signor ministro che l'argomento è abbastanza serio, perchè meriti ogni cura ed ogni studio onde trovar modo di dargli una soluzione meno brusca e più conciliativa.

Non so se io sia stato abbastanza felice per far comprendere alla Camera tutta l'importanza della questione; e perciò non mi sento abbastanza tranquillo per fare una proposta. Mi limito quindi a fare una semplice raccomandazione all'onorevole ministro, che cioè voglia prendere esatta cognizione della questione e dei suoi precedenti, e trovi modo di togliere un conflitto fra il Governo e le due provincie di Udine e di Belluno, che sarebbe sempre deplorabile.

Prego poi anche il ministro che frattanto, onde non obbligare la provincia a ricorrere ai tribunali, voglia sospendere ogni esecuzione coattiva. Parmi che questa mia proposta sia abbastanza modesta, abbastanza conveniente da meritare tutti i riguardi dell'onorevole ministro per i lavori pubblici.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non solo conosco perfettamente tutti gli antecedenti, ma anzi, se non erro, ho avuto una discussione con alcuni delegati di quelle provincie, e parmi che l'onorevole Billia fosse fra essi. Ricorderà egli che alla presenza del direttore generale dei ponti e strade, e dopo esaminati i documenti relativi, abbiamo discusso ampiamente questa questione e riconoscemmo che il voto del Consiglio di Stato era esplicito, e non lasciava luogo a dubbi. Si considerò poi quale era la proporzione delle strade nazionali di quella provincia in confronto delle altre provincie; e come poco giusto sarebbe stato quanto ci si domandava, cioè di passare alcune delle classificate provinciali fra le nazionali, e di mettere le altre a

carico dei comuni. Ed al proposito rammenterò l'onorevole Billia che non è di una strada solamente che si tratta, ma di otto o nove strade che il Consiglio provinciale si è sempre rifiutato di riconoscere a carico della provincia.

A questo sgravio appunto della provincia si è sempre opposto il Ministero; perocchè, se non è giusto mettere a carico dello Stato altre strade nelle provincie di Belluno e di Udine le quali hanno già un gran numero di strade nazionali, un numero molto superiore a quello di moltissime altre provincie d'Italia, non sarebbe neppure giusto di far gravare sopra i comuni pesi, che la legge vuole che siano a carico di tutta la provincia. Questa e non altra è stata la ragione per cui l'amministrazione, dopo lunghissima corrispondenza avuta e col prefetto e colla deputazione, che non si è mai mostrata inchinevole ad accettare questo decreto reale, ha risoluto, trascorsi molti mesi, di ordinare l'esecuzione del decreto. Avendo io consultato tutti i Consigli legali del Governo, questi hanno detto, che il decreto doveva avere subito pieno effetto.

Sarà un'altra questione poi di vedere se la deputazione vuole di nuovo tornare a mettere in questione la provincialità di questa o quella strada, e presentare le sue osservazioni. Queste saranno ascoltate; ma non si può ammettere in principio che una amministrazione provinciale ricusi di riconoscere un decreto reale emesso in forza e per l'applicazione di una legge. Sono sicuro, mi permetta l'onorevole Billia di sperarlo, che egli non vorrà incoraggiare la rappresentanza provinciale a seguire una via siffatta.

DOGLIONI. Da lungo tempo il Genio civile, la deputazione provinciale e la prefettura di Belluno insistono urgentissimamente presso il Ministero perchè si faccia un lavoro nella strada nazionale da Belluno a Feltre, senza del quale le comunicazioni fra le due città sono minacciate d'interruzione. Si tratta di un tronco di strada (Riva del Boscon) con grandissima pendenza, il quale corre pericolo di andar perduto per un progressivo scorrimento della falda verso la valle, cui non si potrebbe rimediare senza una grave spesa. Inoltre questa via mette ad un ponte le cui condizioni sono così cattive che una piena, anche non molto grossa, lo potrebbe portar via.

Il Genio civile ha già allestito un progetto di massima, che fu anche approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per un tronco di strada di circa 5 chilometri e mezzo da costruirsi sopra altra sede in surrogazione del tratto attuale pericolante. Il Ministero ha risposto alle insistenti domande con vari dispacci (fra cui uno dell'11 agosto 1872) che al riaprirsi della Sessione attuale avrebbe presentato un disegno di legge per essere autorizzato a far le spese necessarie per questi lavori. Ora la Sessione si è riaperta, ed il disegno di legge non venne presentato. Per conse-

guenza la spesa occorrente non fu iscritta nel bilancio preventivo del 1873. Quindi chiedo all'onorevole ministro che questo disegno di legge venga presentato prima della compilazione del bilancio definitivo del 1873, onde ei possa allogarvi la spesa necessaria a questo urgentissimo lavoro.

Un altro lavoro occorre fare sulla strada nazionale da Feltre verso il confine della provincia di Treviso il quale sarebbe pure di grande utilità, quantunque non così urgente come quello di cui parlai finora; la surrogazione cioè di un tronco di strada di chilometri 140 alle controrive di San Paolo, il cui progetto di massima fu approvato anch'esso.

Prego adunque l'onorevole Ministro di dichiarare se ha intenzione di presentare in proposito un disegno di legge prima della compilazione del bilancio definitivo pel 1873; affinchè si possano comprendere nel medesimo le spese pei lavori suaccennati.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dai documenti esistenti presso l'amministrazione ho rilevato che realmente il tratto di strada da Belluno a Feltre si trova in tali condizioni da richiedere una pronta riparazione. Dirò però che nella risposta che l'amministrazione aveva fatta, credo, al prefetto, non si parlava per ve- run modo di promesse fatte di presentare un progetto di legge, solamente si faceva osservare che siccome la somma superava le lire 30,000 (credo che arrivasse a 60 o 68 mila lire), era necessaric che si presentasse un progetto di legge. Ho voluto informazioni di questo affare ed ho trovato che realmente l'opera è molto urgente. Per qualche tempo si è esitato, ritenendo che fosse sufficiente di fare alcune riparazioni, ma attualmente che ci siamo convinti che con tali restauri non si farebbe altro che andare incontro ad una perdita di denaro con pericolo di spendere poi somme maggiori, mi sono determinato a presentare un progetto di legge all'approvazione del Parlamento.

Quanto poi al secondo tratto, che, se non erro, si chiama di San Paolo, fo osservare all'onorevole Doglioni, che non vi è punto urgenza perchè sia modificato. È vero che ci sono delle pendenze che sarebbe meglio non esistessero, ma se in Italia si adottasse il sistema di togliere le pendenze, io non so se ci basterebbero uno, due o tre milioni; credo che forse non ci servirebbero tanti milioni quanti sono necessari a costruire le strade che restano ancora da fare.

Spero che l'onorevole Doglioni voglia dichiararsi soddisfatto di queste mie parole.

DOGLIONI. Io non so come c'entrino tanti milioni per un tratto di strada che è preventivato in 38,000 lire di spesa, come quello della strada di San Paolo, ma ad ogni modo ripeto, come ho detto testè, che per quello l'urgenza non è tanto grande come pel tratto della riva del Boscon. Ripeto che c'è il progetto di massima per sostituire quella riva (la quale assolutamente non si può accomodare senza spese ingenti) me-

dante un altro tronco di strada sopra altra sede, della spesa complessiva di 65,800 lire; dunque non si tratta di milioni, e sollecito nuovamente l'onorevole ministro a presentare il progetto di legge a tempo, affinché possa essere inclusa la spesa nel bilancio definitivo; ed evitare così alle due principali città della provincia di Belluno il pericolo di restare senza comunicazione fra di loro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non mi sarò espresso bene, ma ho detto che presentava il progetto, soggiungendo, che se dovessimo fare le rettifiche che sono necessarie in Italia per togliere tutte le pendenze, non basterebbero tanti milioni quanti sono necessari per completare in ogni dove la rete delle strade nazionali.

DOGLIONI. Scusi, la sua voce troppo bassa non mi aveva lasciato intender bene; mi dichiaro ora soddisfatto.

ASPRONI. Intendo rivolgere una interrogazione all'onorevole ministro e spero ne terrò conto.

Nella strada nazionale che da Nuoro va ad Orosei, che è via unica di comunicazione, il ponte sul Cedrino, cadde precipitato da tre anni, e non sono ancora al giorno d'oggi estratti quei rottami dalle onde del fiume. Io domando quando intende il Governo ricostruire più sodamente questo ponte in mancanza del quale è intercettato il commercio da Nuoro al mare di Orosei.

Altro ponte sul fiume tra Nuoro e Mamojada fu asportato dalla piena tre anni fa. Fu trascurato per due anni. È stato ricostruito a spese della provincia di Sassari. Domando spiegazioni sulla negligenza, e come sia potuto avvenire di mettere a carico della provincia la riparazione di un ponte sopra via qualificata nazionale e da costruirsi e mantenersi a spese dello Stato, secondo la legge 27 luglio 1862?

Io domando in forza di qual legge il Governo ha messo questa strada nazionale a carico della provincia.

PRESIDENTE. L'onorevole Rega ha facoltà di parlare.

REGA. Le raccomandazioni che testè vennero fatte dall'onorevole deputato Serafini, relative al mantenimento delle strade nazionali in talune provincie, mi hanno ricordato essere dovere mio di farne una simile all'onorevole ministro dei lavori pubblici; e mentre lo prego di tener conto di quelle raccomandazioni per tutte le provincie dello Stato, interessò la sua cortesia di richiamare l'attenzione dei componenti il Genio civile della provincia di Caserta a porre mente un poco al mantenimento dei primi quindici chilometri della strada nazionale delle Puglie; imperocchè io ho avuto ad osservare uno scandalo, e con dispiacenza, che questa strada è rimasta abbandonata per circa un anno. Le vetture non potevano più transitarvi e quelle provenienti d'Avellino per portarsi in Nola dovevano e debbono tuttavia fare un giro, vale a dire, passare per la provinciale di Caserta senza poter percorrere affatto questa strada nazionale delle Puglie.

Questo stato di cose rivela chiaramente che il mantenimento di questa strada non è stato curato come dovevasi; ciò che ha fatto la mia meraviglia e la dispiacenza di tutti quelli che hanno interesse di transitarvi. Io spero che questo inconveniente non si verificherà più, e mi raccomando alla solerzia del signor ministro, perchè richiami l'attenzione di chi spetta su questo mantenimento di strada, che mi auguro veder subito rimessa nello stato normale e di comodo passaggio.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Veramente non saprei al momento rispondere all'onorevole Asproni, inquantochè non conosco questo ponte di Cedrino e nemmeno sono informato di quel tratto di strada a cui egli accennava. Io prenderò informazioni e stia certo che, se vi sarà qualche cosa da fare dall'amministrazione, sarà fatta.

All'onorevole Rega dirò che lo ringrazio delle informazioni che mi dà; se me le avesse date altrimenti forse avrei di già provveduto perchè quell'inconveniente fosse tolto.

REGA. Ora mi si è porta l'occasione di darcele ed io ne ho approfittato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La ringrazio.

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. Io prego l'onorevole Depretis a dire qualche parola che forse servirà ad illuminare il signor ministro, giacchè l'onorevole Depretis, come autore di quella legge, conosce questa strada. Oltre ciò si tratta di una cosa molto importante.

Se mai ci fosse colpa del Consiglio provinciale che non avesse fatto i suoi reclami a tempo, bisognerebbe che anche il Consiglio prendesse la sua parte di biasimo per aver mancato ai suoi doveri. Questa linea è importantissima, è quella che attraversa il cuore della Sardegna, anzi era quella che l'onorevole ispettore Carbonazzi aveva classificata come principale, ma che poi nello svolgimento di tutte le altre linee dell'isola si era convenuto, onde cagionar minore dispendio allo Stato, di classificarla di seconda categoria, ma sempre cardinale, perchè questa linea congiunge da Terranova e da Sassari i due capi dell'isola alla città di Cagliari con una piccola traversa che si potrà fare da Fonni al ponte di Gavoi o al tratto che da Ovodda conduce a Gavoi.

Quindi desidero che anche l'onorevole Depretis dica qualche parola su questo proposito.

PRESIDENTE. L'onorevole Depretis ha facoltà di parlare onde appagare l'onorevole Asproni. (*Si ride*)

DEPRETIS, relatore. Io temo di non poter appagare interamente il desiderio dell'onorevole Asproni, perchè è impossibile che io mi rammenti una per una, non solo di tutte le strade nazionali, ma anche di quelle classificate come provinciali. Se mi dà qualche ora d'indugio, io saprò dargli una notizia precisa.

Intanto gli dirò quello che mi pare più probabile nel fatto dell'ommissione o del ritardo nella riparazione del ponte caduto sul Cedrino sulla strada di Mamojada, che si dice provinciale...

ASPRONI. Quella nazionale.

DEPRETIS, *relatore*. Va bene. Questa strada è diffatti fra quelle comprese nella legge 27 luglio 1862.

ASPRONI. È anteriore.

DEPRETIS, *relatore*. È anche nelle anteriori; ma è riprodotta nell'articolo 5 della legge del 1862 fra le strade nazionali di seconda categoria.

ASPRONI. Di prima.

DEPRETIS, *relatore*. No, domando perdono; ecco che cosa dice l'articolo: « sono dichiarate nazionali di seconda categoria... 15° La strada da Nuoro a Lanusei per Mamojada. »

ASPRONI. Sono linee diverse.

DEPRETIS, *relatore*. Sarà l'altra allora che passa per Gavoi.

ASPRONI. È questa.

DEPRETIS, *relatore*. Non c'è dubbio che, se trattasi della strada centrale che passa per Isili e mette poi al Goceno è veramente arteriale per la Sardegna, perchè percorre tutta l'isola da un capo all'altro. Quindi io veramente non comprenderei come questa strada non siasi conservata fra le nazionali; ma io debbo ricordare che, dopo la legge del 1862, fu pubblicata quella del 1865; e diverse strade, che prima erano classificate tra le nazionali, furono dichiarate provinciali. Una diversa classificazione quindi non mi giungerebbe nuova, perchè anche nella provincia di Sassari vi furono casi che diedero luogo a contestazioni simili fra le provincie e il Governo.

Ora tra le strade nazionali, il tronco di strada che da Gonnese va a Porto Scuso. Or bene, quantunque questo tronco fosse dichiarato nella legge del 1862 tra le strade nazionali, e da costruirsi pertanto a spese dello Stato, pure il medesimo venne poscia dichiarato provinciale, e nacque contestazione per lo stato nel quale si è trovato all'atto della consegna tra l'amministrazione provinciale ed il Governo.

Ad ogni modo, se l'onorevole Asproni mi dà qualche ora io potrò domani in seduta pubblica, o privatamente, dirgli come stanno le cose a questo riguardo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Domando la parola per rispondere all'onorevole Serafini.

La manutenzione delle strade merita certamente grandissima considerazione, ed io credo che qualche cosa, anzi molto vi sia da migliorare nei sistemi adottati in Italia, e forse anche si debbano adottare sistemi più economici. Mi è grato intanto di far conoscere all'onorevole Serafini, che già al Ministero c'è una Commissione la quale ha l'incarico di ricercare come si fa la manutenzione delle strade tanto nazionali, che provinciali e comunali del regno, quali ne siano i risultamenti, e quali le spese, e non dubito che da questi studi comparativi

noi potremo tirare un grandissimo vantaggio. Non so se perverremo mai a quell'ideale, che l'onorevole Serafini ha indicato colle parole: non fango, non polvere non ghiaia.

Convengo che quanto alla ghiaia si può adottare il sistema di spargerla poco a poco, e di mano in mano che occorre per togliere le solcature.

Questo sistema è non solo in vigore attualmente in alcune provincie del nord d'Italia, ma è stato anche per molti anni in vigore nella Toscana, e ci sono moltissimi che lo lodano grandemente.

Quanto poi al fango e alla polvere, alcune volte si possono evitare, ma più spesso non sono evitabili; ciò dipende non tanto dai sistemi di manutenzione, quanto dalla natura del materiale; poichè, secondo che il materiale è di una natura piuttosto che di un'altra, la strada è meglio o peggio mantenuta. La durezza della pietra, la qualità delle rocce è secondo i luoghi diversa; e l'adoperare il brecciamme naturale ovvero il petrisco può portare grandissima differenza nello stato della strada. Per conseguenza, la quistione del sistema appropriato a ciascuna delle differenti condizioni topografiche e geologiche d'Italia, non può essere risolta se non colla cognizione esatta delle singole parti del paese, e ad ogni modo è questione tecnica e non legislativa. Altro per parte mia non si poteva fare che incaricare degli ingegneri di ricercare diligentemente quanto convenga innovare in questa materia, la quale non solamente è importante per gli effetti amministrativi sul nostro bilancio, ma lo è anco per il vantaggio delle popolazioni e per le comodità del commercio generale dello Stato. Non è per vero chi ignori che in tutti quei paesi in cui le strade sono bene mantenute i trasporti sono a miglior mercato, e l'industria dei trasporti è uno dei fattori meno appariscenti, ma non perciò meno influenti della prosperità delle nazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giani.

