

LXVI.

TORNATA DEL 10 MARZO 1875

(5^a sul bilancio in discussione.)

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1875 — Il deputato Ranco fa interrogazione sulla strada nazionale in progetto da Cuneo alla frontiera francese — Il deputato Longo sollecita la presentazione dello schema di legge relativo alla viabilità — Risposte del relatore Lacava e del ministro — Sul capitolo 69, Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane, i deputati Marolda, Lovito, Del Giudice G., Vastarini-Cresi, Mannetti ed Angeloni fanno istanze, osservazioni e domande diverse sopra alcuni tronchi — Risposte del ministro e del relatore — Raccomandazioni del deputato Perrone-Paladini al capitolo 72, del deputato Torina al capitolo 72 bis — Istanze e proposizioni di voti motivati dei deputati Torrigiani e Tocci al capitolo 73, Sussidi per le strade comunali obbligatorie — Approvazione del voto proposto dal deputato Torrigiani e da altri — Considerazioni e domande dei deputati Alvisi e Bucchia sul capitolo 75, riguardanti i lavori da eseguire al fiume Brenta — Osservazioni dei deputati Minich, Depretis e Breda — Approvazione del capitolo. = Spiegazioni e domande del deputato Mancini intorno ad una sua interrogazione relativa all'exequatur quanto all'arcivescovo di Ravenna — Spiegazioni del presidente del Consiglio e rinvio. = Annunzio di un'interrogazione del deputato Cordova. = Raccomandazioni del deputato Bonvicini — Considerazioni e istanze del deputato Baccelli Guido al titolo Bonifiche, per provvedimenti su quelle dell'Agro romano — Considerazioni in appoggio, del deputato Mancini, e suo voto motivato per la presentazione di un progetto di legge a quello scopo.*

La seduta è aperta alle ore 1 40 pomeridiane.
(Il segretario Lo Monaco dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1875.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello stato di prima previsione pel 1875 del Ministero dei lavori pubblici.

La discussione è rimasta al titolo II. Spesa straordinaria. Spese comuni e generali. Capitolo 55. Maggiori assegnamenti a congruaggio di antichi stipendi, lire 33,711 28.

(È approvato.)

Capitolo 56. Assegnamenti di disponibilità, pro-

posto dal Ministero in lire 21,000 e ridotto dalla Commissione a lire 16,498 68.

Onorevole ministro, accetta questa riduzione?

SPAVENTA, ministro per i lavori pubblici. L'accetto.

PRESIDENTE. Allora il capitolo 56 si intenderà approvato nella somma di lire 16,498 68.

(È approvato.)

Capitolo 57. Trasporto della capitale da Firenze a Roma (Lavori), lire 4,808,000.

(È approvato.)

Lavori pubblici. — Strade.

La parola spetta all'onorevole Ranco.

RANCO. Io ho chiesto di parlare per rivolgere una semplice interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici; sarò perciò brevissimo.

Nell'occasione della discussione del bilancio di

prima previsione dei lavori pubblici per l'anno 1874, io ebbi l'onore di intrattenere la Camera sulla grande importanza commerciale e strategica della strada nazionale che da Cuneo, percorrendo la valle della Stura, tende alla frontiera francese, passando per il colle dell'Argentera.

Questa strada venne dichiarata nazionale sino dall'anno 1865. Essa fu incominciata e costruita per una lunga tratta a spesa ed a cura dei comuni i cui territori essa attraversa.

Il Governo, prima di dichiararla nazionale, volle accertarsi del concorso dei comuni interessati nella spesa che sarebbe occorsa per completarla. I comuni accettarono la quota-parte di concorso che loro venne assegnata dal Governo, e si affrettarono a versarne l'importo nelle sue casse. E, per dare una idea alla Camera dell'importanza di questi concorsi, io mi limiterò a citarne uno solo, quello del comune di Cuneo, che versò nelle casse dello Stato l'egregia somma di 100,000 lire per la completazione di questa strada. Il Governo, dichiarata nazionale la strada, si affrettò di portare nei suoi bilanci la somma complessiva di 340,000 lire, destinata alla completazione della medesima.

Ma disgraziatamente questa somma fu totalmente consumata, ed il Governo si trovò nella dura necessità di dovere sospendere, or son due anni, i lavori per mancanza di fondi disponibili nel suo bilancio, e malgrado che l'ultimo tratto di questa strada, quello cioè compreso fra il comune dell'Argentera ed il confine francese, della lunghezza, ad un dipresso, di 7 chilometri, rimanga tuttora ad aprirsi, e che anche l'altro tratto compreso tra il comune di Demonte e Vinadio rimanga tuttora da sistemarsi.

I comuni, o meglio le popolazioni interessate a quella strada, allorquando videro sospesi i lavori, si agitarono, si inquietarono; i loro sindaci si riunirono perciò in comitato, il quale deliberò di stendere una petizione da presentarsi al Governo, colla quale gli si faceva istanza di riprendere quei lavori al più presto.

Questa petizione fu trasmessa all'onorevole ministro per i lavori pubblici, e, se non erro, ne fu trasmessa una copia anche all'onorevole ministro per l'agricoltura, industria e commercio.

Io, facendomi interprete dei reclami giustissimi di quei comuni, nell'occasione, ripeto, della discussione del bilancio di prima previsione del 1874, cioè nella seduta del 19 dicembre 1873, mi trovai obbligato di rivolgere un'interrogazione in proposito all'onorevole ministro per i lavori pubblici. Questi, con la consueta cortesia che lo distingue, ebbe la gentilezza di rispondermi nel modo seguente:

« Le osservazioni dell'onorevole Ranco circa l'importanza e le condizioni della strada nazionale di Argentera, sono giustissime ed il Ministero se ne è molto preoccupato, anzi ha riconosciuto la necessità di compiere quella strada, perchè altrimenti il danaro speso sarebbe stato sprecato inutilmente.

« Io quindi mi affretterò di presentare uno speciale progetto di legge per questo scopo, subito che la Camera si radunerà dopo le ferie natalizie.

« Do questa assicurazione piena ed intiera all'onorevole Ranco, perchè questa spesa è una di quelle contemplate nell'esposizione che il ministro delle finanze fece alla Camera. »

Se ben ricorda la Camera, in quell'epoca appunto, l'onorevole ministro delle finanze aveva fatta la sua prima esposizione finanziaria ed aveva compreso in quell'esposizione la spesa necessaria alla continuazione delle opere in corso e di quelle che erano reputate necessarie ed urgenti. Fra queste, al dire dello stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, era pur compresa la spesa della strada di cui mi occupo.