GIANI. Giacchè si tratta di strade e ponti, io desiderava chiedere al signor ministro se, mettendosi d'accordo col suo collega il ministro delle finanze, volesse finalmente accordare ai comuni di Ostiglia e Revere la costruzione del ponte in chiatte che unisce due tronchi di strada nazionale, cioè quella che viene da Livorno al Po e l'altra che dal Po va al confine della Svizzera e dell'Austria.

Di questo abbiamo fatto parola già da mesi: so che il comune avendo assunto l'obbligo di pagare 4000 lire allo Stato per avere questa concessione; chiede perchè non si promulga il decreto per autorizzare la costruzione di questo ponte. Io pregherei quindi il signor ministro di prendere a cuore questa mia raccomandazione...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Giani, in questo capitolo si tratta di riparazione e manutenzione di strade.

GIANI. Ma ho visto che si parlava di strade.

PRESIDENTE. Sì, ma la questione sollevata dall'onorevole Billia, non ha tratto che alla manutenzione.

SERAFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su di che?

SERAFINI. Sopra una questione un poco personale.

Ringrazio l'onorevole ministro della risposta data intorno al sistema di manutenzione delle strade. Ma io aveva fatta pure un'altra raccomandazione sopra la viabilità e sopra alcune correzioni già promesse e studiate lungo la strada nazionale Flaminia. Siccome gli ho fatta questa raccomandazione, io...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Serafini, aspetti a parlarne quando verrà questa discussione.

SERAFINI. Siccome la raccomandazione l'ho fatta in precedenza...

PRESIDENTE. Permetta. Se si fa una confusione, se ad ogni capitolo si parla di tutto, non si finirà mai la discussione. Si riservi a parlarne quando sarà il momento.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Giani sa che questa è una questione, che si dibatte tra il Ministero dei lavori pubblici e quello delle finanze da una parte, ed il comune dall'altra. Il comune ha promesso 4000 lire, credo, in compenso dei danni che il demanio avrebbe; ma questa è, mi pare, una questione che non si dovrebbe portare nè discutere in Parlamento. È una questione contrattuale tra il Ministero delle finanze ed il comune.

PRESIDENTE. Capitolo 6. Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali, lire 8,040,350.

(La Camera approva.)

Capitolo 7. Concorsi obbligatori per opere stradali, lire 60,000.

La parola spetta all'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. Allora il capitolo 7 rimane approvato nella somma di lire 60,000.

Capitolo 7 bis. Sussidi concessi ai comuni e consorzi per opere stradali, lire 407,860.

Capitolo 8. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di prima categoria e d'irrigazione.

La parola spetta all'onorevole Alvisi.

ALVISI. Sebbene il bilancio dei lavori pubblici sia quello che faccia ricordare di preferenza al deputato il collegio che lo ha nominato, pure l'ufficio mio diventa più agevole in quanto che l'argomento del quale devo intrattenere la Camera è d'interesse generale e può dirsi che abbracci uno dei principali servizi generali dello Stato.

E diffatti io non devo limitarmi a parlare solamente sul titolo *Acque*, ma di necessità devo anche occuparmi dei *Porti* e delle *Spiagge*.

Fortunatamente che questi capitoli succedono gli uni agli altri...

PRESIDENTE. Mi permetta, onorevole Alvisi, non

posso per verun modo ammettere che ella, dovendo solo parlare sul capitolo 8 pel quale si è iscritto, intenda estendere le sue considerazioni sugli altri capitoli delle bonifiche e dei porti e spiagge.

ALVISI. Di necessità devo parlare dei porti e spiagge.

PRESIDENTE. Onorevole Alvisi, non sarebbe assolutamente permesso che un deputato, in occasione di un capitolo, si faccia a parlare di altri. Ciò, ella comprende, lederebbe anche il diritto di coloro che sono iscritti su quei tali capitoli.

La prego dunque di limitarsi a parlare sul capitolo sul quale è iscritto.

ALVISI. Mi lasci parlare, e dopo converrà meco che da quanto devo dire sulla introduzione dei fiumi nel bacino della laguna veneta, ciò comprende appunto anche lo stato dei porti e della laguna.

Domanderò poi al signor presidente, come al signor ministro, se sia possibile di sceverare questi due argomenti.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Alvisi, se ella ha delle osservazioni a fare intorno ai porti di Venezia e di Chioggia che hanno una stretta relazione colla questione dei fiumi e delle acque, avrà diritto di parlarne per identità di materie; ma se ella intende invece estendersi sull'argomento dei porti, io non le posso concedere la parola, e le dichiaro sin d'ora che mi trovo nella necessità di impedire che ella possa continuare a parlare di argomenti che non sono in discussione.

DEPRETIS, relatore. Domando la parola su questo incidente.

Siccome io credo d'indovinare l'argomento sul quale vuol parlare l'onorevole Alvisi, io pregherei l'onorevole presidente di non richiedere dall'oratore che si tenga strettissimamente al soggetto, per una ragione molto semplice. Egli probabilmente parlerà di quella parte delle acque che si immettono nel mare e nella laguna.

Ora, in questo caso, non si può parlare della foce di questi fiumi, senza toccare un poco anche l'argomento dei bacini lagunari dentro ai quali si versano.

PRESIDENTE. Siamo perfettamente d'accordo. Io ho già detto all'onorevole Alvisi che, se egli intende trattare una questione specializzata, nella quale l'argomento dei porti si identifica con quello dei fiumi, naturalmente, mentre ragiona sopra una questione può toccare anche l'altra, ma se intende di trattare ampiamente tutta la materia dei porti, allora io mi troverei costretto a richiamarlo all'argomento.

Io dunque mi rimetto alla sua discrezione, e lo prego di non scostarsi dalla questione che è compresa nel capitolo in discussione.

ALVISI. Per tranquillare l'onorevole presidente, che ringrazio della sua adesione, e per dimostrare che quest'argomento è di interesse generale, e si connette naturalmente al soggetto che io intendo trattare, quello cioè delle acque, osserverò che, parlando dei fiumi, bi-

sogna parlare del bacino e del mare in cui questi fiumi vanno a sboccare. Anzi, per essere il più breve che mi sarà possibile, comincerò col leggere il rapporto del ministro Jacini, il quale servirà di fondamento al mio ragionamento ed alle mie proposte.

In questo modo io spero di aver risposto alle osservazioni dell'onorevole presidente.

Questo rapporto è così concepito.

Premetto che bisogna riferirsi al 1866, e prego l'onorevole ministro di prender nota del brano di questo rapporto, perchè è importantissimo anche sulle decisioni che egli dovesse prendere in queste materie.

« Essendo imminente l'annessione delle provincie venete al regno d'Italia, torna d'urgenza il provvedere a quanto meglio abbisogni per rianimare in quelle provincie il commercio, sicchè esse ne abbiano vita più rigogliosa ed agiata, e la nazione ne ritragga quei vantaggi che non possono non derivare dalla felice loro giacitura tra i porti e la laguna di Venezia, e l'importante passo alpino del Brenner, attraverso il quale correranno tra non molto i treni a vapore. A raggiungere tale scopo, il referente crede non andare errato pensando essere condizione prima ed essenzialissima l'accertare lo stato in cui si trovano i porti di Venezia, e lo stabilire le opere tutte per le quali si possa preparare al commercio ed alla navigazione ogni desiderabile agevolezza, opere che andrebbero poi man mano eseguendosi a misura della rispettiva loro urgenza.

« È desiderio già conosciuto del commercio veneto, che venga provvisto sopra larga scala ai lavori di scavo dei canali di grande navigazione, per istabilire il diretto accesso delle navi ai principali approdi, ed a quelli specialmente che deggiono agevolare, in un col servizio doganale, il passaggio più immediato possibile delle merci dai legni ai carri delle ferrovie, od ai magazzini di deposito; quindi interessa grandemente studiare il sistema ed i mezzi effossori attuali, onde vedere se e quali riforme o sviluppi convenga recare in questo specialissimo servizio.

« Urge conoscere quali lavori di perfezionamento o di illuminazione occorranò ai vari porti ed alle opere che li costituiscono o li riparano; vuolsi pure avvisare ad una regolare manutenzione dei canali di piccola navigazione, allo scopo di estendere il dominio della marea, a conservazione dei bacini di laguna, ed a maggiore efficacia dell'azione del flusso e riflusso; insomma è necessario che tutto sia bene esaminato e discusso, quanto può avere attinenza col movimento commerciale marittimo, onde poter poi gradatamente a tutto provvedere. »

Quindi, fedele alla mia parola data ed alle osservazioni fattemi di rimanere strettamente al soggetto delle acque, io non entrerò nell'idea principale di questo rapporto, la quale tocca alla questione ferroviaria.

D'altronde nella Sessione passata l'onorevole mio amico Rattazzi, con dottrina pari alla sua autorità, ha

fatto delle proposte concrete all'onorevole ministro, e questi ha preso particolare impegno specialmente per le linee Adria, Cavarzere, Chioggia, Mestre, Castelfranco, Bassano, Treviso e Belluno, le quali vestono il carattere internazionale, perchè segnano la loro congiunzione, la prima per via di mare coi porti della Dalmazia e dell'Ungheria, e le seconde vanno ad unirsi alla linea del Brennero ed al lago di Costanza come prevedeva l'onorevole ministro Jacini; così di queste mi limito a citare il tracciato e nulla più, sperando che l'onorevole mio amico Rattazzi patrocinerà queste linee allorquando verremo al capitolo relativo.

Aggiungo ancora una sola, solissima osservazione, e prego l'onorevole ministro a guardare che le provincie venete si trovano, rispetto alle altre provincie del regno, in condizione affatto inferiore sotto il doppio aspetto della importanza statistica delle ferrovie, cioè in rapporto alla popolazione, come in rapporto all'estensione di territorio. E qui finisco la mia osservazione.

Il concetto poi generale dell'onorevole Jacini era quello che il bacino della laguna veneta costituisse il porto più importante non solamente necessario alle comunicazioni dell'Adriatico coi porti della Dalmazia, dell'Ungheria e dell'Austria, ma anche costituisse il punto principale della difesa nazionale nel caso di una guerra combattuta in quei territori, specialmente nella valle del Po. Ma su questo argomento a me basterà citare una sola autorità che è quella del generale Bixio, il quale con una maschia eloquenza, ispirata agli studi ed alla esperienza militare, conveniva in questo concetto generale che il miglioramento del bacino veneto e dei porti di Venezia va a ridondare in vantaggio della difesa e prosperità della nazione.

Avvi ancora un precedente lodevolissimo per parte della Camera, che ha voluto che quel monumento nazionale, che è l'arsenale, non rimanesse muto e deserto, e votò una ragguardevole somma perchè in questo arsenale si cominciasse la costruzione di navigli e perciò ha cominciato a rimetterlo in uno stato abbastanza buono; così dicasi delle fortificazioni del litorale. Anche su questa parte accennata nel rapporto dell'onorevole Jacini mi restringo a queste considerazioni e mi limito a constatare questi fatti, che tornano ad onore del Parlamento.

Ma ora viene la parte più importante del mio ragionamento e delle mie proposte, ed è quella del bacino lagunare di Venezia. Bisogna che io faccia comprendere, per quanto posso alla Camera, la situazione unica al mondo in cui si trova questa città la quale sorge letteralmente dalle acque del mare.

Vi è un argine lungo circa 25 chilometri e largo mezzo e più il quale è formato dalle sabbie depositate dal mare stesso quando è tranquillo.

Quest'argine, detto il lido, disposto ad arco convesso, separa il mare da quel vasto specchio di acqua che si

chiama Laguna di Venezia, e sopra il quale sorge la marmorea città, e all'estremità meridionale sorge Chioggia, della quale città io sono il rappresentante. Questi 25 chilometri d'argine sono troncati di quando in quando da cinque aperture le quali sono chiamate impropriamente porti, ma in verità non sono che bocche di uno stesso porto, perchè l'acqua del mare entra per queste aperture e forma quel gran lago di circa 500 chilometri, nel quale si designano gli inimitabili monumenti del genio e della pazienza e della industria dei nostri maggiori. Questo immenso specchio è precisamente formato dall'acqua del mare, che entra per queste bocche e va a lambire quei confini che si chiamano con un nome solo *estuario*; questo poi si mette a sua volta in comunicazione colle diverse provincie del Veneto. Così è fatto il bacino della laguna veneta, del quale noi dobbiamo principalmente occuparci.

Da tempo immemorabile i fiumi discendenti dalle Alpi o sorgenti nella pianura veneta e trentina tendevano per natura ad affluire in questo vasto bacino lagunare, costituito, conviene ripeterlo, dall'acqua dell'Adriatico che entra per le bocche o porti del lido. Precetto formale e proposito costante del Governo della Repubblica veneta e dei Governi che si sono succeduti è stato quello di allontanare tutte le acque dei fiumi che venivano colle loro torbide a deporre una quantità di terra, di sabbia ed altre materie che tengono in sospensione, e così elevando il fondo di questo bacino, avrebbero reso impossibile la interna navigazione di Venezia.

Delle cinque aperture che intersecano il grande argine che difende Venezia dal mare, due soltanto sono navigabili per le navi di grosse dimensioni, e sono il porto di Malamocco ed il porto di Chioggia. Sul porto del Lido sono stati fatti, come sa l'onorevole ministro, molti studi per lo passato e di recente furono pubblicate alcune opere per parte degli'ingegneri Matti, Contini e Romano, i quali vorrebbero aprire questa terza bocca per rendere più facile l'entrata dei bastimenti dal mare nei grandi canali. Ma v'è un pericolo al quale il Governo deve badare se vuole che il bacino sia conservato.

La Repubblica veneta ci ha lasciato un esempio di resistenza colossale contro i marosi i quali, infuriando, battevano in breccia quell'argine che le onde del mare avevano creato ed avrebbero forse subbissata Venezia. Se non che la repubblica veneta con grosso dispendio e con ardimento veramente degno degli antichi Romani, fece costruire quei grandi ripari che si chiamano murazzi, a perpetua memoria della sua grandezza. Per non dovere quasi più fare alcuna spesa per mantenerli, basta solo che il Ministero ponga una vigile cura onde l'irrompere delle acque infuriate del mare non trascinino i sassi delle dighe che furono fatte per approfondire il porto di Malamocco; basta impedire che le sabbie dei fiumi, che adesso dirò come ven-

gano nella laguna, non diventino causa dell'interramento dei porti. Ho già detto che sono due sole le bocche per cui i bastimenti possono entrare, cioè i porti di Malamocco e Chioggia. In quella di Chioggia è già nata la conseguenza antecedentemente notata che i fiumi, sboccando nella laguna di Chioggia, hanno portata una massa di sabbia davanti al porto in modo da costituire un delta il quale ha già prodotto la divisione dell'antiporto quasi in due parti e minaccia di elevare ancora il fondo del porto il quale non pesca adesso che 13 e 14 piedi, mentre alcuni anni sono ne pescava 19 e più.

Vedesi adunque che la immissione delle acque del fiume Brenta in laguna ha portato già un risultato il quale andrà crescendo col tempo e, a norma del suo accrescimento, si presenterà dinanzi al Parlamento la necessità di una spesa sempre più grande per rendere navigabile tanto il porto di Chioggia come quello di Malamocco: nascerebbe altrimenti quel che è nato nella parte superiore del lido coll'introduzione del Sile e del Piave, che hanno portato l'interramento di quel porto, per cui occorrerebbero dei milioni per renderlo accessibile alle grosse navi.

Sicchè il ministro comprende da questa semplice esposizione quanto sia prudente e saggio quel formale precetto che aveva stabilito la Repubblica veneta, cioè di allontanare le acque dolci affluenti nella laguna, sia per impedire l'interramento del bacino, sia per provvedere alla grande come alla piccola navigazione e alla tutela dei porti.

È certo che il miglioramento dei porti diventa la causa più efficace del risparmio della spesa dei canali, perchè dipende dalla forza e dalla direzione delle acque che entrano e sortono con alternata vicenda dal mare lo scavo dei canali i quali dai porti conducono ai confini della laguna ed ai bacini dove ancorano, sia per scopi militari, sia per scopi commerciali, i bastimenti che entrano dall'Adriatico nel bacino lagunare e nel porto. È dunque naturale che vi sia questa quantità di canali pei quali il Governo deve spendere una grossa somma annuale, che vedo in bilancio già preventivata in 470,000 lire, ma che poi nell'allegato 10 trovo ridotta a lire 150,000. Perciò prego il ministro a considerare lo stato di questi canali, specialmente di quelli che sono destinati alla grande navigazione, come quello detto Lombardo di Chioggia, e a ricordare l'impegno che egli ha assunto in proposito il 2 giugno, impegno che la Commissione generale del bilancio gli rammenta nella relazione a pagina 46 con queste precise parole:

« L'onorevole ministro, nella relazione 2 giugno, dopo avere indicato i lavori compiuti è da compiersi colla somma di lire 3,225,000, dice:

« La sistemazione dei grandi canali potrà trovarsi « d'assai migliorata coi lavori già eseguiti e con quelli « che restano a farsi, ma non sarà completa, giacchè

« resterà sempre a togliersi la secca presso il faro della Rocchetta e a spuntare il così detto puntarolo per rendere più sicuro e facile il tragitto delle navi dal canale Orfano a quello di San Marco. »

« Bisognerà dunque provvedere con un progetto di legge, il quale, quanto alle opere di escavazione dell'estuario ha un'urgenza tutta speciale; giacchè, essendo a termine i contratti in corso ed essendovi una evidente convenienza di riunire in un solo appalto tutte le escavazioni che si eseguono nello stesso porto, il ritardo avrebbe conseguenze dannose. Noi chiamiamo su di ciò l'attenzione dell'onorevole ministro. »

Vede che io non potevo trovare nelle mie proposte un appoggio più autorevole di quello della Commissione del bilancio, nè mi fa meraviglia quando c'è relatore l'onorevole Depretis, il quale conosce a fondo le condizioni di Venezia, di Chioggia e dei suoi porti, e quindi fa come deputato quello che faceva come ministro, cerca di preparare con opportune riflessioni quegli atti del Governo che valgano a mantenere e migliorare le condizioni di questo grande bacino e di questo porto che, come ripeto, è unico al mondo.

Esaminata e chiarita questa prima parte delle mie proposte, le quali riflettono la conservazione ed il miglioramento delle lagune e dei porti, vengo a dire come bisognerebbe immediatamente riordinare il corso di questi fiumi, perchè non arrecassero poi quegli effetti disastrosi tanto per la navigazione come per la salubrità dell'aria, e fossero cause di nuove e più ingenti spese che si preparano al Governo, se tarda a venire a pronte misure regolatrici del loro corso.

Neppure su questo argomento ho d'uopo di adoperare parole mie, giacchè esistono materiali imponenti, raccolti per conto del Governo della repubblica veneta, studiati in seguito e riprodotti per ordine dei Governi nazionali e stranieri, che mi dispensano da una dissertazione in proposito.

Recentemente io stesso ho presentata una petizione sulla espulsione del Brenta, firmata dalla intera cittadinanza di Chioggia, avvalorata da un'altra petizione fatta dalla società di pubblica utilità in Venezia, con cui si domandava, nell'interesse generale dello Stato, che si regolasse il corso di questo fiume.

Il ministro Jacini nominava una Commissione governativa, la quale era presieduta dall'onorevole Paleocapa, al quale, e come benemerito cittadino di Venezia e come ministro di Piemonte, furono eretti due monumenti, uno in patria, l'altro in Torino. All'illustre Paleocapa successe, come presidente, l'onorevole nostro collega Marcello, il quale, colpito immaturamente dalla morte, ha lasciato preziosi ricordi sopra la nostra questione. Egli, come presidente di questa Commissione, destinata a migliorare i porti e le lagune del Veneto, aveva proposto una Sotto-Commissione, collo scopo preciso d'indicare i modi ed i mezzi onde potere espellere dalla laguna i fiumi Brenta e Nuovissimo, i

quali apportavano, come tutti sanno, quei danni alla navigazione ed alla salute pubblica che ho deplorati.

L'onorevole relatore di questa Commissione che doveva occuparsi specialmente dell'esiglio dei fiumi dalla laguna, è l'onorevole Lanciani, ingegnere capo di prima classe nel Genio civile, autore di un progetto che, tanto dal lato scientifico quanto dal lato tecnico ed economico, fu giudicato dall'opinione pubblica incensurabile. Anzi mi consta che il Consiglio superiore dei lavori pubblici in massima ha adottato, se non il progetto, la massima di venire all'espulsione di questi fiumi dalla laguna.

Io abuserei della pazienza della Camera, e sarebbe un controsenso, se venissi a svolgere questo ampio tema che ha formato il soggetto di molti studi per oltre quattro secoli. Narrerò soltanto che nel 1840 il Governo austriaco, per diminuire i danni delle rotte del Brenta, che portavano la rovina nel fertile territorio della Venezia e di Padova, accettò il piano del conte Fossombroni, sommo idraulico toscano, il quale innanzi allo spettacolo di desolazione che cagionava il Brenta col rompere degli argini ripetuto, aveva detto che ci sarebbe un rimedio applicabile in via provvisoria ed era quello, di cacciare immediatamente per un cammino più breve il Brenta nella laguna di Chioggia.

Fin d'allora si sollevarono rimostranze per parte degli eruditi, e si avanzarono reclami dal popolo più minacciato di Chioggia, ma ad evitare il massimo danno delle rotte fu adottato il piano dell'insigne Fossombroni e fu scelto l'onorevole Paleocapa per eseguirlo.

Essi però, quantunque dotati di grande ingegno e in onta alle grandi cognizioni idrauliche ond'erano forniti, non previdero che le torbide acque del Brenta che venivano a sfogare direttamente nella laguna di Chioggia andrebbero rapidamente a interrirla.

Infatti, o signori, trascorsero trent'anni appena dalla immissione del fiume, ed oggi per oltre 30 chilometri tutto quello che era un lago, dove potevano arrivare, si può dire, intere flottiglie, nei momenti di riflusso si trova ridotto a terreno limaccioso e palude, che nel tempo del flusso è appena coperto da un velo d'acqua.

Qui pertanto vediamo che per oltre trenta chilometri si è rinnovato quel fatto che generalmente si produce nel colmarsi delle marine, e che si vede nella famosa spianata di Ravenna ed in altri porti, cioè che le torbide acque dei fiumi hanno cacciato indietro il mare. E questo interrimento va effettuandosi con tale incredibile rapidità da far prevedere allo stesso Lanciani che in meno di un trentennio arriverà non solo a chiudere il porto di Chioggia, ma a peggiorare quello di Malamocco ed a spargere la malaria non solo nella estremità meridionale, ma anche in tutta la parte superiore della laguna, e quindi a rendere impossibile di abitare a Venezia, come accadde pel suo estuario, dove una volta vi erano paesi fiorenti.

Dopo queste poche considerazioni, non ho che a trincerarmi dietro un documento che è stato giudicato assolutamente degno della considerazione del signor ministro.

L'egregio signor Lanciani, che ha riepilogato in sessanta pagine tutta la storia del passato, del presente e del futuro corso del fiume Brenta, termina il suo libro con queste conclusioni:

« Che il sistema idraulico delle acque venete era in pieno disordine molto tempo prima del fatale 1839; che i disastri di quell'anno furono la causa occasionale per finalmente intraprendere la sistemazione di esse acque secondo il gran progetto del conte Fossonbroni; che la immissione del Brenta e Novissimo in laguna di Chioggia, in via puramente sperimentale, fu indeclinabile necessità per l'attuazione della divisata sistemazione; che le alluvioni di Brenta nel cratere di Chioggia crebbero al di là di ogni previsione, fin dove le vediamo giunte oggi, dopo trent'un anno;

« 5° Che dalla miscela delle acque dolci d'un fiume di tanta portata colle salse della laguna è provenuto un danno enorme oltre ogni credere all'igiene di Chioggia e dei luoghi circostanti, danno che per soprappiù cresce con rilevante progressione;

« 6° Che persistendo il fiume in laguna, ove le alluvioni già si stendono in lungo per sei chilometri, non varcheranno molti anni che sarà perduto il porto di Chioggia e sospesa lungamente la navigazione lagunare e lombarda, occorrendo pur sempre a riordinare l'uno e a rinvivare l'altra immensa spesa;

« 7° Che dopo l'inutile sacrificio di tante vite umane e di tanti interessi materiali, il Brenta si troverà correre in laguna per una via più breve, che non fuori, di solo tre chilometri, e probabilmente meno, e che per così meschino abbreviamento, persistendo tutti gli altri procurati al fiume coi tagli delle svolte a monte di Fossa Lovara e colla cunetta, giustizia e umanità vietano di mantenerlo più lungamente ov'è;

« 8° Che colla espulsione del Brenta dalla laguna per condurlo solitario con nuova foce al mare, parte pel vecchio e parte pel nuovo alveo, se ne migliora il regime idraulico, mentre nel suo alveo potranno contenersi, senza pericolo di piene anche maggiori di quella del 1839;

« 9° Che Bacchiglione o Pontelungo, rivo deviato dal vecchio alveo del Brenta, rimpetto alle porte Nogarole, e poi ricondotto in conca di Brondolo a valle di Cà Soprani, non turba il sistema degli scoli che fanno capo in Pontelungo, ora abbandonato fino all'antica confluenza dei nostri due fiumi;... »

PRESIDENTE. Onorevole Alvisi, venga alla sua conclusione; vuol leggere tutto un opuscolo alla Camera?

ALVISI. No, signore, queste sono le conclusioni di un opuscolo che è di 60 pagine ed io mi sono limitato a leggere una pagina che racchiude l'epilogo di queste conclusioni.

Finita la esposizione delle mie proposte sul regolare il Brenta, viene la spesa.

La spesa preventivata dallo stesso proponente ingegnere Lanciani è di sette milioni. Ma, anche per giustificare la entità della spesa e per raccomandarne la urgenza, mi viene in soccorso la relazione della Commissione generale del bilancio, la quale a pagina 10 richiama l'attenzione del ministro a provvedere urgentemente a regolare quei fiumi i quali hanno un'azione così diretta e così efficace sulla conservazione non solo dei porti e delle lagune venete, ma sulla vita dei cittadini, e che scorrono per territori importanti e tanto fruttiferi come sono quelli delle provincie di Venezia, di Rovigo e di Padova. Il ministro anzi con una allusione felice espone la cifra di 40 milioni che occorrono per regolare radicalmente il corso di questi fiumi, somma che il relatore della Commissione del bilancio si perita a concedere, dimostrando che il paese deve sobbarcarsi a riparare il più presto i danni che impegnano il presente e l'avvenire delle popolazioni di più provincie e a togliere quelli che rovinano uno dei più fertili territori d'Italia.

La sua opinione è dunque favorevole anche per una spesa che è molto più ingente di quella proposta dall'onorevole Lanciani. Sicchè per approfittare di questa buona disposizione del signor ministro, che è nel tempo stesso favorevolmente accolta dalla Commissione generale del bilancio, mi permetterò di chiedere con un ordine del giorno questo mio troppo lungo discorso.

Dico troppo lungo, ma se tutti sapessero quanto tempo e quanti lavori ho dovuto impiegare, e quanti libri ed opuscoli ho dovuto, se non leggere, almeno sfogliare per potermi formare una idea abbastanza chiara della materia, non mi condannerebbero sicuramente per avere trattenuta la Camera un quarto d'ora di più di quello che avrei voluto, anche per obbedire alla premura dell'onorevole nostro presidente e dell'onorevole ministro di abbreviare la discussione. Io quindi, a confortare il ministro già incoraggiato dalla Commissione a far presto, chiudo con questo semplice ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero: 1° a completare la Commissione nominata e confermata con decreto reale per il miglioramento della laguna e dei porti veneti; 2° a dare sollecita esecuzione al progetto della detta Commissione (relatore l'onorevole Lanciani) per salvare la laguna e le città di Venezia e di Chioggia, come il territorio delle provincie finitime, dai danni del Brenta. »

PRESIDENTE. Alle osservazioni che le ho già fatte, onorevole Alvisi, debbo aggiungerne un'altra, ed è questa che l'argomento, che ella ha trattato, trovava la sua sede opportuna, non nella parte ordinaria del bilancio, ma nella parte straordinaria, e precisamente al capitolo 89, ove appunto c'è lo stanziamento per lo

stesso argomento sul quale ella ha ragionato; sicchè io debbo rimproverarmi di non avere insistito perchè rimandasse le sue osservazioni al capitolo 89.

Ora, intende ella che siffatta questione venga sollevata nella parte straordinaria? Allora pregherei l'onorevole Cavalletto a voler differire di parlare fino a quando verrà in discussione il capitolo 89.

CAVALLETTO. Non avrei che poche parole a dire...

DEPRETIS, *relatore*. Ma la Commissione deve decidere su questa proposta.

CAVALLETTO. Per non dare appiglio ad una discussione, che potrebbe farsi lunga, io mi astengo dal parlare, e mi riservo la parola al capitolo 89.

PRESIDENTE. Era anch'io d'avviso che la proposta dell'onorevole Alvisi sia meglio trattarla quando si venga al capitolo 89.

DEPRETIS, *relatore*. Non c'è dubbio.

CAVALLETTO. Io riconosco l'opportunità della proposta dell'onorevole presidente, ma però prego di considerare che allora si tornerà da capo. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Mi riservava appunto di dichiarare che io sono certo che, allorquando saremo al capitolo 89 l'onorevole Alvisi non si farà a ripeterci il suo discorso, perchè sarebbe un mero perditempo.

CAVALLETTO. L'onorevole Alvisi col suo ordine del giorno...

DEPRETIS, *relatore*. Ma se la questione è rimandata.

CAVALLETTO... propone alla Camera la decisione di una questione che si agita da sei secoli, che era stata decisa nel 1840, che adesso rivive, ma che definitivamente non è ancora risolta.

Io mi farò a dimostrare la inopportunità di quest'ordine del giorno...

PRESIDENTE. Poichè siamo a questo punto, se la Camera intende che si metta in discussione fin d'ora...

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Allora parli l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. L'onorevole Alvisi citò un progetto dell'ingegnere Lanciani, ingegnere autorevole e rispettabilissimo; accennò che la riammissione del fiume Brenta nella laguna di Chioggia è causa dell'interrimento di quella laguna e minaccia la perdita di quel porto; quindi sentenziò definitivamente che debbasi procedere all'allontanamento di quel fiume dalla laguna e al suo ritorno al mare a Brondolo. Asserì anche che il progetto fu approvato in massima dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ne avrebbe raccomandato l'attuazione.

Qui vi è un'inesattezza. Il Consiglio dei lavori pubblici prese bensì in esame il progetto dell'ingegnere Lanciani, ma ancora non sentenziò sulla sua attuabilità, e, prima di dare un voto, domandò che si facciano nuovi rilievi e nuovi studi per riconoscere se effettivamente il progetto Lanciani sia attuabile e se possa attuarsi senza rinnovare nel territorio delle provincie di Venezia e di Padova quei danni che si avevano prima

dell'immissione del Brenta nella laguna di Chioggia, e che dopo questa immissione cessarono affatto.

Sicchè la questione merita di essere ancora studiata, ma questo studio non deve prolungarsi di molto.

Bisogna quindi risolverla, ed io crederei che, invece d'invitare il Ministero ad allontanare il Brenta dalla Laguna, cioè ad eseguire il progetto Lanciani, converrebbe invitarlo a decidere su quel progetto. Se questo progetto sarà attuabile, senza il pericolo che si rinnovino gl'inconvenienti ed i disastri delle rotte precedenti, niente di meglio: si potrà liberare affatto Chioggia dal pericolo del protrarsi dannoso degl'interrimenti e della malaria.

Io ritengo che lo stato attuale delle cose non possa, non debba prolungarsi, perchè effettivamente lo sbocco del Brenta, sregolato come fu tollerato finora, non può durare senza un grave danno della città di Chioggia. In questo io convengo coll'onorevole Alvisi; ma non posso convenire con lui nel sentenziare fin d'ora, senz'altro, l'allontanamento del Brenta da quella laguna.

Io credo poi che gl'interrimenti accennati dall'onorevole Alvisi non siano avanzati di tanto da non darci un qualche tempo ancora ad escogitare il modo migliore per rimediare a questo danno. Gl'interrimenti attuali non sono certo maggiori di quelli che sono stati accennati dallo storico delle acque della Repubblica veneta, l'illustre matematico Zendrini, il quale ci fornì una topografia della laguna di Venezia all'epoca in cui il Brenta fu rimosso da quella laguna. Il delta alluvionale d'allora era forse maggiore di quello d'adesso.

Quindi io raccomanderei all'onorevole Alvisi di limitarsi soltanto a fare una raccomandazione al Ministero, affinchè questa questione sia al più presto decisa.

ALVISI. Domando la parola per una dichiarazione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi permetta: non dirò che due parole.

L'onorevole Cavalletto ha già detto alla Camera che il Ministero ha presentato al giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici la proposta Lanciani. Io aggiungerò che ho già ordinato da alcuni mesi che tutti gli interessanti lavori fatti dalla Commissione lagunale di Venezia, a cui prima presiedeva l'illustre Paleocapa e poi l'onorevole Marcello, siano pubblicati, di grande importanza essendomi sembrati per la questione locale della laguna di Venezia. Come pur diceva lo stesso onorevole deputato Cavalletto, già il Consiglio superiore ha dato degli ordini acciò che altri studi siano fatti; e lo stesso onorevole Alvisi, col ricordare le conseguenze del progetto Paleocapa-Fossombroni, ci faceva vedere quanto bisogna andar cauti nel decidere questioni di simile natura.

Dalla sua parte il Governo promette che non lascerà dimenticata questa importantissima materia,

ma non mi sarebbe ora possibile di accettare un qualsiasi ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Tenani ha chiesto di parlare su questo argomento?