Dopo questa così esplicita, così formale dichiarazione, io, che ho sempre confidato e confido nella lealtà, nella schiettezza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ho sempre creduto e credo tuttora nella sincerità e nella serietà delle sue promesse, ho dovuto naturalmente in allora dichiararmi completamente soddisfatto, e mi limitai perciò a prendere atto della risposta fattami dall'onorevole ministro.

In seguito mi adoperai a calmare le inquietudini ed il fermento che era sorto in quelle popolazioni; le esortai a rimanere tranquille, a desistere da ogni ulteriore reclamazione ed a confidare nella promessa formale fattami nella Camera dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Esse ascoltarono il mio consiglio e si tacquero. Ma, disgraziatamente, le ferie natalizie del 1873, quelle del 1874, due mesi del 1875 sono pur troppo passati, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha ancora adempiuto alla promessa solennemente fatta alla Camera.

Io però, per amore di verità, debbo francamente dichiarare che ogni qual volta ho avuto occasione, fuori di questa Camera, d'intrattenere l'onorevole ministro dei lavori pubblici su questa questione, lo trovai sempre dispostissimo a mantenere la data parola. Anzi, egli per ben due volte mi assicurò che teneva in pronto il progetto di legge, ma che non poteva presentarlo alla Camera, perchè il progetto tecnico delle opere che rimanevano ad eseguirsi, non era compiuto. Ed allorquando fosse compiuto, egli avrebbe presentato alla Camera il progetto di

legge promesso, e ciò appunto per ottemperare alle disposizioni della legge generale di contabilità, e per ossequio alla giurisprudenza adottata dalla Camera, che non voleva più approvare nessuna spesa di opere pubbliche, senza che queste fossero accompagnate dai necessari progetti tecnici.

Anzi io debbo, a lode dell'onorevole ministro Spaventa, dichiarare che egli si adoperò moltissimo perchè quel progetto tecnico definitivo fosse ultimato, sollecitando a più riprese gli ingegneri della provincia di Cuneo; e quando, non ostante le sue sollecitazioni, vide che le cose andavano tuttavia per le lunghe, mi consta che egli si è disposto a staccare un ingegnere da un'altra provincia, e mandarlo in quella di Cuneo a coadiuvare quell'ingegnere capo, onde ottenere questo scopo.

Le cose essendo in questi termini, io mi veggio, mio malgrado, nella necessità di rivolgere anco una volta una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, pregandolo di dirmi: primo, se quel progetto tecnico è attualmente ultimato, e se esso è già nelle sue mani; secondo, se egli è disposto a mantenere la data parola di presentare alla Camera il promesso progetto di legge, e nel caso affermativo, quando egli crede di poterlo fare.

Attenderò dalla compiacenza dell'onorevole ministro una categorica risposta a queste due mie semplici domande, e regolerò la mia ulteriore condotta in conformità della ricevuta risposta.

LONGO. Io ho domandata la parola non per aggiungere una qualche mia raccomandazione alle moltissime che furono fatte finora all'onorevole ministro dei lavori pubblici per opere diverse, nello interesse di tale o tal'altra provincia, di tale o tal'altra città; ma per eccitamento ricevuto dalla deputazione provinciale di Catania intendo unicamente ricordare alla Camera un antecedente parlamentare, da noi non guari lontano, il quale forte mi dorrebbe non fosse proseguito con quella sollecitudine che parmi richiedere la sua importanza.

Nel 21 gennaio dall'onorevole ministro dei lavori pubblici fu presentato un progetto di legge per la costruzione di strade nelle provincie che più difettano di viabilità. Se io mi fossi proposto di fare un discorso, la materia è tale da farne uno lunghissimo, ma di certo l'onorevole presidente della Camera mi darebbe sulla voce dicendomi: si serbi questo discorso al tempo in cui il progetto di legge sarà discusso. Il perchè io, posto da canto l'idea di un qualunque discorso, che serberò a tempo più opportuno, mi limito ad osservare per ora questo progetto di legge essere la terza volta che viene alla Camera, senza che abbia mai avuto il suo compimento; onde è che l'onorevole ministro dei lavori

pubblici ebbe a dire, nella splendida relazione che lo precede, esservi oggimai un impegno preso, una promessa solenne fatta alle provincie interessate; la quale Governo e Parlamento non possono a meno di mantenere.

Se così stanno le cose, dimenticheremo noi anche una volta, un progetto di legge di tanta importanza? Manderemo, ancora una volta, il compimento della promessa a tempo indefinito? Io spero che no; ed in questa speranza spero che si assoceranno con me tutti gli onorevoli colleghi che sono in quest'Aula parlamentare.

Ignoro se sia presente nell'Aula l'onorevole relatore nominato dalla Commissione per riferire sopra il progetto; ma se egli non c'è, non monta, le mie parole troveranno un'altra via per giungere al suo orecchio. E le mie parole suonano a lui questa preghiera: che affretti quanto può il suo lavoro. Il quale, come sia compiuto, e la relazione presentata, un'altra preghiera rivolgerò a chi spetta, perchè la legge sia portata con sollecitudine alla discussione della Camera.

LACAVA, *relatore*. Prendo la parola come segretario della Commissione sul progetto di legge, a cui ha accennato l'onorevole Longo. La Commissione, appena nominata dagli uffici, ebbe cura di riunirsi immediatamente, e dopo aver ricevuti alcuni documenti chiesti al Ministero dei lavori pubblici discusse ed approvò il progetto di legge, e nominò con molta sollecitudine anche il relatore che è l'onorevole Giacomelli, il quale lavora alla relazione con tutta alacrità. Nonostante che egli non si trovi ora presente alla Camera, io posso assicurare la medesima che la relazione è per essere completata al più presto possibile. Quindi mi pare che l'onorevole Longo potrebbe essere soddisfatto per quel che riguarda l'opera del relatore, il quale, come diceva, non mancherà di presentare fra non molto la sua relazione.

LONGO. Mi dichiaro pienamente soddisfatto delle spiegazioni date dall'onorevole Lacava.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Le spiegazioni date dall'onorevole Lacava all'onorevole Longo mi dispensano dall'aggiungere altro sull'argomento che egli ha toccato. Risponderò quindi brevemente all'onorevole Ranco.

È vero che io feci nello scorso anno le dichiarazioni che egli ha ricordate; ma se lo schema di legge non potè essere presentato immediatamente dopo le ferie del Natale del 1873, ciò fu perchè volli prima avere il progetto completo delle opere da eseguirsi.

Mi si era fatto credere che il progetto esistesse; e per verità ne esisteva uno, ma, esaminato, lo si ri-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

conobbe essere troppo sommario, e convenne far eseguire uno studio definitivo per la sistemazione di questa strada.

L'onorevole Ranco ha ricordato come io mi adoperassi perchè questo lavoro fosse compiuto. Ora egli vuol sapere se io già l'ho nelle mani, e gli rispondo che il progetto non solo è compiuto, ma anche approvato dal Consiglio superiore. Questo progetto ha due parti, perchè riguarda la sistemazione di due tronchi di quella strada che hanno bisogno di maggiori lavori. La spesa credo ascenda a lire 650,000.