TENANI. Sulle acque.

PRESIDENTE. Non è su questo argomento speciale. Allora l'onorevole Alvisi ha facoltà di parlare.

ALVISI. Cedendo alle considerazioni del mio amico Cavalletto e alle osservazioni dell'onorevole ministro, non ho nessuna difficoltà di modificare la seconda parte del mio ordine del giorno. Ma siccome ha osservato bene l'onorevole presidente che quest'ordine del giorno troverebbe la sua sede nella parte straordinaria del bilancio, così io rimando anche la modificazione della mia proposta a quando verrà quella parte.

PRESIDENTE. Allora dovremo fare un'altra discussione!

Questa, mi duole il dirlo, è stata sollevata inopportuna-mente dall'onorevole Alvisi, e fu un po' per debolezza del presidente che non venne subito troncata, perchè era mio dovere di non lasciare che continuasse; ma ora che è stata sollevata la questione, è necessario di risolverla senz'altro, onde non cadere in due inconvenienti, invece di uno.

Io lo prego dunque di modificare ora il suo ordine del giorno nel senso che intende.

ALVISI. Siccome l'onorevole Cavalletto modifica la seconda parte nel senso di raccomandare al ministro la sollecita esecuzione...

Voci. Si sta studiando.

ALVISI. Che studiando? (*Con calore*) Si tratta di eseguire. Loro alla Camera possono decidere come vogliono, ma le vittime umane che ogni anno si mietono per questa causa, chi le salva?

Io non cito altro che questo argomento per richiamare la più seria attenzione della Camera.

PRESIDENTE. Onorevole Alvisi, ella ritiene che la questione sia già sciolta, e che si debba lavorare in un dato modo, invece l'onorevole Cavalletto ed il ministro sono di avviso che debba essere ancora studiata.

Se ella si limita ad eccitare il ministro...

ALVISI. Io ritiro il mio ordine del giorno, ed aspetto quando sarà il momento opportuno a riproporlo.

PRESIDENTE. Mi permetta, onorevole Alvisi: ella comprende che la Camera non può permettere che ella risollevi la questione in un altro capitolo, dopo averla ora svolta ampiamente.

Ella esercita naturalmente un diritto che le compete, parlando sopra un capitolo; ma non intende, spero, di fare una pressione sulla Camera, che sarebbe poco degna di lei come della Camera stessa.

Era meglio che questa questione non l'avesse sollevata fuori tempo; ma ora deve essere qui risolta.

DEPRETIS, relatore. E la Commissione non deve parlare?

ALVISI. Io non ho più discorsi da fare, non ho che a presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ella sapeva che l'argomento di cui ella ha parlato era relativo alla parte straordinaria del bilancio e che per questa parte vi è un capitolo speciale: io ne l'ho avvertito, e nonostante ella ha voluto tirare in campo tale questione intempestivamente. Ora domando io se la Camera verrà permettere che si sciupi così il suo tempo senza concludere nulla, per poi domani ritornare sulla medesima questione al capitolo 89.

DEPRETIS, relatore. Io non vorrei veramente contrastare al desiderio di terminare questa questione dal momento che l'onorevole Alvisi l'ha voluta trattare ed ha presentato una proposta; tuttavia io non posso a meno di riconoscere che qui non è il posto di trattarla. L'argomento è relativo ad una spesa straordinaria; la Commissione desidera di manifestare il suo avviso, ma quando si discuterà la parte straordinaria del bilancio.

La Commissione poi crede suo debito di dire il suo avviso su questa questione, perchè essa replicatamente, in diversi bilanci, ha fatto diversi eccitamenti al ministro in proposito.

Ora non crederei conveniente che la Commissione fosse costretta adesso, senza consultarsi, ad emettere il suo avviso sulla proposta Alvisi.

Quindi, se l'onorevole Alvisi ritira la sua proposta, tanto meglio; se non la ritira e la vuol modificare...

Voci. L'ha già ritirata.

DEPRETIS, relatore... e s'impegna a troncare la discussione su quest'argomento, la Commissione, quando arriveremo al capitolo 89, dirà il suo parere.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, le sue osservazioni calzerebbero perfettamente quando si trattasse dello stanziamento maggiore o minore della somma portata ad un capitolo, ma l'onorevole Alvisi ha sollevata una questione di principio che può essere risolta all'infuori dello stanziamento del capitolo 89, ond'è che la proposta essendo stata presentata alla Camera, conviene che la Camera decida. Se l'onorevole Alvisi mantiene la sua proposta, quando si tratterà al capitolo 89 di modificazioni alla somma, allora trovano la loro applicazione le ragioni che l'onorevole relatore ha addotte; ma qui, trattandosi di cosa che è all'infuori dello stanziamento, cioè di una questione di principio, non possiamo rimandarla a quel capitolo, quando fu già svolta.

DEPRETIS, relatore. È questa questione di principio che ha anche trattata la Commissione.

PRESIDENTE. Può trattarla in massima, se lo giudica. Ora, se l'onorevole Alvisi mantiene la sua proposta o la modifica, credo che la Camera debba decidere subito.

Prego la Camera di avvertire che sono oramai due

mesi che essa si occupa della discussione dei bilanci e che il tempo è prezioso.

Dunque l'onorevole Alvisi mantiene la sua proposta, la modifica o la ritira?

ALVISI. Desidero di ripresentarla al capitolo 89. (*Movimenti*)

PRESIDENTE. Le ripeto che la sua proposta, ora che è stata messa davanti alla Camera ed ampiamente svolta, ella può o mantenerla o modificarla, ma non rinviarla ad altro capitolo. Del resto, io consulterò la Camera..

BROGLIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Broglio.

BROGLIO. Parmi che le ragioni addotte dall'onorevole presidente siano evidentissime, ed io pregherei il relatore della Commissione a non voler venire in aiuto, dirò così, colla sua autorità alla proroga di questa discussione, che evidentemente farebbe perdere da capo alla Camera il tempo che ha impiegato oggi.

L'onorevole relatore è certamente prontissimo a trattare la questione tanto della parte straordinaria, come della parte ordinaria del bilancio; dunque si venga a capo di questa proposta, e soprattutto non si lasci aperto l'adito all'onorevole Alvisi di ricominciare questa discussione, perchè, una volta che la si eleva da capo, nessuno la ferma più. Questo è chiarissimo.

PRESIDENTE. Certamente è una missione dolorosa la mia, la Camera lo comprenderà, quando mi trovo a contrastare coi miei onorevoli colleghi; ma qui io ho un dovere da compiere.

MINGHETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Minghetti ha facoltà di parlare.

MINGHETTI. (*Della Commissione*) La questione è semplicissima. L'onorevole Alvisi ha fatto una proposta. Egli la ritira o la mantiene. Se la ritira, tutto è finito, e la Commissione non ha più nulla a dire; se la mantiene, la Commissione farà a tempo opportuno le osservazioni che giudicherà bene.

PRESIDENTE. Il capitolo 89 ha uno scopo speciale, determinato, ed uno stanziamento di somma egualmente determinato; la questione quindi deve rimanere circoscritta allo scopo del capitolo ed allo stanziamento.

ALVISI. Rispondo all'onorevole Broglio che, quando un deputato assume la rappresentanza d'un collegio, ha il dovere di difenderne gl'interessi dinanzi alla Camera e la Camera ha il dovere di ascoltarlo e di deliberare in proposito. Quindi sono almeno inopportune le osservazioni non troppo benevole che fa l'onorevole Broglio sulla mia proposta...

BROGLIO. Domando la parola per un fatto personale.

ALVISI.. la quale d'altronde trovò accoglienza così buona nella Camera e così favorevole nelle replicate

proposte che ha fatte su quest'argomento la Commissione generale del bilancio.

L'onorevole Broglio che appartiene alla maggioranza dovrebbe rispettarne l'autorità anche se viene in appoggio di un deputato di opposizione.

Riguardo alla mia proposta ho detto francamente che dal momento che la Commissione, per bocca del suo relatore, si riserva di esporre la sua opinione quando verrà in discussione il capitolo cui la mia proposta si riferisce, credo di essere in dovere, non di fare un nuovo discorso a sostenere il mio ordine del giorno, ma puramente e semplicemente di ripresentarlo modificato nel senso accennato dall'onorevole Cavalletto o nel senso che sarò per combinare insieme colla Commissione. Mi riservo quindi di ripresentare la mia proposta senza farmi a parlare in merito della medesima. Non parlerò più per obbedire all'ingiunzione dell'onorevole presidente, ma non all'impazienza manifestata dall'onorevole Broglio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Broglio per un fatto personale.

BROGLIO. Sono dolentissimo d'essere stato franteso dall'onorevole Alvisi, ma non ho fatto alcuna osservazione poco benevola sul discorso da lui tenuto nell'interesse della laguna di Chioggia. Riconosco ampiamente il suo diritto ed anche il suo dovere di fare osservazioni in proposito. Mi sono limitato a fare osservare alla Camera, e credo di potere aggiungere anche all'onorevole Alvisi, la sconvenienza che ci sarebbe di trattare due volte, oggi e domani, la stessa questione.

Dal momento che l'onorevole Alvisi l'ha suscitata oggi, oggi finiamola e non vi si ritorni più.

Pregherei quindi l'onorevole presidente, quando l'onorevole Alvisi non desista nella riserva che vuol fare riguardo al capitolo 89, di voler consultare in proposito la Camera.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Alvisi di voler ritenere che non ho in mente di volere in modo alcuno eliminare la sua proposta; è una questione di forma, ma che assume il carattere di questione di sostanza.

L'onorevole Maldini ha la parola.

MALDINI. È un fatto che, avendo l'onorevole mio amico Alvisi trattata questa gravissima ed importante questione sopra un capitolo del bilancio che non è quello al quale essa si riferisce realmente, rimane adesso pregiudicato l'esito della sua proposta. Io pure avrei a dire molte cose su questo argomento e sopra altri che vi hanno attinenza. Ma come si fa a trattare, adesso consimili questioni nel capitolo *delle acque*, quando la Camera sa già che la questione sollevata dall'onorevole Alvisi non si riferisce a questo capitolo? Da un'altra parte, se in questo momento si mette in votazione la proposta Alvisi, io non so, ma temo che non avrebbe un esito favorevole.

Quindi pregherei l'onorevole Alvisi a considerare che, tanto l'onorevole Cavalletto quanto l'onorevole

ministro dei lavori pubblici hanno dichiarato che la questione non è veramente risolta per ciò che concerne gli studi fatti finora, e che anzi si sono chieste maggiori informazioni. Per conseguenza, una parte della proposta dell'onorevole Alvisi non potrebbe oggi essere accettata dalla Camera, poichè non si può votare sopra un progetto di un ingegnere, per quanto abile egli sia (ed io riconosco tutta l'abilità dell'ingegnere Lanciani), quando il Ministero dice che ha bisogno ancora d'illuminarsi in proposito. Dunque il Ministero farebbe già un'eccezione nell'accettare l'ordine del giorno proposto dal mio amico Alvisi.

L'altra parte della proposta concerne la Commissione lagunale. Questa è una questione molto grave, e mi spiace che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non sia troppo intenzionato di dar corso a quelle raccomandazioni che gli vennero fatte riguardo alla necessità di completare la Commissione lagunare che ha lavorato molto e sempre per il Ministero, togliendogli così molte noie sull'argomento della laguna.

Quindi io credo che, senza far risorgere nuovamente questa questione sotto un'altra forma al capitolo 89, senza farla neppur risorgere in un altro capitolo del bilancio sul quale probabilmente io dovrò parlare, che è quello concernente i lavori dell'estuario, dove anche l'argomento dell'immissione del Brenta in laguna potrebbe trovare una sede opportuna, prego l'onorevole Alvisi di rimettere la proposta ad altra epoca, rimanendo sempre la libertà del deputato di muovere una interrogazione o interpellanza al ministro dei lavori pubblici su questo argomento.

Lasci che siano compiti tutti gli studi, che sieno prese tutte le informazioni possibili, ed allora la Camera saprà anche su che cosa dovrà votare. Nell'interesse stesso della questione che tanto ci preme, insisto presso l'onorevole amico mio Alvisi, perchè voglia oggi ritirare il suo ordine del giorno e non esporlo ad una votazione per lo meno dubbia.

PRESIDENTE. Dunque lo ritira?

ALVISI. Lo ritiro per ora e lo ripresenterò modificato... (*Rumori d'impazienza*)

PRESIDENTE. La Camera non permetterà...

ALVISI. Come potrà impedire ad un deputato di presentare una proposta in occasione del bilancio? Non credo che il signor presidente vorrà mettere ai voti se un deputato abbia o no il diritto di fare una proposta.

PRESIDENTE. Non si tratta di questo. È questione di vedere se colla sua domanda sarebbe rispettata la convenienza della Camera.

Io chieggo se può essere ammesso che un deputato il quale presenta una mozione oggi, e la ritira, vedendo forse il pericolo che corre di non essere accolta, possa rappresentarla l'indomani!

Io domando dove sarebbe la dignità dell'Assemblea, quando s'introducesse una simile usanza, e cosa diventerebbe allora il Parlamento! (*Bene!*)

ALVISI. Ho dichiarato di ritirarla, dunque non c'è più luogo a discussione.

PRESIDENTE. Sta bene!

ALVISI. Ciò non esclude nulla.

PRESIDENTE. Non esclude che al capitolo 89, se vi sarà proposta da fare riguardo allo stanziamento, il campo rimane sempre libero ad ogni deputato.

ALVISI. Io non domandava di più!

PRESIDENTE. Dunque rimane ora determinato che la proposta Alvisi è ritirata.

La parola spetta all'onorevole Tenani sul capitolo 8.

TENANI. Il discorso fatto due giorni sono dall'onorevole Mangilli...

Voci a destra. È sul capitolo 9.

TENANI. Mi dicono che io devo parlare sul capitolo 9 e non sull'8...

PRESIDENTE. Il capitolo 8 riguarda la manutenzione e la riparazione delle opere idrauliche di prima categoria.

TENANI. Io parlo in genere di quelle di prima e di seconda categoria, perchè, fra le altre cose, in alcune provincie, non si sono ancora fatte le classificazioni delle opere nè di prima nè di seconda classe.

PRESIDENTE. Essendovi identità di materia, parli su questo capitolo.

TENANI. Vi è identità certo, poichè io parlo in genere sulle acque.

Dunque io diceva che il discorso tenuto due giorni fa dall'onorevole Mangilli nella discussione generale, ma che versò esclusivamente sulla materia delle acque, mi consiglia e mi aiuta ad essere breve; anzi dichiaro francamente che avrei rinunciato alla parola, per la quale non posso che a stento vincere la naturale mia ritrosia, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici avesse date al discorso dell'onorevole Mangilli delle risposte più ampie e categoriche.

Permetta dunque la Camera che la intrattenga brevemente, e che richiami l'attenzione del signor ministro su alcuni punti che hanno attinenza esclusiva alla materia delle acque.

Se vi è un argomento che nei rapporti dell'amministrazione dei pubblici lavori importi assai alla privata ed alla pubblica cosa, è certamente questo delle acque. Le strade sono di certo un grande fattore di pubblica prosperità, ma le acque, oltre che essere esse pure un elemento di privato e di pubblico benessere, hanno in poter loro le nostre persone, i nostri averi, anzi qualche volta dall'impeto loro dipende la conservazione di alcuni territori.

Dunque è evidente l'importanza d'un buon regime delle acque in tutta Italia, tanto al sud quanto al centro e al nord per la natura torrentizia delle acque, pegli ampi e frequenti bacini maremmani e stagnanti, e per l'abbandono veramente singolare nel quale furono lasciati alcuni corsi d'acqua principali. Basti per tutti il Tevere di Roma, che i poeti dicevano biondo, ma che noi

troviamo piuttosto fangoso (*Si ride*), il quale ad ogni minaccia di imminente fiumana inonda la città portando gravissimi danni ai privati non solo, ma ostacoli e incagli altresì alla stessa amministrazione dello Stato.

Ma dove il regime delle acque è d'un'importanza ancora più grande è al nord; laggiù in quella grande ed ampia vallata percorsa dal Po che scende verso la marina *Per aver pace co' seguaci sui*: è là che calano le acque dell'Appennino ligure e centrale, di tutte le Alpi italiane e quelle altresì che scendono dal versante meridionale del Tirolo, per val Sugana e val d'Adige, e da una parte delle Alpi elvetiche pel lago Maggiore.