Perchè non ho ripresentato dopo lo schema di legge? L'onorevole Ranco ricorda le fasi della Sessione dell'anno scorso; gli risponderò quindi che non l'ho ripresentato ancora in questa Sessione perchè ignoro tuttora in qual via la Camera intenda entrare rispetto alle spese necessarie al compimento di parecchie strade già decretate per legge. Però nella relazione che precede il progetto di legge che ho di nuovo presentato alla Camera, intorno alla costruzione di strade nelle provincie che più difettano di viabilità, ho detto chiaramente che se la Camera consente che la somma la quale è stanziata in quest'anno per opere stradali, sia mantenuta nei bilanci degli anni avvenire, questa somma può bastare tanto a compiere le strade già ordinate per legge, quanto quelle che si ordinerebbero colla nuova legge proposta.

Le parole precise della mia relazione sono queste: « Quando la spesa annua per la costruzione delle strade non supererà quella di 12 milioni iscritta nel bilancio 1875, i piani finanziari del Governo non potranno essere alterati.

« Con questa somma dovrà provvedersi tanto al proseguimento delle strade già approvate, quanto a quelle da approvarsi; alle strade nazionali come alle provinciali di diversa serie, ed alle comunali obbligatorie; alle spese nuove ed alle maggiori spese; alle opere ordinate per legge come a quelle che annualmente si approvano colla legge di bilancio. »

Quando dunque la Camera discuterà questo progetto di legge, e che a me risulti chiaro che essa accetta il principio che in questa relazione io ho messo innanzi, assicuro l'onorevole Ranco che mi farò un obbligo di mantenere le promesse contenute nelle dichiarazioni che ebbi l'onore di fargli l'anno passato.

RANCO. Io debbo anzitutto ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per le particolareggiate spiegazioni che egli si è compiaciuto aggiungere alle risposte date alla mia interrogazione.

Io ho udito con religiosa attenzione il suo di-

scorso; ma non vi ho trovato motivo sufficiente per dichiararmi completamente soddisfatto.

Io capirei il sistema adottato dall'onorevole ministro di una prudente attesa e di un paziente raccoglimento nelle attuali difficili circostanze, anzi io sarei dispostissimo ad accettare di buon grado questa sua riserva quando si trattasse di un'opera nuova.

In questo caso, io, penetrato come sono, delle tristi condizioni in cui versano le nostre finanze, ed appartenendo io alla scuola di coloro che vogliono entrare nella via delle economie ad ogni costo, per ottenere alla perfine quel benedetto pareggio, che io potrei ora paragonare a quell'araba fenice, che tutti cercano e nessuno trova mai; in questo caso, dico, non solo non avrei osato di sollecitare l'onorevole ministro di mantenere la data promessa, presentando immediatamente l'accennato progetto di legge alla Camera; ma, quando egli l'avesse presentato spontaneamente, io non avrei avuto nessuna ripugnanza di combatterlo per quanto lo permettessero le mie forze.

Ma, signori, qui non si tratta già di un'opera nuova; qui si tratta di un'opera che è in corso di costruzione, si tratta di lavori che furono incominciati e per cui e comuni e Governo hanno fatte delle spese ingenti, le quali, al dire dello stesso ministro, sarebbero intieramente sciupate, od almeno sarebbero affatto infruttuose allorquando questa opera rimanesse, come è attualmente, imperfetta.

Qui si tratta di un'opera non solo promessa, ma, dirò, pattuita coi comuni che versarono i loro dani anticipatamente per le quote che furono loro assegnate. Si tratta di un'opera la cui urgenza e necessità venne riconosciuta dal Consiglio dei ministri e dallo stesso ministro delle finanze, poichè l'ha compresa nel suo piano finanziario, come disse nella prima sua risposta lo stesso ministro Spaventa. Si tratta, in fine, di una strada nazionale che è obbligo del Governo di mantenere ognora in ottimo stato di viabilità, e di completare, ove occorra; facendo altrimenti esso si metterebbe in aperta contraddizione col disposto della legge vigente sulla manutenzione delle strade nazionali.

Io avrei sperato che l'onorevole Spaventa, tenendo ferma nella sua solida mano la bilancia dell'equità e della giustizia, non avrebbe dimenticato, nell'occasione che egli ha presentato il gigantesco progetto di legge sulle strade provinciali da costruirsi là dove il bisogno si fa di più sentire, non avrebbe dimenticato, dico (mi guarderò bene dal pronunziare il nome del piccolo paese), ma dirò solo e più opportunamente la piccola strada che corre a piè delle Alpi da esso stesso riconosciuta neces-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

saria ed urgente, e da esso formalmente promessa alla Camera, e ciò io avrei tanto più sperato in quanto che, egli ebbe il grande coraggio di aggiungere a quel numero, già grandissimo di strade provinciali contemplate nei primi progetti presentati a questa Camera, due strade nuove, voglio alludere alle due strade da costruirsi nelle provincie venete.

Io non sarò fra coloro certamente che potrebbero fare rimprovero all'onorevole Spaventa di avere presentato questo gigantesco progetto di legge, che pone a carico dello Stato una sì ingente spesa senza corredarla dei necessari progetti definitivi di spesa come prescrive la legge di contabilità generale, come vuole la giurisprudenza adottata dalla Camera; no, o signori, io non farò mai questo rimprovero all'onorevole Spaventa, anzi io lodo ed approvo la sua condotta al riguardo. Anzi io riconosco in questo atto l'energia e tenacità di carattere dell'onorevole ministro, il quale essendo profondamente convinto della necessità ed urgenza di mettere mano a quei lavori, egli, sulla sua responsabilità, ha creduto, di dovere fare in questa contingenza una eccezione al disposto della legge della contabilità attendendo poi come si suole dire *un bill d'indennità* dalla Camera a riguardo del suo operato.

E qui, ripeto, veggio proprio scolpita l'energia dell'onorevole Spaventa.

Ma, dacchè l'onorevole Spaventa aveva riconosciuta l'urgenza, la necessità di quella piccola strada, io avrei sperato che, per essere logico, per essere conseguente a se stesso, avrebbe pur anco dovuto fare, per evitare la taccia di avere un doppio peso ed una doppia misura, una simile eccezione per quel progetto di legge, e lo avrei sperato tanto più, in quanto che, se devo dire tutta la verità, in quel progetto si tratta di strade provinciali, le quali, a rigor di termini, dovrebbero essere costrutte esclusivamente dalle provincie interessate, salvo, ben inteso al Governo di concorrere in quella più o meno grande somma che il Governo avrebbe creduto giusta ed equa. Mentre nel mio caso si tratta invece di una strada nazionale che, come già dissi, è obbligo del Governo di mantenere tuttora in buono stato di viabilità. E ciò io avrei tanto più creduto, in quanto che questa strada riunisce una grande importanza non solo commerciale, ma pur anche strategica, giacchè essa mette appunto in comunicazione l'alto Piemonte colla frontiera francese.

Ora, in questo momento in cui la Camera è così tanto preoccupata della difesa delle nostre frontiere, io credo che le migliori disposizioni a prendersi per metterci in grado di difendere la nostra frontiera sarebbero quelle di procurarci anzitutto un modo

comodo di poter inviare colà le nostre truppe e trasportare facilmente il nostro materiale da guerra per sorvegliarla e difenderla nel caso di bisogno. E ciò a me pare tanto più evidente, in quanto che la Francia ha già terminata la parte di strada che corre nel suo territorio, e quindi essa si trova in questa favorevole condizione di potere a suo bell'agio mandare le sue truppe ed il suo materiale di guerra a difendere le sue frontiere, ed, ove d'uopo, ad invadere il nostro territorio, e noi invece non ci troveremmo pur troppo in tale condizione.

Qui metto fine al mio dire, perchè non voglio più a lungo tediare la Camera con queste mie già troppo sviluppate osservazioni; lascio alla Camera ed all'onorevole ministro di apprezzarle per quanto possono valere.

Io chiuderò quindi il mio discorso col ripetere la stessa dichiarazione che ebbi già più sopra a fare, che cioè io ho fede, intiera fede nella lealtà, nella imparzialità dell'onorevole Spaventa; ho creduto e credo alla sincerità ed alla serietà delle sue promesse, e sono pienamente convinto che l'onorevole Spaventa, quando si degnasse di meglio ponderare lo stato attuale di questa questione, io sono convinto, ripeto, che egli si disporrà a presentare al più presto alla Camera il promesso progetto di legge, se non fosse per altro che per corrispondere lealmente alle giuste aspirazioni di quelle povere sì, ma oneste e buone popolazioni, e loro risparmiare il triste e deplorabile spettacolo di vedere un Governo venir meno alla fede data, fatto questo che riuscirebbe del tutto nuovo a quelle ingenue popolazioni. Ho finito.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni, pongo a partito il capitolo 58, *Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, n° XX* - Costruzione dei tronchi in lacuna nelle provincie di Genova, Pavia e Piacenza (Spesa ripartita), lire 1,000,000.

(È approvato, come lo sono senza discussione i due seguenti:)

Capitolo 59. Miglioramento della strada nazionale da Cuneo a Ventimiglia pel colle di Tenda, n° XXIII - Cuneo (Spesa ripartita), lire 225,000.

Capitolo 60. Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, n° IX - Costruzione di un'arcata in muratura in sostituzione dell'attuale impalcatura del ponte sul torrente Eylex - Torino, lire 29,900.

Capitolo 61. Strada nazionale dal Piemonte ad Oleggia, n° XVI - Trasporto di un tratto sulla sommità del colle di Nava e costruzione di una casetta di ricovero - Porto Maurizio.

La Commissione ha ridotto lo stanziamento di questo capitolo da lire 12,000 a 10,500.

Onorevole ministro, accetta questa riduzione?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La accetto di certo, perchè, quando fu proposto lo stanziamento, il progetto non era ancora definitivamente approvato.

PRESIDENTE. In tal caso il capitolo s'intende approvato.

(È approvato, come lo sono i tre seguenti:)

Capitolo 62. Strada nazionale tirolese o di Canal di Brenta, n° XXV. - Rettifica del tronco dell'antico Lazzaretto per Primolano ai Quattro Cantoni - Vicenza, lire 29,700.

Capitolo 63. Strada nazionale detta *Vallarsa*, n° XLIV. - Sistemazione del tronco dal ponte sul Proa a Malo. - Vicenza, lire 10,620.

Capitolo 64. Strada nazionale di Alemagna, numero XLVII. - Ricostruzione del ponte sul torrente Ruda di Penio. - Belluno, lire 23,600.

Capitolo 64 *bis*. Strada nazionale bellunese, numero XLVIII. - Correzione di una parte della disastrosa riva del Boscon. - Belluno, lire 29,000.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La stessa ragione che mi ha indotto ad accettare la riduzione nel capitolo 61, mi obbliga a pregare la Commissione a non insistere sulla riduzione di 500 lire sul capitolo 64 *bis*.

Il progetto definitivo, approvato dal Consiglio superiore, che io trasmetto alla Commissione, porta precisamente la somma di 29,500 lire. Quindi, se lo stanziamento fosse approvato nella somma di 29,000 lire, mi mancherebbero 500 lire per fare l'appalto.

LACAVA, relatore. Fra i documenti ultimamente inviati dal Ministero alla Commissione c'è un secondo parere del Consiglio superiore, il quale, approvando il progetto d'arte in parola, eleva la spesa a lire 29,500. E, come nel capitolo 61 si è diminuita la spesa, così la Commissione non trova nessuna difficoltà ad accettare che lo stanziamento di questo capitolo sia portato a lire 29,500 invece di lire 29,000.

PRESIDENTE. Allora si intenderà approvato il capitolo 64 *bis* nella somma di lire 29,500.

(È approvato, come lo sono pure gli otto seguenti:)

Capitolo 65. Strada provinciale Pontebbana, numero LI - Ricostruzione del ponte stabile in pietra sulla Roggia del Mulino - Udine, lire 23,600.

Capitolo 65 *bis*. Strada nazionale Pontebbana, n° LI - Lavoro di parziale deviazione della suddetta strada nella località detta *delle Milacche* - Udine, lire 28,000.

Capitolo 66. Strada nazionale dello Spluga, n° IV - Sistemazione del tronco fra Chiavenna e Rocca d'Adda, nella località denominata *Vulli Soppia e Pissarotta* (Sondrio), lire 29,950.

Capitolo 67. Strada nazionale da Firenze a Forlì, n° XXVII - Rettifica del tratto fra Terra del Sole ed il confine colla provincia di Forlì - Firenze, lire 12,000.

Capitolo 68. Strada nazionale da Firenze ad Ancona, n° XXVIII - Correzione della ripidissima salita fra la Chiesuola della Madonna e la Porta Romana nella città di Tolentino - Macerata, lire 30 mila.

Capitolo 68 *bis*. Strada nazionale da Fano al confine romano, n° XXIX. - Deviazione della salita del Bozzotto dopo Tavarnelle - Pesaro, lire 20,750.

Capitolo 68 *ter*. Strada nazionale da Fano al confine romano, n° XXIX. - Deviazione del tratto rimpetto al fossato di San Lazzaro nel comune di Fossombrone - Pesaro, lire 14,300.