Aggiungo anche un'altra circostanza che rende assolutamente speciale la condizione di quella valle, ed è che i suoi abitanti, essendo giunti ad un grado di avanzata civiltà sin dai tempi più remoti, scavarono canali e innalzarono dighe quando la scienza idraulica e la pratica non avevano insegnato le norme migliori sul modo di tracciare gli uni e di erigere le altre. Ond'è che i Governi che ressero quei paesi fecero oggetto dei loro speciali studi il governo delle acque fluviali. Va ricordata soprattutto la Repubblica veneta, la quale sin dal 1505 istituiva il magistrato delle acque, e istituendolo scriveva: *Hæc materia aquarum est tanti ponderis atque momenti, ut uno verbo dici possit, importare secum consistentiam totius Stati nostri. Latinus grossus*, se vogliamo (*Si ride*), ma concetto chiaro e sapiente. Fu l'istituzione di questo magistrato che è stata, si può dire, il vivaio degli ingegneri e della scienza idraulica che, come disse benissimo ieri l'onorevole Valerio, è nata in Italia. Fu a questo magistrato ed ai suoi regolamenti che venivano a chiedere consiglio tutti gli stranieri, nello stesso modo che l'Olanda e l'Inghilterra venivano a consultare i regolamenti della sapientissima Repubblica sull'ordinamento delle flotte e degli arsenali. Gli Stati che successero alla Repubblica veneta nella valle del Po, tanto il primo regno italico quanto l'Austria (la verità si ha a dire anche quando giova allo straniero che è stato nostro oppressore), fecero tesoro delle leggi emanate da quella Repubblica; ma, mi duole il dirlo, credo che l'attuale regno d'Italia non abbia fatto altrettanto.

La legge dei lavori pubblici ora vigente, fu emanata nel 1865. Il ministro che la elaborava riconosceva che, per quanto riguarda la materia delle acque, sarebbe stato necessario forse aspettare che l'esperienza avesse dimostrato quale dei vari sistemi che regolavano allora le acque pubbliche in Italia fosse stato da preferirsi; ma prevalse il sistema della subita unificazione, e siccome si unificavano le strade ed i porti, si unificò anche la materia delle acque. Non appena quella legge fu entrata in vigore, che la Venezia fortunatamente si riuniva al regno d'Italia; e la legge del 1865 era estesa alle nuove provincie nell'ultima ora dei pieni poteri, proprio alla vigilia che si riconvocasse il Parlamento. Ma ben tosto si fecero sentire i clamori che venivano

da molte parti d'Italia, e specialmente dalla media, e dalla bassa valle del Po.

Senonchè i governanti d'allora non facevano molto caso delle osservazioni che venivano fatte su questo argomento; ed anzi io mi ricordo che un ministro di quei giorni disse a me e ad altri amici miei: a che vi dolete, voi Veneti, se si è estesa questa legge alle vostre provincie, mentre fu il vostro Paleocapa stesso che ci ha consigliati? Per buona fortuna il Paleocapa ha pubblicata una *memoria*, nella quale splende il raggio di quella mente davvero divina, e nella quale dimostrava i pericoli ed i danni che quella legge avrebbe arrecati alle provincie venete.

Ad ogni modo, non se ne fece nulla; ma, come avviene di tutte le leggi che non hanno in sè una bontà nè assoluta, nè relativa, così avvenne anche di questa, per cui si può dire con Dante

Le leggi son, ma chi pon mano ad esse?

Essa fu, ed è tuttora una lettera morta. In alcune provincie non si fecero le classificazioni delle opere; in alcune altre, dove le classificazioni furono fatte, non furono fatti i consorzi, ed in alcune altre dove furono fatte le classificazioni ed i consorzi, le provincie ed i consorzi non pagarono o non pagano. Insomma è assolutamente un caos. Questo stato di cose fu finalmente riconosciuto dall'onorevole Gadda, il quale presentava un progetto di legge alla Camera per modificare in qualche parte, viste le condizioni speciali della media e bassa valle del Po, la legge sui lavori pubblici, ma quel progetto di legge non approdò a riva.

Ora questo è un primo punto sul quale devo richiamare l'attenzione del signor ministro, sulla necessità assoluta, cioè, di formulare un progetto di legge il quale modifichi la legge sui lavori pubblici, e sia ispirato veramente ai suggerimenti della scienza e della pratica, della pubblica economia e del benessere di alcune provincie, in modo da non fare loro una posizione finanziariamente impossibile.

E non sarebbe una posizione impossibile quella per la quale una provincia dovesse pagare, come ora dovrebbe, per opere idrauliche più di quello che paghi per imposte erariali sui predii rustici e sui fabbricati?

È questo dunque il primo punto sul quale richiamo l'attenzione del ministro dei lavori pubblici.

Un altro punto è quello della spesa. Dal bilancio rilevo che per la competenza del 1873 sono stanziati per le opere idrauliche di tutta Italia circa cinque milioni. Ora io temo che questa cifra sia al disotto dei nostri bisogni; lo temo, e l'arguisco non solo dalle parole che disse l'onorevole Gabelli e da quelle che disse e che scrisse l'onorevole relatore, ma pure dal confronto colle spese che facevano gli ex-Stati d'Italia a questo oggetto; lo temo e lo arguisco finalmente da quel prospetto statistico che fu reso estensibile dal ministro al signor relatore, dal quale apparisce che

sarebbe necessaria una somma di 40 milioni per sistemare le nostre opere idrauliche. Ma io sono ben lontano dall'idea di proporre un aumento di spesa; ciò sarebbe contrario ai sani principii della buona teorica costituzionale; lascio intera la responsabilità al ministro; ieri egli la reclamava tutta intiera ed io glie la lascio; ma la responsabilità del ministro, anche quando sia vera, è alle volte un magro compenso ai cittadini che soffrono nelle persone e negli averi. Ed è per questo che io richiamo la sua attenzione precisamente sulle somme stanziare per la spesa. Io spero che egli non si lasci illudere dal seducente miraggio delle economie. Le economie sono state per molto tempo le trombe della fama di molti programmi e di ministri e di deputati, ma quante volte noi ci siamo arrischiati a fare delle economie, noi abbiamo fatto due cose: una che pare abbastanza naturale, l'altra che pare paradossale ma che è pur vera, e più vera della prima.

La prima è che siamo stati sordidi esosamente verso i privati; la seconda che siamo stati prodighi e spreconi della pubblica pecunia.

Certe leggi sull'aspettativa; certi ritagli sul bilancio dell'esercito e della marina e dei lavori pubblici potrebbero farne fede; ma io non entrerei adesso in questa materia.

Io temo che qualche economia, mal consigliata, sia stata fatta. Per esempio, io mi ricordo che io era qui in Roma, quando vennero le prime notizie della prima piena del Po; ed io mi rivolsi ad una persona molto competente in siffatte cose, domandandogli: quali profezie fate voi delle nostre arginature della valle del Po? Ed egli mi rispondeva: temo assai per la provincia di Mantova. E perchè, domandai io? Perchè là le arginature sono depresse, e non si sono rialzate abbastanza per economia. Abbiamo poi visto che cosa è successo nella provincia di Mantova.

Così pure io credo che una economia, e sconsigliata, sia stata fatta ad Ostiglia; e so che alcuni corpi provinciali hanno fatto dei reclami in proposito fino dalla passata primavera.

Il signor ministro mi dirà che ad Ostiglia non abbiamo avuta la rotta; ma il merito è dovuto al corpo degli ingegneri; alle disposizioni date dal Governo, ad un uomo, che non voglio nominare perchè la sua modestia è pari in lui al sentimento del dovere; e finalmente all'attività ed alla abnegazione dell'esercito, di quell'esercito, o signori, del quale non so bene se sia maggiore in me l'orgoglio di averne fatto parte, o il dolore di non più appartenervi. (*Bravo!*)

Questo è il secondo punto, su cui richiamo l'attenzione del signor ministro.

Ce n'è finalmente un terzo e l'ultimo, sulla qualità dei lavori che s'intende fare all'arginatura del Po e degli altri fiumi della sua ampia vallata.

I lavori che si fanno o si faranno, consisteranno anzitutto nell'interclusione delle rotte. E qui mi sia

permesso di dire una parola di elogio a quegli ingegneri che hanno diretto l'interclusione della rotta di Guardia Ferrarese; e questa parola spero che sia uno scarso ma non inutile compenso a tutti quegli strali, ai quali furono fatti segno da una stampa astiosa e pettegola, e anche da alcuni di coloro che provandone maggiormente il beneficio avrebbero dovuto essere ben maggiormente riconoscenti.

Un altro lavoro che si farà è quello del rialzo degli argini. Ora, o signori, non so bene dove andiamo con questo rialzo degli argini. Io ho visto le dighe dell'Olanda settentrionale le quali non hanno nulla a che fare con le grandiosissime ed imponenti della bassa valle del Po. A memoria mia gli argini si saranno elevati di un metro, un metro e mezzo: mi si permetta un argomento *ab homine*; la mia casa paterna tempo fa si trovava al livello degli argini, ed ora, vi è appena al loro livello il piano superiore. Dove andiamo, dico io, con questo rialzo degli argini? Più si rialzano gli argini più cresce la spesa, più la difesa è difficile.

Io non sono idraulico naturalmente, e in fatto di cose tecniche mi guardo bene dal venire a fare delle proposte concrete.

So bene che in fatto di cose tecniche l'opinione pubblica è alle volte una grande ignorante, ma quando il senso comune che sarà, se volete, anche il senso grosso, ma che è il senso di tutti, vi dice che qualche cosa bisogna fare, qualche cosa di radicale, codesto pubblico e universale giudizio è pure un gran che.

Alcuni vi parlano di scavare un nuovo canale, gli altri di imbrigliare i bacini superiori alpini, altri di correggere e meglio governare le foci del Po.

Si studi, si delibere e si provveda.

Pensate, o signori, che non si tratta solamente di salvare delle proprietà e delle persone, si tratta pure di conservare dei territori. Ma se la rotta fosse nata a Ostiglia dove c'erano trenta metri d'acqua che si sarebbe versata sulla campagna, ma che cosa ne sarebbe avvenuto?

Io ho domandato ad un distinto ingegnere idraulico, per l'appunto quando si temeva della rotta di Ostiglia: quale è la profezia che mi fate sulle provincie di Rovigo, di Mantova e di Verona? Ed egli mi rispose queste precise parole: *si vuota il Po*.

Certo le parole non bisogna prenderle nel loro senso stretto letterale, ma la frase racchiudeva una grande e terribile verità.

Dunque questo è l'ultimo punto sul quale richiamo l'attenzione del ministro. Chiegga egli consiglio ed aiuti agli ingegneri suoi ed a quegli altri che illustrano la scienza idraulica in Italia, ed è impossibile che i cultori di cotesta scienza veramente italiana, ai quali Napoleone I rendeva omaggio nella sua splendida descrizione dell'Italia, è impossibile, io diceva, che non si trovi modo di sciogliere l'ardua questione.

Certo è impossibile di allontanare assolutamente

qualunque pericolo per l'avvenire: per ottenere ciò bisognerebbe sopprimere le Alpi e gli Appennini, anzi costringere addirittura le acque a correre a ritroso, ma dico *acque, non tempesta. (Bravo! Bene!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torrigiani.

(Il deputato Giani si alza per parlare.)

Onorevole Giani, la parola non spetta a lei, ma all'onorevole Torrigiani.

TORRIGIANI. Se l'onorevole Giani desidera parlare, io propongo che si eliminino dal mio cognome le due prime sillabe, e così la parola resta a lui. *(ilarità)*

PRESIDENTE. Può darsi che nel profferire il nome dell'onorevole Torrigiani mi siano rimaste in bocca le due prime sillabe ed abbia pronunziato solo le due ultime. *(ilarità)* Però debbo osservare che l'onorevole Giani non è nemmeno iscritto su questo capitolo, ma solo sul capitolo 89. Perciò parli l'onorevole Torrigiani.

TORRIGIANI. Io faccio plauso al discorso dell'onorevole preopinante, e credo che l'attenzione del Ministero sarà chiamata dalle sue parole su questo argomento, quantunque sia convinto che prima d'ora l'onorevole ministro ha studiato questa difficilissima ed importantissima questione. Credo pure che, se noi potessimo avere quello che l'onorevole ministro ha già presentato alla Commissione, non solamente in gran parte, ma forse nella totalità sarebbero adottate le proposte fatte dall'onorevole preopinante.

La Commissione ha osservato nella sua accurata relazione, che il ministro ha dato un conto delle spese che occorrono nelle diverse provincie per le opere idrauliche necessarie per ridurre in stato di sufficiente difesa i fiumi ed i torrenti classificati in seconda categoria.

Da questo conto io veggo che si richiede una somma di quasi 40 milioni, oltre le spese di riparazione per i danni cagionati dagli ultimi avvenimenti, riparazioni che sono non solamente necessarie, ma urgenti.

Del resto io mi preoccupo anche dell'opinione pubblica, la quale va vagando in certe proposte, che sarebbe pur bene se non di eliminare, di modificare, e per cui sarebbe pur bene di sentire la parola della scienza, la quale varrà sicuramente a rettificare queste opinioni, le quali sono arrivate fino al punto di parlare di disalveamento del Po. *(Segni negativi del ministro dei lavori pubblici)*

Vedo che l'onorevole ministro mi fa un cenno di sorpresa. Ebbene io gli dirò che non si tratta di opinione volgare ma di opinione emessa da persone competenti, e che meritano sicuramente tutta l'attenzione del Governo.

Ora se vi ha modo realmente di modificare queste opinioni, è quello che l'onorevole ministro non tardi a mostrare che cosa ha voluto indicare colle opere di difesa che comprende la cifra a cui si è voluto alludere.

Necessariamente un accurato studio ha dovuto precedere per determinare la spesa ingente di 40 milioni. Ora io dico la verità che questi ultimi avvenimenti, che naturalmente non solo hanno fatto parlare, ma hanno fatto piangere tanti, mi persuadono di una cosa, che non bisogna spingere i pensieri un po' innanzi.

L'onorevole preopinante ha alluso a certe condizioni di difesa le quali si sarebbero sperate sempre, ed io credo che abbia ragione. Ma si tratta di avvenimenti straordinari ed io credo che non abbiano ragione coloro che suppongono che col piantare dei boschi e col impedire che alcuni boschi siano tagliati si potrebbe venire ad impedire anche i danni che si sono pur troppo in questi giorni verificati.

Quando io veggo che le inondazioni hanno cominciato nelle Indie, terminando in Norvegia, in verità l'Italia si trova come una frazione in mezzo a tutta questa gran parte di territorio, non solamente europeo ma mondiale che è stata inondata.

Quando uno stato così straordinario presentasi, non vi hanno difese umane che possano impedire i disastri che ne derivano. Quindi io termino col desiderare che al più presto possibile gli studi, non dico solo pensati, ma fatti dal ministro dei lavori pubblici, siano fatti pubblici e conosciuti, e me ne persuade quello che ha indicato lo stesso relatore del bilancio.

Se l'onorevole ministro vorrà rispondermi assicurando che non tarderà a comunicare questi studi, io credo che sarà fatta una buona cosa non solo per la Camera, che, sono persuaso, lo desidera come lo desidero io, ma per tutto quanto il paese, perchè si verranno così a correggere e indirizzare sulla buona via alcune delle opinioni che si sono manifestate e che non vorrei che acquistassero una preponderanza in tutto quanto il paese.

PRESIDENTE. L'argomento del capitolo 8 è identico a quello del capitolo 9, su cui è iscritto l'onorevole Costa; perciò gli do ora facoltà di parlare.

COSTA. Nella discussione del bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1872, io ricordava all'onorevole ministro essere necessario che l'argine detto di Sedone, appartenente al consorzio di Zerbolò, fosse dichiarato di seconda categoria.

L'onorevole Devincenzi rispondeva che si stava studiando una legge per mutare la classificazione delle opere idrauliche.

Dalla promessa sono passati sei mesi, e neppure le recenti sventure pare abbiano bastato a persuadere dell'urgenza di mutazioni nelle opere e nelle spese che regolano il regime dei fiumi.

Abbiamo conceduti poco fa nove milioni per riatrare le ultime rotte. Stato, provincie, comuni e consorzi si suddivideranno poi l'onere a seconda della legge vigente.

Ma è egli giusto che quelle provincie, quei comuni, quei consorzi, che si trovano gravati di onere superiore

alle loro forze perchè tutelarono, coi loro lavori, interessi superiori al limitato loro territorio, siano mantenuti in quegli oneri, e non si tenga conto delle straordinarie spese che anteriormente all'ultima piena dovettero sopportare?

A me non pare; e spero non sembrerà neppure al signor ministro, a cui la giustizia distributiva sta tanto a cuore.

Fu già detto altra volta che l'argine di Sedone fu, per equivoco, classificato fra le opere di terza categoria; fu detto, che rotto quell'argine rimangono gravemente compromessi quelli di Campomaggiore e Siccomario, le strade provinciali fra il Ticino ed il Po, e due ferrovie.

Il ripeterlo giova; e, se il signor ministro ne dubitasse, non avrebbe che ad informarsi con quanta ansietà vigilavano, nelle recenti piene, gli interessati alle ultime opere, sulla solidità del primo; non avrebbe che a ricordare come il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei lavori pubblici confermassero la necessità da me raccomandata.

L'argine di Sedone testè non fu rotto; ma fu rotto nella primavera passata, ed il consorzio di Zerbolò spese oltre a 30 mila lire per riattarlo, ed i proprietari avevano già avuto, per le inondazioni precedenti, un danno di oltre 150 mila lire. Nè basta, perchè per rialzare quegli argini in modo da resistere ad una nuova piena, occorreranno ancora più di 100 mila lire.