Capitolo 68 *quater*. Strada nazionale Cassia - Riparazione al tratto di detta strada deviata da Acquapendente al ponte Gregoriano sul fiume Paglia per un tratto di metri 156, fra le sezioni 18 e 28 - Roma, lire 25,500.

Capitolo 69. Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane (Spesa ripartita), lire 4,000,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Marolda-Petilli.

MAROLDA-PETILLI. Mi sono iscritto a parlare su questo capitolo per richiamare l'attenzione del signor ministro sulla rettifica della strada nazionale che prende nome da Matera e propriamente dal ponte Tempate al ponte Vogna.

Questa rettifica fu decretata, se non vado errato, sin dal tempo dei Borboni, 25 anni or sono, ed allora ne cominciarono pure i lavori; ma pare che un'avversa stella l'abbia accompagnata sempre! I lavori andarono a rilento, le opere furono interrotte, ed ora per una, ora per un'altra causa, anche oggi, dopo così lungo volgere di anni, non è ancora compiuta. Ed è tanto vero ciò, che i resoconti delle nostre tornate pubbliche fanno fede che non è questa la prima volta che io intrattengo la Camera ora sollecitando quei lavori, ed ora implorando maggiore alacrità nelle costruzioni diverse.

Fra le altre anomalie che toccarono a questa strada vi fu il fatto che si costruirono dei tronchi tra loro distaccati e discontinui, i quali perciò per lungo tempo restarono impraticabili finchè non vi si costruirono gli altri tratti bastantemente lunghi e che erano intermedi. Non posso ora ricordare quali essi furono, ma il fatto non mi si può negare.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

Ed io l'ho accennato solo per fare sempre più ressa sull'animo del signor ministro a volere una buona volta trovare modo e mezzo per compiere questa strada, che interessa il commercio in generale e la parziale vitalità economica di una vasta contrada, dove sono situati Pescopagano, Sant'Andrea, Ruvo, Rapone, San Fele.

Per taluni di questi tronchi (non lo so con certezza) pare che non ne sia stata data ancora nemmeno la manutenzione; che alcuni altri non sono ancora ultimati ed altri infine debbono essere proseguiti.

E quando io richiamo l'attenzione dell'onorevole signor ministro affinché tutti quei tronchi incominciati siano perfezionati ed ultimati, lo fo anche nell'interesse dello Stato, ed affinché le somme finora impiegate non siano inutilmente spese, senza che quelle popolazioni ne possano usufruire ed anzi con grave scapito del pubblico erario, poichè abbandonate le strade a loro stesse deperiscono tanto maggiormente e con più facilità da dovervi dopo volgere di pochi anni spendere altre non lievi somme per ripararle.

Ma v'ha di più. I lavori di manutenzione non essendo eseguiti a regola d'arte e tosto finiti quelli di costruzione, vanno anno per anno sempre più deperendo.

Mi piace anche qui di ricordare che quelle contrade furono private della strada ferrata di Conza, e l'onorevole ministro si ricorderà che in allora venne promessa almeno in corrispettivo del grande ed incalcolabile beneficio che perdevano, la celere costruzione di questa strada, la quale mette il culmine di quella parte degli Appennini in relazione non solo col mare Adriatico, ma anche col mar Tirreno.

Si aggiunga a ciò che quelle popolazioni sono laboriosissime, che le terre sono ubertose, e con tutto ciò i loro prodotti devono restare stagnati, non potendoli trasportare se non a schiena d'animali. Quelle popolazioni vivono quasi a cavalcione delle due belle pianure delle Puglie e del Salernitano, che guardano dai loro alti monti e non possono raggiungere che dopo molto tempo, e con molto disagio e spese. Nè è fuori proposito di avvertire, nello interesse delle finanze ancora, che essendo ora ultimata la ferrovia con stazione in Contursi, è nell'interesse stesso di esse che quella strada abbia compimento, perchè così e merci e passeggeri affluiranno in maggior copia e numero a quella stazione, col che saranno diminuite le garanzie chilometriche a carico dello Stato. Ricordo a me stesso che, nelle contrade dove esili ed omeopatici sono i mezzi di comunicazione, bisogna adoperare ogni sforzo per farli convergere al fine di un maggior

comodo e di una più estesa produzione, armonizzandoli fra loro, e facendoli tutti cospirare allo scopo medesimo.

Io non aggiungerò altro; ricorderò solamente all'onorevole ministro che è necessario ultimare urgentemente i lavori del tronco da Tempite a Ruvo, e gli altri che lo seguono.

Come dissi, essendo stata questa strada costruita a tronchi, molti dei quali furono da molti e molti anni costruiti, è necessità di utilizzarli. Io non ne parlo se non per quanto me ne scrivono i sindaci di quei comuni e gli amici che ho colà; poichè è da molti anni che non mi reco nella mia provincia, e sto alle loro parole, che mi dicono la strada non perfettamente compiuta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È stata ultimata.

MAROLDA-PETILLI. Perdoni, onorevole ministro, sarà stata ultimata, ma essa non è ancora consegnata. In altre parole, essa non è ancora tutta trafficabile; almeno così mi si scrive con lettere, che hanno recentissime date, e che io potrei presentare all'onorevole ministro, giacchè, come ho dichiarato, io non sono stato in quelle località.

È questa la preghiera che io rivolgo all'onorevole ministro, e spero che egli farà riprendere al più presto possibile i lavori che sono stati interrotti sul finire dello scorso anno e sul principio del corrente, onde sia ultimata questa strada, giacchè egli stesso mi dice che è stata costruita.

LOVITO. La discussione intorno al bilancio dei lavori pubblici, minuta per la sua speciale natura, diventa ancora più spezzata per la nostra legge elettorale, e per le recenti elezioni generali. Conseguentemente io comprendo che ciascun deputato si creda nell'obbligo di domandare la parola su qualche capitolo per patrocinare gl'interessi di questa o quella località. Io però, ringraziando l'onorevole Del Giudice d'avermi ceduto il suo turno di parola, spero di localizzare il meno che si può la questione, acciocchè, comprendendo nel mio discorso i vari interessi, con una sola risposta, che noi attendiamo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, possano venir soddisfatte tutte quelle aspirazioni che credo giuste, e che tali pur credono gli onorevoli miei colleghi del Napoletano, della Sicilia e della Sardegna.

Come la Camera sa, ed il signor ministro non ignora, con leggi speciali venne provveduto all'apertura, e sistemazione d'una rete stradale nelle provincie della Sardegna, della Sicilia e del Napoletano: con questa particolarità che la data della legge che riguarda le provincie napoletane è del 27 giugno 1869. Noto questo, perchè non sarà inutile averlo presente.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

In principio si procedette, come era naturale, molto a rilento per la necessità di allestire i progetti d'arte, e poi si entrò a piene vele nel periodo della costruzione effettiva delle strade e si arrivò ad un certo punto. Ma le somme dalle varie leggi destinate per la sistemazione di queste strade, se ancora figurano nel bilancio del 1875, come figureranno pure in quello del 1876, sono insufficienti a completare queste reti.

Infatti chi leggesse a pagina 27 della relazione del bilancio dei lavori pubblici potrebbe cadere facilmente in questo errore, di credere cioè che i lavori su tutte le strade cominciate sieno proseguiti sol perchè vi ha stanziamenti in bilancio per gli anni 1875 e 1876: sta in fatto però che le somme per questi anni disponibili sono impegnate per talune soltanto delle strade contemplate in queste reti. Urge dunque di completare anche quelle per le quali i lavori furono sospesi, tra cui la Brianza-Montemurro.

Le ragioni che addusse per questo stesso desiderio la Commissione sono due: 1° perchè le somme spese rappresenterebbero un capitale inutilmente speso; 2° perchè si creerebbe un impedimento allo sviluppo delle strade comunali e obbligatorie, se le arterie principali delle strade provinciali e nazionali non si compiano.

Ma io credo che a queste due ragioni addotte dalla Commissione del bilancio, la quale del resto ha fatto benissimo a mantenersi strettamente nel campo di calcoli aritmetici, credo se ne potrebbero aggiungere due altre che sono ragioni di ordine politico ed economico.

Le ragioni d'ordine politico sono chiare perchè tutte le leggi le quali intendono a procurare la parità di condizioni delle varie provincie dello Stato, sotto qualunque forma e per qualunque verso, sia per pagamento di tributi o sia per uguaglianza di mezzi di comunicazione o di altra maniera di vantaggi sono leggi politiche, e questo ce lo sappiamo tutti noi, come lo sa anche l'onorevole ministro, noi che ritrovandoci in quelle località dove è appunto questo bisogno più vivamente sentito, ed obbligati a tenere al riguardo del Governo italiano un linguaggio non del tutto d'accordo coi voti che diamo a Monte Citorio, possiamo dire che le ragioni, gli argomenti oramai ci mancano per difendere il Governo che non provvede sufficientemente a questi bisogni urgentissimi di molte località.

Ma lasciamo le ragioni d'ordine politico, perchè la politica è elastica secondo i criteri di coloro che la trattano, e veniamo ad un altro argomento ancora più esatto e tangibile, e che si traduce in quattrini.

In quelle provincie per le quali queste tre leggi hanno ordinata la costruzione e sistemazione di queste strade, le condizioni sono tali che l'abbondanza e la carestia sono due disgrazie eguali. La Camera lo comprenderà facilmente.

Vi è il caso dell'abbondanza; ebbene, siccome i prodotti sono appoggiati solo alla risorsa della consumazione locale, atteso la difficoltà ed il costo dei trasporti, essi sono deprezzati, ed allora non c'è il tornaconto per la produzione.

C'è il caso della carestia; ed allora per la medesima ragione della difficoltà dei trasporti dai grandi centri, o dai porti, manca pure il tornaconto della speculazione ad immetterli. Insomma la carestia e l'abbondanza per quelle località sono due disgrazie uguali. E perchè la Camera acquisti una convinzione maggiore, di quello che io ho avuto l'onore di esporle, ho sott'occhio un documento ufficiale, il quale in brevissime parole riassume questo stato di cose; e, poichè sono poche linee soltanto, la Camera mi consentirà che io gliene dia notizia.

Dice questo documento ufficiale:

« Il nuovo regno appena costituito sentì il bisogno di fare sforzi supremi per mettersi a livello delle altre nazioni civili. Da ciò le molte spese e la necessità di imporre una più grave ripartizione di tributi. Ma questi non pesarono ugualmente su tutte le provincie e dovettero per forza essere più sensibili a quelle il cui sviluppo economico era più ritardato o più lento. Quindi là dove la produzione naturale aveva pei facili commerci un prezzo elevato, le nuove gravanze furono tollerabili per le popolazioni; mentre invece nei paesi ove la produzione stessa, poca, stazionaria e di tenue prezzo per mancanza di scambi, era destinata al consumo locale, le gravanze medesime dovevano evidentemente riuscire penose. »

Dopo ciò permettetemi che in questi giorni ricchi d'elogi io dica una parola d'elogio non ad una persona, ma al periodo di una relazione ufficiale, e la dica io che di elogi non sono prodigo; poichè questo caso è uno di quei non molti in cui i documenti ufficiali dicono la verità vera.

Se dunque il Governo nell'apprezzare questa condizione di cose nelle provincie sarde, siciliane e napoletane, è d'accordo con coloro che più direttamente s'interessano a queste località, quale sarà mai la ragione perchè un progetto di legge per fondi supplementari a compiere queste strade, non venga presentato?

A questo parmi che l'onorevole ministro, rispondendo poco fa all'onorevole Ranco, abbia detto cosa che io, per verità (sarà per mia insufficienza), non ho compreso. Mi spiego. Egli ha detto che, qualora

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

la Camera entrerà nelle viste del Governo quando si discuterà il progetto di legge per costruzioni stradali in quelle provincie che più difettano di viabilità, se la Camera entrerà nell'ordine d'idee del Governo, l'onorevole ministro dei lavori pubblici sarà in grado di completare queste reti stradali.

Ma io ne sono perfettamente sicuro. Non capisco la ragione per la quale la Camera non dovrebbe entrare in quest'ordine d'idee. Perchè vorrebbe la Camera lasciare incompleta la costruzione di strade ordinate con altre leggi precedenti, facendo così restare infruttuoso un capitale considerevole e lasciando deluse le speranze delle popolazioni? Di modo che io non mi spiego il concetto dell'onorevole ministro. Entrare nell'ordine delle sue idee significherebbe, per me, soprattutto oggi che siamo nella discussione del bilancio, votare qualche cifra.

Se vi sono obiezioni è meglio chiarirle. Desidererei che l'onorevole relatore della Commissione o anche se si volesse compiacere l'onorevole ministro dei lavori pubblici, facesse comprendere a me, che non ho compreso, quale sarebbe la ragione per cui la Camera non dovrebbe entrare nell'ordine delle sue idee.

ERCOLE. I provvedimenti finanziari.

LOVITO. I provvedimenti finanziari non hanno nulla che fare, onorevole Ercole, col compimento della rete stradale e con le leggi già votate. E poi, l'onorevole Ercole, che m'interrompe, sa che i provvedimenti finanziari sono di tale importanza che delle due, l'una. O essi saranno accettati dalla Camera, ed allora è naturale che non ci sarà quell'impedimento che prevede l'onorevole Ercole, o i provvedimenti saranno respinti, ed allora noi avremo l'obbligo di rivolgerci ad un altro ministro poichè l'onorevole Spaventa non si troverebbe più a quel posto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Farà le spese senza le entrate!