Anche nel 1868 la piena vinse quell'argine.

Ora io chiedo che nel riparto delle somme concesse dal Parlamento, sia per sussidi ai privati che per soccorsi ai comuni o corpi morali, non si dimentichino i privati, il comune ed il consorzio di Zerbolò.

Nè la mia esigenza parrà soverchia quando si rifletta che si tratta d'un circondario il quale potrebbe domandare ben maggiori indennizzi.

Ma se, per ora, esso deve tuttora risentirsi del flagello di guerre guerreggiate e di requisizioni militari; se anche il flagello delle passate rotte non gli si può totalmente compensare, procuriamo almeno, come giustizia vuole, di risparmiargliene dei nuovi nell'avvenire.

Colle forze della natura non si scherza, ed esse sono più tenaci della inerzia burocratica.

Io prego adunque l'onorevole ministro pei lavori pubblici a dirmi se e quando egli intenda presentare il progetto di legge promesso nel giugno passato per una nuova classificazione delle opere idrauliche, e se nelle distribuzioni dei sussidi terrà conto delle mie domande.

RONCHEL. Dopo quanto fu detto dall'onorevole Tennani sul governo del Po e sulle necessarie riforme tecniche ed amministrative a me non resta che dire due parole intorno alla sistemazione delle arginature del Panaro. Pregherei l'onorevole ministro di dirmi se veramente si sta sollecitando l'urgente sistemazione degli argini reclamata dai moltissimi guasti recati

dalle ultime inondazioni, e se, come più volte è stato promesso dal ministro dei lavori pubblici dal 1862 in poi, verrà finalmente presentato alla Camera il progetto di legge sull'immissione del Panaro in Cavamento. L'onorevole ministro sa quanto sia urgente la sistemazione del secondo ramo del Panaro detto della Lunga. Quel ramo minaccia un disastro immenso alla città di Finale nell'Emilia. Naturalmente quella egregia città e tutto il suo territorio stanno aspettando con un'ansietà, pari alla grande sciagura che loro sovrasta, che la promessa del Governo sia mantenuta.

Sarò grato al signor ministro se mi vorrà dare in proposito quegli schiarimenti e quelle assicurazioni che valgano a calmare gli animi giustamente e profondamente commossi.

GIANI. Dopo tutto quello che hanno detto i miei onorevoli colleghi, mi rimangono poche cose ad aggiungere. Al capitolo 9 sono iscritti tre milioni per lavori a farsi nel 1873. Questa somma era già stanziata prima che succedessero le piene, quindi l'onorevole ministro e l'onorevole Cavalletto non potranno che far eco alle mie parole, quando dirò che le opere di manutenzione che si crederono necessarie prima dell'epoca delle piene vanno ora duplicate, triplicate ed anche quadruplicate pel fatto di quel disastro. Voi sapete che nella manutenzione degli argini sono assolutamente compresi i restauri delle armature delle scarpe.

Ora tutto è scomparso in queste piene. Come volete provvedere al danno coi 3 milioni che avete già calcolati sulle spese che erano già necessarie prima?

Dico adunque essere necessario d'aumentare questa somma e ne fo formale proposta, credendo che la Camera abbia elementi sufficienti per giudicare dell'opportunità di questa mia domanda. L'onorevole ministro per i lavori pubblici ha già fatto conoscere alla Commissione che per mettere in discreto stato di difesa gli argini di questo fiume occorrono 39 milioni; dico quindi che se aumentiamo di tre milioni soltanto la somma che è stanziata, certo non andremo fuori di quello che può essere creduto assolutamente indispensabile per questo oggetto. In fatti in questa manutenzione dell'arginatura deve essere compreso il restauro di tutta l'armatura delle scarpe che sono state distrutte dalle piene, e cioè per mantenerle nelle condizioni in cui furono costrutte.

Un commissario. È una spesa straordinaria.

PRESIDENTE. Qui si tratta della parte ordinaria, onorevole Giani.

GIANI. Dico che questa è parte ordinaria. (No! no! dal banco della Commissione)

GIANI. È curioso che non appartenga alla parte ordinaria del bilancio una spesa di manutenzione.

Un commissario. Sono riparazioni straordinarie.

GIANI. La riparazione di queste scarpe che non hanno più la loro pendenza, di queste scarpe...

PRESIDENTE. È una spesa straordinaria, poichè non deve ripetersi in tutti gli anni.

GIANI. Si vorrà così, ma assolutamente non può esserlo. La spesa di riparazione delle scarpe non è che una spesa ordinaria di manutenzione. Mi appello all'onorevole Cavalletto, che dica se gli ingegneri idraulici o gli ingegneri civili intendono ciò in altro modo. Che s'intenda dagli altri va bene, ma di fatto per manutenzione di un argine s'intende mantenere le scarpe nella pendenza che devono avere per resistere alle piene. E quando voi invece volete mettere queste fra le opere straordinarie, dico che non avrete manutenzione degli argini.

Io credo dunque, nell'interesse della mia provincia, di doverne parlare, perchè penso che il signor ministro non abbia i fondi necessari per poter mettere in stato di difesa quegli argini nell'anno se si lasciano le somme come sono.

Io dico che se egli presenterà delle leggi, se queste faranno il loro corso, non saremo in tempo di eseguire i lavori indispensabili per mettere in difesa quell'arginatura. Se poi succederanno disgrazie, la mia coscienza almeno sarà tranquilla, perchè avrò detto quel che dovevo dire.

Dappoichè si è parlato di sistemazione di fiumi e di manutenzione di queste opere, credo anch'io di dover dire brevi parole su questo argomento.

Io reputo che sia più utile pensare a tener gli argini alti, grossi e ben difesi nelle loro scarpe di quel che pensare a nuovi sistemi.

Un giorno, giusto per mia istruzione, osservava un progetto che si era fatto d'imbrigliare le acque dei laghi perchè non scorressero nel Po nei tempi di piena. Ebbene, se io non erro, l'esimio mio maestro Lombardini, calcolando l'afflusso della piena del 1868 dal 30 settembre al 3 ottobre, mi offriva questo risultato che, se si fosse chiuso l'emissario del lago Maggiore, si avrebbe ottenuto un'altezza di 6 metri sopra la piena di 7,50 che vi era allora.

Domando io se si potrebbe imbrigliare il lago Maggiore per aumentare quella piena di 7,50 sullo zero di altri 6 metri?

Tutti i paesi del lago sarebbero coperti d'acqua sino ai tetti con affogamento di tutti: dunque credo che un tale progetto sia da rilegarsi fra quelli che non hanno altra ragione d'essere se non perchè se ne discorre.

Dunque, il far scemare le piene del Po imbrigliando le acque dei laghi, volendo anche ammettere che fosse possibile, sarebbe sempre ritenuto dannoso da tutti gli esperti.

Non ricorderò, in riguardo ad altri progetti, di fare degli altri canali secondari pel Po, che il nome dell'illustre Paleocapa, il quale ha sentenziato sempre dannoso qualunque diversivo alle acque del Po, anzi, aveva proposto persino di otturare il canale di Goro,

cioè di renderlo canale di navigazione e di scolo pel'isola d'Ariana.

Canali molteplici quanti più si possono occorrono alla sfociatura dei fiumi, perchè dove cessa la pendenza alle acque è necessario espanderli per molti canali innalzandone però gli argini fino ove possa essere dannosa l'espansione delle acque nei paesi o terreni coltivati circostanti.

Nè mi si dica che gli argini del Po siano di questa altezza spaventevole, perchè non c'è argine che superi l'altezza di otto metri sopra il livello delle campagne.

Dirò di più che io non credo molto esatto l'alzamento che si attribuisce alla piena del 1868 che, per quanto a me consta, non produsse nella provincia di Mantova alzamento maggiore di 0 47 in 0 50 centimetri sopra quella del 1801, di centimetri 15 su quella del 1839, e ciò specialmente all'idrometro Ronco corrente allo sbocco dell'Oglio.

Dirò da ultimo che i raddrizzamenti degli alvei dei fiumi sono condannati dai più riputati idraulici, perchè si dice che un fiume si prende il letto che gli è necessario per la sua pendenza e la massa delle sue acque e per le pendenze dei terreni tra i quali scompare. Per cui io raccomando al signor ministro di pensare di rialzare gli argini, di farli grossi quanto è necessario, di tenerli ben sistemati nel piano, e le scarpe e loro difese in buono stato.

E perchè si è parlato del modo di difesa dei fiumi, dirò che, disgraziatamente, ora si è abbandonato il vecchio sistema italiano, che era di tenere lontano dal piede degli argini le correnti perchè non facessero ingorghi sotto le scarpe. Ora si volle abbandonato assolutamente il sistema dei pennelli. Io credo che il ministro dei lavori pubblici dovrebbe mettere allo studio anche questo grave problema, se sia necessario di tenere con pennelli le acque lontane dalle scarpe dei fiumi.

Devo poi anche raccomandare al signor ministro una cosa necessarissima e che riguarda la manutenzione delle strade. Nella legge del 1865 all'articolo 122 è detto che quelli che passano lungo le strade sono obbligati a concorrere nelle spese di ordinaria riparazione e manutenzione.

Ebbene, il Ministero dei lavori pubblici con un decreto speciale ha involto quest'articolo, ed ha detto ai comuni, alle provincie, ai privati: mantenete voi gli argini, e noi vi daremo un corrispettivo.

Io credo che questo sistema sia costosissimo e dannosissimo alla viabilità, specialmente per gli argini in tempo di piena.

Il perchè io pregherei il signor ministro a voler ricondurre il regime relativo agli argini a quanto è stabilito dalla legge, cioè tenerne il Governo la manutenzione, e far concorrere con quella quota di spesa che egli crede i comuni, le provincie ed i privati.

CAVALLETTO. Io non mi dilungherò molto perchè i lunghi discorsi a me non piacciono. Io accetto il fondo stanziato in bilancio. Noi abbiamo qui la dotazione annuale di 3 milioni, e coi residui che vengono portati sull'esercizio di quest'anno abbiamo 5 milioni; di più abbiamo 9 milioni nella parte straordinaria. Io temo che ci mancherà il tempo per eseguire i lavori relativi.

Soltanto io devo domandare che la dotazione ordinaria pelle spese di riparazione e manutenzione delle opere idrauliche di seconda categoria negli anni futuri, sia aumentata; poichè con 3 milioni non si può fare cosa veramente utile ed efficace per mantenere e riparare gli argini, e per evitare nuovi disastri.

Sui disastri occorsi in quest'anno, che furono veramente gravissimi, e che nella valle del Po commossero giustamente quelle popolazioni, io debbo fare qualche osservazione che forse riuscirà di conforto.

Io credo che se le arginature del Po, in tutta la loro estensione, avessero avuto il franco normale degli 80 centimetri sopra l'ultima massima piena, il disastro gravissimo della rotta dei Ronchi noi non l'avremmo sofferto.

La piena fu veramente straordinaria in altezza, non in entità.

Io credo che la piena del 1705 sia stata molto maggiore di quella del 1872.

Si dice: queste piene si fanno sempre più alte, altissime. Che cosa vuol dir questo? Vuol dire che il sistema delle arginature fu migliorato, fu reso capace di sostenere piene sempre più alte, e le rotte per esso nel fatto si sono rese meno frequenti, e ve ne darò un esempio, che tolgo dagli scritti magistrali di un venerando ed illustre idraulico italiano, che la scienza conta ancora fra suoi più zelanti coadiutori, il celebre Lombardini.

Nella piena del 1705, la quale a Ponte Lagoscuro fu inferiore di metri 1,20 a quella del 1839, si ebbero nell'argine cremonese una rotta, nel mantovano vi ebbero negli argini del Po ben 48 rotte; in tutta la provincia di Mantova, cioè nelle arginature dei vari fiumi del Mantovano, si ebbero non meno di 273 rotte. Disastri di questa fatta noi veramente non li abbiamo oggidì. Se noi rialzeremo gli argini, e daremo ad essi un conveniente franco (e credo che questo franco non debba eccedere un metro sopra la piena ultima), noi saremo sicuri in avvenire dalle tracimazioni, ossia dai trabocchi. È certo che bisogna provvedere anche all'ingrossamento e robustamento degli argini; perchè quando per contenere le piene più alte noi rialziamo le arginature in modo da smaltire le acque di piena anche nei casi straordinari, bisogna che gli argini abbiano maggiore resistenza; bisogna che dove le campagne sono basse, gli argini siano rinfiancati con banche, che siano bene assicurati; che se noi non faremo questo, non avremo le rotte per tracimazione, ma avremo le rotte per sifone, le quali

sono ancora più pericolose, in quanto che non danno tempo alla difesa. Noi abbiamo avuto in questa piena la rotta di Brede e la rotta di Sant'Alberto sull'Oglio, le quali avvennero per sifone, come avvenne fatalmente la rotta di Guarda Ferrarese nel maggio del 1872. Quindi bisogna provvedere anche al robustamento ed all'ingrossamento degli argini.

Ma questi lavori si possono essi fare come opere straordinarie? Se ci sarà uno stanziamento relativo al lavoro progressivo ma sollecito di cotesto riordinamento io accetterò che la spesa ne sia registrata fra le straordinarie.

Ma, se si volessero poi mettere nelle opere straordinarie anche le riparazioni frontali, io mi opporrei decisamente in quanto che, se si classificassero come straordinarie le spese per coteste riparazioni, ne conseguirebbe che ogniqualvolta si superasse una data somma di spesa, si dovrebbe presentare un progetto di legge, e quindi si farebbe spendere allo Stato il doppio ed il triplo, perchè il fiume non aspetta che il progetto sia discusso e tradotto in legge, e mentre voi deliberate, esso vi porta via gli argini. Quindi per le riparazioni frontali io mi accordo pienamente coll'onorevole Giani, e dico che queste debbono essere considerate come spese ordinarie, e deve esserci in bilancio un fondo abbastanza abbondante per sopperire a tutte le spese di manutenzione e di riparazione degli argini. Quello poi che debbo ripetere e raccomandare vivamente si è che ci deve essere nell'amministrazione centrale una vera direzione tecnica, perchè, se non avrete una direzione tecnica, non avrete un indirizzo uniforme nè provvedimenti a tempo, essendochè l'amministrazione che non è tecnica, non conosce nei diversi casi la importanza dei provvedimenti, la necessità dei lavori, e molte volte autorizza lavori che possono essere dilazionati, dilaziona lavori che devono essere d'urgenza eseguiti; quando vi sarà una direzione tecnica, essa saprà quali lavori debbono avere la preferenza sugli altri.

Io rinnovo quindi la raccomandazione, perchè al più presto si riformi l'amministrazione centrale, senza di che noi avremo a soffrire nuovi disastri. (*Bravo!*)

LOVITO. Io veramente non parlo sull'arginatura del Po, ma tratto un argomento più generale.

Il titolo terzo della legge pei lavori pubblici, come sa la Camera, come sa l'onorevole ministro, comprende opere di quattro categorie, in tre delle quali c'è concorso da parte dello Stato. Le opere contemplate nella prima e seconda categoria sono state comprese in elenchi; quelle però che riguardano le categorie terza e quarta non vi sono comprese non solo, ma non c'è ancora nessuna sanzione penale per le disposizioni che le riguardano.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non sento nulla.

Una voce. Chiacchierano tutti, cominciando dai ministri.

LOVITO. Io vorrei dunque pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici a volere rivolgere la sua attenzione sulle disposizioni della sezione quarta e quinta del titolo terzo della legge sulle opere pubbliche, acciocchè le opere contemplate nella terza e quarta categoria delle opere idrauliche, sieno fatte ed abbiano una sanzione penale, e che queste disposizioni abbiano una volta esecuzione.

Ma le mie raccomandazioni non si fermano qui. Queste opere hanno il carattere di obbligatorietà, come risulta dal comma terzo dell'articolo 103, che dice :

« A richiesta dei principali o immediati interessati, e quando sia voluto dalla gravità e dalla estensione dei danni minacciati, il Governo potrà rendere obbligatorie pei proprietari e possessori anzidetti, come per le provincie e pei comuni, anche le opere necessarie alla difesa delle sponde dalle corrosioni. »

Ora questa gravità ed estensione di danni minacciati, anzi verificatisi, è stata mai osservata, almeno in molte parti dello Stato? Credo che l'onorevole ministro non dissenterà da quello che io dico. Ebbene, importa che ciò si faccia, e che la legge per questa parte sia eseguita.

Ma v'ha di più. Nel categorizzare le opere che sono iscritte poi alla seconda categoria, all'articolo 174 è detto che, entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, il Governo del Re pubblicherà un elenco delle arginature e opere idrauliche, ecc., da comprendersi nella seconda categoria, purchè siano tra quelle per cui lo Stato ebbe un apposito stanziamento in bilancio dopo il 1860.