LOVITO. Sono sicuro che naturalmente il suo programma stradale essendo respinto, egli non esiterebbe a rassegnare le sue dimissioni.

Io aspetto dunque, o dalla cortesia dell'onorevole relatore della Commissione, o anche dell'onorevole ministro dei lavori pubblici degli schiarimenti riguardo ai dubbi che ho sollevato, appunto perchè non ho compreso bene quello che l'onorevole ministro ha inteso di dire.

DEL GIUDICE GIACOMO. Il discorso del mio amico il deputato Lovito risparmi a me la pena di ripetere, alla Camera la noia di riudire alcune considerazioni d'ordine generale, che egli molto abilmente ha svolte appunto secondo i miei concetti.

Io mi limiterò quindi, restringendomi ad una questione speciale, di chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici se nei fondi stanziati nel bilancio di quest'anno 1875 sieno compresi quelli necessari per procedere all'appalto del terzo tronco della strada da Cosenza ad Amantea. (*Segni negativi del ministro dei lavori pubblici*)

Io sono dolente dei segni negativi che fa l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè non comprendo come lavori, i quali già a quest'ora avrebbero dovuto essere consegnati completi e messi a servizio del pubblico uso, che sono in gran parte o finiti o prossimi ad esserlo, per la mancanza soltanto d'un piccolo tratto di 8 o 9 chilometri, importante una spesa relativamente minima, debbano restare interrotti indeterminatamente, impedendo lo sviluppo grandissimo del commercio di una contrada importante.

L'onorevole ministro si mostrò dolente l'anno scorso di non avere in bilancio i fondi per sopprimere a queste spese. Ora, dai suoi segni di negazione rilevo che sarà altrettanto nel bilancio del 1875.

Aspetto che dichiari almeno qual sia il vero stato delle cose e, a conforto di quelle popolazioni, spieghi in qual modo intenda di provvedere e quando, acciocchè si sappia se dovremo essere noi, o per avventura i nostri figli, chiamati a fruire di quella strada.

VASTARINI-CRESI. Io ho domandato la parola, meno per fare una raccomandazione al ministro, che per ottenere uno schiarimento e provocare da parte sua una dichiarazione che rassicuri certi interessi abruzzesi. Intendo di parlare della sistemazione definitiva della strada Marsicana, alla quale rimane ancora un tratto che non è del tutto completo. Questa strada ha ora una grandissima importanza, perchè, congiungendo il bacino Sulmonese al Marsicano, deve rendere fruttifera la ferrovia a cui si innesta, e che da poco è stata messa in esercizio fino a Molina.

Lo schiarimento poi che desidero anche su questo argomento, si riferisce ad un ponte della strada medesima, che mi si dice sia caduto per errori di costruzione ed abbia reso impraticabile il passaggio.

Vorrei sapere che cosa vi sia di vero in ciò, e quali provvedimenti il signor ministro intenda di prendere perchè tale inconveniente sia riparato e la viabilità prontamente ristabilita.

MANNETTI. Io ho da muovere un'interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'andamento dei lavori della strada destinata ad unire direttamente la provincia di Aquila con quella di

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

Ascoli, e che prende perciò il nome di strada Ascolana.

Per la legge del 27 agosto 1869 questa strada fu classificata per provinciale di prima classe; e viene quindi costruita a cura dello Stato, che vi mette i tre quarti della spesa; un quarto è contribuito dalla provincia.

Quando si propose la costruzione della strada, la spesa ne fu presunta in lire 800,000: trattandosi di 60 chilometri, la spesa chilometrica riusciva a 13 o 14 mila lire, che, ad un dipresso, è la media del costo delle strade che si costruiscono nella provincia di Aquila per cura dell'amministrazione provinciale.

Fatti gli studi per conto dell'ufficio del genio civile, cominciati i lavori, risultò che la strada, la quale si prevedeva che dovesse costare 13 o 14 mila lire al chilometro, supererà le 30 mila lire, e che la spesa complessiva arriverà ad un milione ed 800 mila lire, e forse toccherà anche i due milioni.

Io non voglio qui indagare se questa grave differenza dipenda tutta dalla natura dei luoghi in cui corre la strada, o in parte ancora dal modo come sono condotte le opere che si costruiscono a cura del Governo.

Intorno a questo l'onorevole ministro avrà certo le sue informazioni, e credo che siano soddisfacenti, una volta che non ha preso provvedimento alcuno in proposito. Io non mi ferme più di tanto su ciò, e solo mi preoccupo di sapere quando e come questa strada possa essere completata.

Se la provincia continuerà a stanziare sole venti mila lire all'anno, secondo la previsione già fatta, che si dovessero spendere lire 800,000 in tutto; se lo Stato da parte sua non farà che stanziare una somma tripla di ciò che stanziava la provincia, cioè 60 mila lire all'anno, noi avremo 80 mila lire disponibili in ogni anno; e per arrivare alla somma di due milioni bisognerà un periodo di 25 anni, dei quali essendone già passati cinque, bisognerebbe ancora aspettare altri venti anni per lo meno.

Ma vi ha di peggio. Mentre la provincia da sua parte è stata obbligata a stanziare non solo, ma a pagare le sue 20 mila lire annue, lo Stato dalla parte sua non ha speso le 60 mila che sarebbero state a suo carico. Dopo cinque anni si è arrivati al punto che la provincia ha speso da sua parte 100 mila lire e lo Stato ne ha speso solo 200 mila, di modo che continuando in questa proporzione, si vedrà compiuta questa strada nel secolo venturo.

Sarebbe meno male, se almeno i lavori fossero fatti in continuità, cioè se le nuove costruzioni si fossero cominciate in un punto che si riattaccasse alla rete stradale della provincia di Aquila, o a

quella della provincia di Ascoli; ma niente affatto. Quando fu promulgata la legge, si ebbe molta premura di cominciare i lavori in quei tratti di cui si trovarono pronti gli studi, nella fiducia di poterli mano mano svolgere su tutta la distesa della strada.

Si cominciò a costruire uno dei tronchi intermedi dove non era accesso mediante strade rotabili. Nè qui si limita lo sconcio. Cominciata la costruzione di quel tronco intermedio, si riconobbe che c'era da fare una variante di tracciato, e precisamente nel mezzo del tronco di cui si era cominciata la costruzione. Per tale modo spezzato un medesimo tronco in due tratti, se ne costrussero sette chilometri da una parte, e sette chilometri dall'altra, in mezzo ad una campagna dove non si apre accesso ai trasporti a ruote. Laonde, le fatte costruzioni che costano molto restano inutili del tutto.