Da questo nasce che la disposizione dell'articolo 174 è un limite irragionevole all'iscrizione nella seconda categoria, di tutte quelle opere per le quali fino al 1865 non fu iscrizione nel bilancio: tutto che importanti, non ebbero la fortuna di essere collocate nella seconda categoria.

Spero che l'onorevole ministro e la Camera consentiranno che non tutte le opere le quali dovrebbero essere contemplate nella seconda categoria erano state contemplate in bilancio dal 1860 al 1865, epoca della pubblicazione della legge.

Di queste mie osservazioni la Camera ed il Ministero non si maraviglieranno oggi, se anche nel 1865, quando la legge fu votata, io mi trovavo alla Camera, perchè questa legge è stata presentata complessivamente con altre quattro che costituiscono le leggi fondamentali amministrative, che ora regolano il paese e che sono state votate per allegati.

La Camera dunque ed il ministro riconoscono con me che, quando le leggi si votano per allegati, non si può fare una discussione molto minuta, ed avviene che si parla molto, ma non si conclude proporzionalmente.

Più specialmente poi la relazione di questa legge e la compilazione degli articoli della medesima furono affidati all'onorevole Restelli, come competente e per

essere della provincia lombarda, dove il regime delle acque era meglio inteso. Ma ciò che costituiva allora il merito del relatore, perchè più conoscitore della materia, è ciò che costituisce oggi appunto il difetto della legge, perchè egli supponeva che in tutte le parti dell'Italia le opere che si dovevano comprendere nella seconda categoria fossero state regolate precisamente come nella Lombardia, e che fossero alloggiate per esse delle somme nel bilancio dello Stato dal 1860 in poi.

Per queste ragioni io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dirmi se egli abbia rivolta la sua attenzione sull'esecuzione delle sezioni terza, quarta, quinta e sesta della legge accennata sulle opere pubbliche, e se egli intenda in una proposta di legge che presenterà alla Camera, relativa alla materia idraulica, se intenda, dico, comprendere anche la correzione di questo articolo 174, che, ripeto, non instabilisce un criterio, ma stabilisce un limite, secondo cui non erano considerate come opere di seconda categoria se non quelle per le quali era allogata una somma in bilancio dal 1860 sino al 1865.

L'onorevole ministro avrà compreso che questo non era un criterio, ma era una limitazione per impedire che venisse di troppo impinguato l'elenco delle opere di seconda categoria, e vorrà provvedervi.

CADOLINI. (*Della Commissione*) Ho domandato la parola quando l'onorevole Gianì voleva che fosse aumentato lo stanziamento del capitolo 9 per la ragione che occorre riparare ai danni prodotti dalle ultime piene. Ora a me sembra che gli aumenti di spese derivanti da queste opere devono essere stanziati nelle spese straordinarie. Se l'aumento di questo capitolo si dovesse fare pur tenendo conto delle ragioni esposte dall'onorevole Cavalletto, allora io lo comprenderei. E gli osservo che questa somma è insufficiente ad eseguire quello che sono effettivamente le opere di riparazione e di conservazione, quando gli argini si trovano già nelle condizioni normali. Allora, se questo è vero, il Ministero, quando le opere saranno ristaurate, dovrebbe proporre nel capitolo del bilancio quest'aumento. Ma questo, ripeto, deve aver luogo in relazione collo stato regolare ed ordinario delle opere, quando siano riparate, e non già in relazione collo stato eccezionale in cui oggidi si trovano, cioè di aver bisogno di riparazioni, per essere poste in stato normale.

Perciò io credo che per ora conviene mantenere il capitolo come è, salvo ad accrescerlo allorquando nei bilanci successivi si sarà riconosciuto che ciò sia effettivamente necessario.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Ghinosi.

GHINOSI. Io avrei voluto fare un discorso sul capitolo delle acque, ma alle 6 meno 10 minuti credo che sia meglio...

Voci. A domani! a domani!

GHINOSI. A meno la Camera non mi consenta di parlare domani...

Voci. No! no! Parli adesso!

PRESIDENTE. Non c'è dubbio che deve parlare adesso. Non si sono votati che due capitoli in questa seduta.

GHINOSI. Siccome ho sentito a dire *domani*...

PRESIDENTE. Prego coloro che vogliono rimandare questa discussione a domani di osservare che non so come sarà possibile raggiungere la fine di questo bilancio, se non si votano che due capitoli al giorno.

GHINOSI. Io voleva far presente all'onorevole ministro dei lavori pubblici che la questione del Po è una questione gravissima. Come hanno già fatto gli onorevoli Mangilli, Tenani e Giani, io mi sarei industriato a provarvi che non basta lo spendere qualche milione per provvedere, dopo il danno, al riattamento delle arginature attuali, ma che importa fare un profondo studio di tale questione, e che importa pigliare alla perfine un partito il quale ci meni ad una riforma radicale dell'odierno sistema di difesa.

Avrei voluto rispondere pure all'onorevole Torrigiani, il quale, per calmare le nostre apprensioni, diceva che non era un fatto straordinario e speciale l'ingrossamento del fiume Po, poichè dall'India al Tago, sino alla Norvegia e non so fin dove, tutti i fiumi si gonfiarono e strariparono.

Io, per ciò che mi riguarda, a questa osservazione oppongo il fatto che da cento e più anni ad oggi, tutte le massime piene del Po raggiunsero un livello sempre crescente, e che la massima piena dello scorso anno superò di ben quaranta centimetri il livello di quella del 1868.

Stando così le cose, è evidente che c'è una causa permanente, la quale d'anno in anno rende più pericolose, più indomabili, dirò così, le piene del Po, e quindi bisogna rintracciare questa causa se vogliamo metterci una buona volta in tale condizione da non dover accettare nuove lotte col re dei nostri fiumi; perchè o vincitori o vinti noi perderemo sempre, sia che a forza di sacrifici e di spesa si riesca a contenerlo nei suoi limiti, sia che, non riuscendo, esso straripi, e ci tocchi poi ricondurlo nel primitivo letto dopo avere veduta sommersa e rovinata una gran parte del nostro paese.

Questa non è una questione locale, è una questione generale; per conseguenza, io, mentre sono perfettamente d'accordo cogli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto nel chiedere che sia studiata la questione e si lavori sin d'ora a rimettere le arginature in buono stato, faccio un passo più in là, faccio la formale proposta (senza intenzione ostile verso il Governo, verso l'amministrazione, o verso i pubblici funzionari) di una inchiesta sulle condizioni dell'arginatura del Po, e sulle cause che produssero le ultime rotte.

Questo per la parte generale.

Vengo ora a quella che sarebbe stata la seconda parte del mio discorso, e che sarà invece un secondo sommario.

Io voleva fare degli appunti sul modo col quale le opere straordinarie che si stanno costruendo vengono eseguite.

Anzitutto, c'è un ritardo scandaloso nell'approvazione degli appalti; questo sistema io non l'approvo; ma una volta che ci siamo messi nella via degli appalti, è utile, indispensabile, che si approvino i contratti colla maggiore celerità.

So che ad Ostiglia fu conchiuso l'appalto per la gettata di massi e buzzoni nel fiume Po; le carte furono mandate da Erode a Pilato, e credo che attualmente si trovino al Ministero; e intanto non si lavora.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Si lavora ad Ostiglia.

GHINOSI. Perdoni, onorevole ministro, io non sono stato ad Ostiglia da parecchio tempo; ma so che cosa c'è di nuovo, ed affermo che fino ad oggi, nei lavori sott'acqua, si è proprio gettato via il denaro.

Così nella rotta di Brede; notizie vecchie e notizie recenti mi provano che l'interclusione non si è potuta fare (questo è fuori di questione), e che ultimamente si ebbe anche il coraggio di demolire una parte dell'argine maestro per costrurre (e invano) più facilmente l'arginello d'interclusione; e noi arriveremo forse al maggio prima che siano trascorsi i 90 giorni prescritti, e l'appaltatore non avrà ancora eseguito le opere assunte; poichè, di mano in mano che egli le fa, il Po s'incarica di distruggerle. E quali sono le conseguenze di questi ritardi, che io volentieri dichiaro indipendenti dalla volontà del Genio civile, e dipendenti solo da appalti fatti con poca previdenza e meno cautela, fatti con assuntori i quali, come del resto è naturalissimo, preferiscono guadagnare, anzichè lavorare? Questo è il fatto, e non c'è niente a ridire. Di più, non si fa nulla al rimanente delle arginature nel riparto di San Benedetto lungo le rive del Po, arginature che sono danneggiate, che in molte parti hanno bisogno di riparazioni urgentissime, arginature infine che uomini tecnici dichiarano non più atte a resistere ad una piena ulteriore.

Fatti questi appunti, io lascio intiera la responsabilità dei lavori, della loro non esecuzione, della loro esecuzione cattiva, all'onorevole ministro, il quale non sembra d'altro desideroso che di rispondere personalmente di tutto e di tutti; egli non fa che parlarci della sua responsabilità, per parte mia io gliela lascio intiera.

Ma, prima di terminare, voglio ancora, in linea di fatto, muovergli una domanda. Intende l'onorevole ministro di rialzare sì o no gli argini depressi, quelli cioè che si trovano inferiori, non solo al livello dell'ultima piena, ma a quello della piena del 1868? quelli che furono già designati come destinati ad un futuro rialzamento... che non si esegui mai, d'onde la causa prossima della rotta di Revere? Se sì, io gli muovo una seconda domanda. Crede l'onorevole ministro di potere, prima della futura piena d'autunno, condurre a termine l'o-

pera di rialzamento dei 155 chilometri d'argine che rimangono? E specialmente l'argine destro del Po ed il sinistro del Secchia specialmente depressi? Io non so davvero come con *coeur léger* egli possa veder passare giorni e poi giorni, senza avere già ordinati e cominciati i lavori per rialzamenti indicati.

Sta bene che si lavori per intercludere le rotte, ma sta pur bene che si provvegga anche per l'avvenire, e che questi argini incapaci di ritenere anche una piena mezzana siano portati al livello regolamentare.

Farò un'ultima raccomandazione. Una volta nella provincia di Mantova e nella provincia vicina di Ferrara, c'era una specie di scuola speciale pratica d'ingegneri idraulici addetti al fiume Po; vi facevano la loro carriera, quasi senza moversi, e conoscevano perfettamente e fiume, e ripari, e popolazioni ed autorità locali.

Il Po non si può conoscere in soli due o tre mesi. Gli stessi idraulici più rinomati del mondo, quando fossero mandati a far gl'ingegneri di riparto sul Po, e dovessero provvedere ad un caso straordinario, si troverebbero inetti a farlo, mancherebbero loro le *ficelles* per mettere in moto la gente e per attuare le idee che avessero nel cervello. Che cosa si è fatto dal 1867 in poi? Nulla. La colpa non è tutta dell'onorevole attuale ministro, è in parte de' suoi predecessori, ma è in parte anche sua.

Si è cominciato dal rimescolare gl'ingegneri della provincia, poi si sono mandati in montagna di qua e di là, e dalle montagne se ne sono chiamati degli altri, talvolta alla vigilia delle piene. Quando accadde la rotta, i riparti erano nelle mani di due ingegneri giuntivi 24 ore prima!

Per dare alla Camera un'idea della specie di mania, di furore, col quale questi poveri ingegneri di riparto vengono sbalestrati da una parte all'altra, non ho che a dar lettura del nome dei sei ingegneri che nel corso di tre anni, cioè dal luglio del 1869 all'ottobre 1872, furono sostituiti l'uno all'altro nel solo riparto di San Benedetto. Si noti che questo riparto comprende appunto il tratto d'argine ove successe la rotta di Brede e che è situato tra San Siro e la frazione di Brede. Dal luglio dunque 1869 all'ottobre 1872 furono in quel riparto mandati successivamente i seguenti ingegneri: Salani, uno; Parolini, due; Boni, tre; Mantovani, quattro; Salvadori, cinque; e Negri, sei. Quand'anche fossero stati tanti Archimedi, domando io, cosa avrebbero potuto fare questi uomini che stettero sul luogo due o tre mesi soltanto, e che dovettero andarsene via precisamente nel momento in cui incominciavano a sapere se il Po va a destra od a sinistra?

Cosa, ripeto, avrebbero potuto fare uomini che non poterono quasi mai praticare sul fronte degli argini uno scandaglio, uomini che non poterono neppure studiare, cosa per altro essenzialissima, di qual materia sono costrutti gli argini del rispettivo riparto?

Infatti ne abbiamo di forme e materie diverse. Ce ne sono alcuni in cui predomina l'elemento sabbia, altri in cui predomina l'elemento che chiamano *tivarro* (non so se sia parola italiana), altri in cui predomina la buona terra. Tutte queste cose un ingegnere deve sapere sulle dita, altrimenti, nell'ora del pericolo, non sa che farsi, non sa dove volgersi, nè sa in quale forma opporre ostacoli al fiume e premunirsi là dove l'argine è più minacciato e più facile ad essere rovesciato.

È quindi grandemente necessario tenere bene in mente che giova imporre un lungo tirocinio a chi vuol reggere il posto di ingegnere di riparto, e quando poi un ingegnere di riparto mostra di avere acquistata qualche cognizione e dà prova di zelo e di buona volontà, e fa bene in un luogo, lo lasci dov'è, con promozione od aumento di stipendio se occorre.

Io ho finito, salvo a prendere la parola su altri capitoli del bilancio quando ne verrà l'occasione. Solo rinnovo la preghiera all'onorevole ministro di voler tenere bene a calcolo le osservazioni fatte circa il rialzo degli argini, cosa che preme assaissimo; e io non so davvero che concetto si farebbero del Governo italiano quei paesi, quando, per difetto degli accennati ripari, dovessero subire una nuova inondazione; sarebbe la quarta; lo prego pure a tener calcolo della osservazione sulla interclusione delle rotte. Ciò che non si è fatto finora, si faccia; e s'abbiano un po' di pace quei poveri paesi, che furono inondati tre volte e tre volte videro devastate dalle onde le loro campagne e sommersa ogni speranza di futuro raccolto. Abbiamo un po' di pietà e un po' di coscienza.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Veramente non saprei quale opinione il paese potrebbe farsi del Governo, se le cose esposte dall'onorevole deputato Ghinosi fossero vere e reali.

GHINOSI. Sono reali e vere.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quando veggo citata come esempio di mal governo e di mala condotta degli affari la difesa, che chiamerei gloriosa, di Ostiglia...

GHINOSI. C'ero anch'io a fianco dell'onorevole Cavalletto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... io sento di poter fidare, che il buon senso e la giustizia del paese sappiano apprezzare al vero e ben diversamente l'azione del Governo e l'opera dei pubblici uffiziali.

E così pure, allorchè l'onorevole Ghinosi domanda: che cosa fa il Governo? e ci dice che perde il suo tempo e che non pensa per verun modo a rialzare gli argini, io credo che non tocchi a me il rispondere e l'addurre giustificazioni, ma che queste si trovino nei fatti e nelle opere nostre. La stessa cifra di 39 milioni, che l'onorevole Depretis ha accennato nella sua relazione sul bilancio occorrere per assicurare le difese idrauliche e per completarle, avrebbe dovuto far conoscere all'onorevole Ghinosi che il Governo fa

quanto gli spetta per adempiere al proprio mandato.

L'onorevole Ghinosi mi fa l'onore di dire che il ministro dei lavori pubblici ama di prendere la responsabilità, ma lo dice in modo che quasi sembra incitare me a declinarla. Il ministro dei lavori pubblici non ha che un solo sentimento, quello di adempiere al proprio dovere, e di adempierlo nel modo che per lui si possa migliore. Ma non già pretende con ciò di essere egli stesso ingegnere, o di sostituirsi al Consiglio superiore, al Consiglio di Stato, al potere legislativo; egli non è che il capo responsabile, il quale tiene per suo precipuo compito quello di dirigere questa grande amministrazione, di vegliare acciocchè ognuno faccia il proprio dovere, e di far concorrere tutti i mezzi che sono sotto la sua mano al vantaggio generale.

Per mia parte sono poi ben lieto di poter assicurare la Camera che questa cooperazione io la trovo attiva, volenterosa, infaticabile ed in tutti i nostri ingegneri e nel Consiglio superiore e nell'amministrazione: sì che posso dichiarare senza ambagi che tutti alacramente si adoperano intorno alla gran questione del Po: io ho visto le notizie raccolte e gli studi infiniti; che si stanno facendo nelle provincie padane non solo per provvedere alle urgenze attuali, ma collo scopo di giungere ad un risultato definitivo di sicurezza, per quanto le forze umane in lotta colle grandi forze della natura il consentano.

Dirò all'onorevole Ghinosi, che oltre gli studi sono necessari i consigli, e dopo i consigli i fatti, e che non sarebbe mai a lodare quel Governo, che uscendo dalle sane regole della condotta di ogni amministrazione, precipitasse ordini e precipitasse le opere.

Noi, o signori, non siamo qui per gittar via il danaro, ma per bene usarne: e quando l'onorevole Ghinosi viene dicendo delle lungaggini amministrative, io rispondo che non so quale lungaggine si possa addebitare al Governo, allorchè il ministro ha preso sopra di sè di ordinare, che tutti i lavori più urgenti si facesse ad economia; che molti contratti, pei quali richiedevasi il parere del Consiglio di Stato, si stipulasero senza adempire a questa prescrizione; infine che non si perdesse un sol giorno nel far procedere il lavoro di riparazione.

All'onorevole Ghinosi che vuol trovare malfatto tutto quanto si fa dal Governo, aggiungerò che esso gli attribuisce anche ciò che viene dalla natura delle cose.

Noi abbiamo avute tre piene, e durante le medesime non vi era terreno su cui fosse possibile di lavorare; per certo nei primi terribili momenti l'opera del Governo dovette esser limitata a riconoscere i disastri, a provvedere come poteva ai primi bisogni, a studiare i ripari da farsi, ed a preparare i mezzi per eseguirli, appena lo stato del fiume lo permettesse.

L'onorevole Ghinosi vuole che prima si corra a riparare, e poi si studi; soggiunge che il Governo as-

sonna, e che intanto verrà giorno in cui il ministro dei lavori pubblici sentirà, con animo sereno e tranquillo, che la sventura del paese si è fatta irreparabile.

Non isvii la pubblica opinione, onorevole Ghinosi; sono troppo difficili le condizioni in cui ci troviamo, troppo gravi, e dirò pure troppo dolorose, per non trattare di queste cose seriamente. (*Movimenti a sinistra*) Riconosciamo pure le grandi difficoltà che vi sono, ma, quando nella Camera si viene a darmi dei consigli o mi si fanno dei progetti tecnici od altre cose simili, mi permetta l'onorevole Ghinosi che io gli risponda, che di questi consigli e di questi progetti noi ne abbiamo giornalmente da coloro, che legalmente debbono darcene e possono darcene...

Voci a sinistra. E la Camera?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Scusino: io parlo d'opinioni individuali, non parlo della Camera. Dico che, quando dobbiamo risolvere su materie tecniche, il giudice competente è il Consiglio superiore. Non sono qui al caso di discutere i progetti tecnici, che qui si vogliono presentare. Non sono un ingegnere, sono un amministratore. Stia pur certo l'onorevole Ghinosi, che il Governo sta facendo alacramente (e, quando dico Governo, non parlo solo del ministro dei lavori pubblici, ma parlo di tutto quell'organismo che da lui riceve indirizzo ed impulso, parlo di tutti gl'ingegneri, parlo del Consiglio superiore, parlo degl'ingegneri locali, parlo insomma di tutti quegli uomini che esso può adoperare) sta facendo, dico, ogni opera, affine di prevenire quei desiderii i quali, l'onorevole Ghinosi sembrava credere, che per la prima volta dovessero entrare nell'animo nostro mediante i suoi consigli.

GHINOSI. Bisogna dire che io sia nato sotto una cattiva stella. Io parlo rarissimamente, il meno che posso. Una volta mi rivolgo all'onorevole Lanza, ed egli salta su a gridare che io lo accuso...

LANZA, presidente del Consiglio. Ha la iettatura. (*ilarità*)

GHINOSI... ora mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed egli pure dice che l'accuso.

Io non ho mai sognato di dire che il Governo fa tutto male. L'onorevole Devincenzi dice che io ho voluto togliere la corona dal capo di coloro che difesero il froldo di Ostiglia. Ebbene, me la sarei tolta un pochino anche dal mio capo, se l'avessi fatto; ma ciò io non dissi e non potevo dire.

Io sono serio quanto lei, onorevole ministro, e quanto chiunque; e quando ella dice che di queste cose si deve discutere seriamente, le rispondo che a me, cui preme il bene del mio paese quanto a qualunque altro, sta a cuore, non solo di parlare seriamente, ma anche di agire seriamente: se ne capacita? E quando si è trattato di agire ho agito, e su quel tal froldo, dove si vorrebbe erigere un monumento (nè io mi opporrei), una piccola statuetta toccherebbe anche a me: eppure non ne ho mai parlato! L'onorevole Ca-

valletto può farmi testimonianza, egli può dire se su quel froldo crollante noi ci fummo e notte e giorno in compagnia.

Detto questo, io debbo pregare l'onorevole Devincenzi a riflettere che non ho detto in genere che il Governo non adempie al proprio dovere; ma ho detto che non vi adempie sufficientemente, che non fa tutto ciò che potrebbe fare; ed ho citato il fatto di Brede; ho citato il fatto del non eseguito rialzo degli argini. E per questo secondo punto badi l'onorevole Devincenzi che non si tratta di fare progetti e nuovi studi, poichè gli studi furono già fatti, e la somma è stata già votata, e fu già deliberato, sono mesi ed anni, di portare ad un livello massimo prima gli argini che erano più depressi, e poi gli altri meno depressi.

Del resto io non mi faccio che l'eco d'un'autorità, certo rispettabile anche agli occhi del ministro, quella della deputazione provinciale di Mantova; è vero che il prefetto non ha creduto bene, come presidente della deputazione, di apporre la sua firma al rapporto che mi fu trasmesso, rapporto il quale riflette una sola delle note, quella di Revere; ma che importa la mancanza della firma prefettizia?

Or bene, in quel rapporto (è un fatto noto ad altri miei colleghi) sono dette cose che io ho creduto di tacere per carità di patria. E l'onorevole ministro mi rimprovera d'aver detto troppo! ma buon Dio! un po' di giustizia anche per me.

L'onorevole ministro ripeté che tutti si occuparono e si occupano alacramente di questa bisogna. Io vi addurrò adesso una prova dell'alacrità governativa. Questa l'avrei voluta tacere.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dica pure.

GHINOSI. Il giorno 23 o 24 accade la rotta di Brede e di Revere, ed il Po, malgrado queste due rotte, rimaneva ad un'altezza spaventosa. Il ministro dei lavori pubblici venne ad Ostiglia, e veduta la rotta del Po alla distanza che separa l'uno dall'altro argine...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'ho visitata.

GHINOSI. Ella non ha attraversato il Po ad Ostiglia, l'ha traversato molto più sopra. (*Bisbiglio*)

In quei giorni s'insisteva da parte del municipio e dei privati affinché l'ingegnere di riparto, signor Beniamino Schiappadori, che stava in Mantova, a dirigere l'ufficio centrale, mentre il capo del Genio civile governativo andava in giro, e faceva bene, a sorvegliare i vari riparti e la difesa dei vari fiumi, affinché, ripeto, l'ingegnere Schiappadori venisse nel suo riparto e ne sorvegliasse la difesa che si presentava di dover fare, non però in quella forma ed in quelle proporzioni. Essendo l'acqua tanto alta, il pericolo era evidente. Noi siamo un po' idraulici tutti, perchè siamo nati sul Po, e lo conosciamo come le nostre tasche.

Ebbene, crede il signor ministro che ci sia venuto qualcuno? Il riparto così importante di Ostiglia, dove si difendono cinque provincie e forse cinquecento mi-

lioni d'interessi ed un milione di abitanti, quel riparto non aveva ingegneri, ed era nelle mani di due custodi, del custode Marosa e di un altro povero vecchio, certo Lazzaretti, che ha fatto, vecchio com'è, quel che poteva, e non avrebbe potuto fare di più.

E tale stato di cose durò finchè non giunse una sera l'onorevole Cavalletto con un vecchio suo amico (non più impiegato), ed un terzo ingegnere, certo signor Goretti, che dicono d'infesta memoria a quelli di Ferrara. Questi arrivarono sull'argine d'Ostiglia quando già l'argine manifestava dei crepacci longitudinali, così importanti da lasciare facilmente prevedere come il giorno dopo avrebbe cominciato a rovinare. Questo accadeva la sera del 26. Al 27 l'argine seguiva le acque, e diroccava per buona metà in Po. Da quel giorno si cominciò a lavorare di e notte. Ci fu un momento in cui si ebbero tre mila persone a lavorare. Era un vero accampamento: si lavorava anche la notte rischiarandosi colle fiamme di petrolio e con tutto quello che si poteva trovare, ed a quei lavori tutti si sono prestati. Ed io, quando ho sentito quest'oggi l'onorevole Tenani fare ben giustamente l'elogio dell'esercito e dei pubblici funzionari, mi sono doluto in me stesso che egli non avesse ad un tempo fatto anche l'elogio dei cittadini, i quali, quanto l'esercito e quanto i pubblici funzionari, e forse più che questi ultimi, hanno prestato l'opera loro per salvare dalla rovina tutta la immensa piaga che di là si stende fino al mare.

TENANI. Domando la parola.

GHINOSI. Questa è la risposta che io posso dare all'onorevole ministro Devincenzi riguardo alle cose che io affermai prima e che l'onorevole ministro quasi quasi impugnò. Tutto ciò che ho detto riguardo alla difesa di Ostiglia, e riguardo agli altri lavori, è vero.

Con questo ho finito il fatto personale. Solo mi spiace di non ricordare ora tutte le cose che l'onorevole ministro mi fece dire, e che io non dissi, per poterle rettificare.

TENANI. Io debbo assicurare l'onorevole Ghinosi che la omissione che egli lamenta è stata davvero involontaria. Nel calore dell'improvvisazione non si può dire tutto quello che si pensa.

GHINOSI. Credo anch'io che sia stata involontaria.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha la parola.

CAVALLETTO. Poche parole farò per terminare questo incidente.

Prima di tutto devo fare testimonianza del concorso zelante della popolazione di Ostiglia; devo fare testimonianza della cooperazione avuta dall'onorevole Ghinosi e da suo fratello, ma non posso accettare che l'onorevole Ghinosi parli con minore stima degli ingegneri che si prestarono a quella difesa...

GHINOSI. Ho detto che non c'erano.

CAVALLETTO... non posso accettare l'asserito che essi abbiano fatto meno dei cittadini di Ostiglia. Egli si deve rammentare che l'ingegnere-capo di Mantova,

cavaliere Zucchelli, arrischiò più di una volta la vita in quella difesa, e che io dovetti richiamarlo e rimproverarlo, perchè, quando non è necessario esporsi a sicuri pericoli, non si deve arrischiare la vita e si deve conservarsi per dirigere le difese.

Egli fa rimprovero dei ritardati lavori dell'interclusione della rotta di Brede; ma, se egli fosse informato del come stanno le cose, farebbe elogio agl'ingegneri che di tutto cuore si prestano affinchè quei lavori siano accelerati; egli deve ben credere che allo stesso animo mio pesa assai la brevità del tempo che abbiamo per compierli; se egli fosse bene informato, potrebbe sapere con quanto studio e con quanta ansietà ci adoperiamo affinchè quei lavori con tutti i mezzi possibili, ordinari e straordinari, siano affrettati; egli dovrebbe sapere che fino a Napoli abbiamo ricorso a prendere i mezzi per poter accelerare i lavori, mezzi che dagl'ingegneri delle bonifiche di Napoli ci furono subito dati, e che non potemmo avere d'altrove.

Quanto ai rialzi dell'arginatura nel Mantovano, potevasi forse per lo addietro procedere più alacramente, ma io l'assicuro che negli ultimi due anni questi rialzi si fecero molto celeremente e alacramente, ed anche a Ronchi non sarebbe successa la rotta se la piena del maggio decorso non ci avesse distratto i fondi, obbligandoci a adoperarli per urgenti difese frontali, mentre non si poteva mai supporre che nell'autunno, dopo la non mediocre e disastrosa piena del maggio, dovesse succedere una piena così straordinaria. Se i lavoratori fossero accorsi numerosi ai Ronchi come ad Ostiglia di poi, e avessero gareggiato di zelo, come fecero ad Ostiglia, la rotta ai Ronchi non sarebbe avvenuta. Fatalmente a Revere c'erano più pericoli, superiormente, di fronte e inferiormente a quell'importante paese, e la popolazione accorse di preferenza alle difese dove il disastro poteva essere più fatale, e per ciò fu alquanto trascurata la parte inferiore dove accadde la rotta.

Del resto io posso accertare l'onorevole Ghinosi che per parte dei funzionari governativi si fa quanto è possibile perchè i lavori sieno accelerati, quanto alle pratiche amministrative (poichè io sono più di tutto amico della verità), io devo lamentare che queste pratiche, pur volute dalla legge, qualche volta c'inceppino, e ritardino il rapido procedimento dei lavori.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore desidera parlare?

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Si dice: domani! domani! e poi, quando saremo ai 20 di giugno, tutti vorranno andarsene! (*Bravo!*)

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non posso non rilevare una espressione dell'onorevole Ghinosi, perchè farebbe pessima impressione nel paese. Noi sappiamo che cosa stanno facendo i nostri ispettori ed i nostri ingegneri del genio civile. Mi duole veramente che egli, parlando dell'ingegnere Goretti, abbia detto che lo te-

nevano d'infausta memoria. Io ritengo che non può essere, imperciocchè quel Goretti è quello stesso che ha così ben difeso Casalmaggiore, e che molto meritò dal paese per tutti i sacrifici che sta facendo da più mesi.

GHINOSI. Creda, onorevole ministro, che io non ho formulato nessun giudizio sopra l'ingegnere Goretti; ho detto soltanto che questi era arrivato ad Ostiglia preceduto da una infausta fama; non ho parlato di merito. È un fatto che nella provincia di Ferrara la riputazione di questo ingegnere è tutt'altro che invidiabile.

Ricordo poi questo fatto: sull'argine, avendo io detto al Goretti che si cominciassero presto i lavori, egli mi rispose che si poteva aspettare il giorno dopo. Era mezzanotte e andò a letto, si alzò pacificamente la mattina alle 7.

PRESIDENTE. L'onorevole Giani ha facoltà di parlare per un fatto personale.

GIANI. L'onorevole Cavalletto ha gettato sopra la popolazione che io rappresento una taccia sulla quale io non voglio fare ora una discussione, essendo la Camera stanca da questa lunga seduta. Mi limito solo ad unirmi alla proposta dell'onorevole Mangilli perchè sia fatta un'inchiesta per istabilire bene i fatti.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Mi fu annunziato che il Comitato ha deliberato di tenere seduta anche domani; perciò alle 11 vi sarà Comitato e alle 2 seduta pubblica. Prego i signori deputati a trovarvisi presenti alle ore due precise.

La seduta è levata alle ore 6 20.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Seguito della discussione dello stato di prima previsione pel 1873, del Ministero dei lavori pubblici;
- 2° Del Ministero della pubblica istruzione;
- 3° Del Ministero della marina.

Svolgimenti di proposte:

4° Del deputato Macchi ed altri per modificare l'articolo 299 del Codice di procedura penale; del deputato Arrigossi ed altri pel passaggio di alcuni comuni della provincia di Padova a quella di Vicenza; del deputato Righi relativamente ai termini in cui proporre le rivocazioni delle sentenze dei conciliatori e delle Corti d'appello; del deputato Catucci per disposizioni relative all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori; del deputato Mazzoleni per disposizioni relative alla celebrazione dei matrimoni; del deputato Bove per la commutazione delle disposizioni per monacaggio in disposizioni di maritaggio; del deputato D'Ayala per

un'inchiesta sopra lo stabilimento metallurgico di Mongiana ;

5° Interpellanza dei deputati Crispi e Oliva al ministro dell'interno intorno alle condizioni ed all'amministrazione della pubblica sicurezza nello Stato.

Discussione dei progetti di legge:

6° Ordinamento dell'esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra ;

7° Circostrizione militare territoriale del regno ;

8° Applicazione delle multe per inesatte dichiarazioni nelle imposte dirette ;

9° Proposte della Commissione di inchiesta sopra la tassa di macinazione dei cereali ;

10. Abolizione della tassa *di palatico* nella provincia di Mantova ;

11. Convenzione fra il Ministero delle finanze e il Banco di Sicilia ;

12. Spesa per la formazione e verificaione del catasto sui fabbricati ;

13. Costruzione di un tronco di ferrovia fra la linea aretina e la centrale toscana ;

14. Modificazione alla legge postale ;

15. Ricordinamento dell'amministrazione centrale

dello Stato, e riforma della legge comunale e provinciale ;

16. Convenzione postale colla Russia ;

17. Costruzione di un secondo bacino di carenaggio nell'arsenale militare marittimo di Venezia ;

18. Affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane ;

19. Discussione delle modificazioni da introdursi nel regolamento della Camera ;

20. Spesa per la costruzione di un arsenale marittimo a Taranto ;

21. Leva marittima sulla classe del 1852 ;

22. Accordo colla Repubblica Argentina ;

23. Sospensione del pagamento delle imposte dirette nei comuni danneggiati dalle ultime inondazioni ;

24. Riordinamento del personale addetto alla custodia delle carceri ;

25. Collocazione di un cordone sottomarino fra Brindisi e l'Egitto ;

26. Convenzione colla contessa Guidi per l'estrazione del sale da acque da essa possedute nel territorio di Volterra ;

27. Spesa per l'esecuzione delle opere necessarie all'isolamento dei palmenti destinati alla macinazione esclusiva del granturco e della segala ;

28. Disposizioni relative alla pesca.