Io vorrei confortarmi nella speranza che, se finora i lavori hanno proceduto lentamente, più lentamente che non era da credere, potessero almeno prendere un celere avviamento per l'avvenire. Ma quando io considero che del fondo stanziato restano appena disponibili 6 milioni e poche centinaia di migliaia di lire; quando calcolo che soltanto per compiere questa strada abbisognano almeno circa un milione e cinquecento mila lire, se pure non saranno un milione e settecento mila; quando poi rifletto che nella stessa provincia di Aquila vi sono altre strade in corso di costruzione, le quali opere tutte, se dovranno essere condotte colla conveniente alacrità, assorbiranno almeno la metà dei 6 milioni che sono disponibili, non posso non essere preso da sconforto.

Le popolazioni poi, alle quali in occasione delle elezioni generali furono fatte moltissime promesse...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non da me.

MANNETTI. Certo non sono io che ho fatto quelle promesse, e il rimprovero che mi mosse durante la lotta delle elezioni generali, fu quello che non mi fossi per lo innanzi abbastanza preoccupato degli interessi locali del mio collegio, nè facessi pel presente e per l'avvenire molte larghe promesse.

L'onorevole ministro dice che tali promesse non furono da lui fatte. Io gli credo; ma certamente vi sarà stato chi le abbia fatte per suo conto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Per conto di altri candidati.

MANNETTI. Certo è che io ricevo continuamente lettere da quelle popolazioni, e dall'una mi si assicura che si è fatta promessa di cominciare la costruzione del primo tronco; dall'altra che si sarebbe cominciato il secondo tronco, e così del terzo, del quarto, del quinto; da tutte si apprende che hanno

avuto tale assicurazione. Desidererei dall'onorevole ministro una risposta rassicurante; ma se ciò non è possibile, come temo pur troppo, almeno faccia che le popolazioni interessate alla strada in questione, sappiano quale è la vera condizione delle cose.

L'onorevole ministro vorrà ad ogni modo meco deplorare che si sia cominciato a costruire una strada senza che ne fosse assicurata la spesa, e che la provincia la quale credeva di dovere spendere 200,000 lire si trovi ora costretta a spenderne 500,000. Peggio ancora è che i lavori si siano cominciati non come avrebbe voluto la convenienza, cioè in continuazione delle reti che già esistevano nelle provincie di Aquila e di Ascoli, ma si siano cominciati in mezzo di una contrada deserta ed inaccessibile con trasporti a ruote.

Per conseguenza io lo prego di vedere modo di arrecare a questo grandissimo inconveniente un qualche riparo, procurando che i lavori fatti dalla parte di Aquila, o dalla parte di Ascoli si attacchino alle reti stradali esistenti, in modo che ne venga vantaggio a quelle popolazioni e al paese in generale. Noi dobbiamo fortemente deplorare questo metodo d'incominciare i lavori in cento punti diversi, avendo forse non altro scopo che quello di contentare le diverse popolazioni, ma in fin dei conti, non riuscendo ad altro che a deludere tutti i loro desiderii, tutte le loro speranze, e sempre peggiorando la condizione economica del paese che versa i suoi capitali, ne paga gli interessi senza raccogliere alcun frutto attuale dei suoi sacrifici. (Bene! Bravo! a sinistra)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Angeloni.

ANGELONI. Non ho che da fare una semplice domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e a chiedere uno schiarimento alla Commissione intorno allo stanziamento dei 4 milioni di cui tratta il capitolo che ora discutiamo; intendo, cioè, di domandare se in questa somma è compresa quella che occorre per terminare l'importante costruzione della rettifica dello stradale abruzzese, che unisce Napoli alle provincie del Sannio e degli Abruzzi. Come sa l'onorevole ministro, questa opera consta di un breve tratto di 45 chilometri, già quasi intieramente compiuto, e che unisce la città di Napoli alle indicate contrade.

LACAVA, relatore. È la strada di Ravindola.

ANGELONI. Appunto. E che abbrevia il cammino da Napoli a quelle provincie per lo meno di cinque o sei ore. Se a questa considerazione la Camera unisce l'altra, che quell'importantissimo emporio di consumo, quale è la città di Napoli, non è legato alle altre vicine provincie, non dico da linee ferro-

viarie, ma nemmeno da un sistema di strade carreggiabili; e se considera ancora che Napoli e la sua provincia traggono appunto dal Sannio occidentale e dagli Abruzzi la soddisfazione della maggior parte dei suoi bisogni alimentari, si persuaderà che è di un'urgente necessità che questa piccola costruzione, che oramai resta da terminare, sia alacramente spinta.

Oltre a ciò, si consideri che sono quattordici anni che questa rettifica è stata disposta, e che questi quattordici anni sono passati senza che il commercio si sia potuto valere delle spese che si sono fatte per la sistemazione di questa strada.

Ricordo che nel 1872 l'onorevole predecessore dell'attuale ministro Spaventa presentava una relazione con cui accertava che questa linea si sarebbe aperta sul fine del dicembre di quell'anno; e sono passati oramai altri tre anni, e non si è compiuto l'intero tratto, anzi dei tratti sono stati chiusi, perchè la mancanza della manutenzione, le piogge, le alluvioni e tutte le ordinarie condizioni climatiche hanno distrutto quasi tutto quello che si era fatto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Oh, oh!

ANGELONI. Almeno la maggior parte di quello dei tronchi più importante. In ogni modo, io termino facendo due augurii: uno al paese di essere alfine soddisfatto nei suoi bisogni e nei suoi giusti desiderii; l'altro all'onorevole ministro, di essere più fortunato del suo antecessore.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi sbrigherò dapprima di un'interrogazione speciale dell'onorevole Marolda; così osserverò l'ordine col quale i preopinanti hanno discorso delle strade napoletane.

L'onorevole Marolda mi ha fatto una domanda intorno alla condizione dei lavori di una rettificazione della strada di Matera.

Questa rettificazione fu ordinata dal Governo borbonico per 45 chilometri, e fu compiuta nel 1865.

Nella legge del 1869 questa strada fu compresa tra le nazionali; fu studiato il progetto per il compimento di questa rettificazione per altri 50 chilometri. Questi 50 chilometri furono divisi in 6 tronchi, e tra questi tronchi vi è quello di cui specialmente ha discorso l'onorevole Marolda, ed è il secondo, da Temptae al varco degli Appennini di Conza.

Ebbene, questo tratto, parte del quale costruito dalla società delle Meridionali come strada di servizio, è aperto al carreggio da moltissimo tempo.

La condizione di questi diversi tronchi è la seguente: il primo è quasi ultimato, giacchè non manca che il compimento del ponte sul Sele e dei

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

relativi accessi; il secondo è nello stato che ho già accennato; il terzo fu ultimato e collaudato alla fine dell'anno scorso; il quarto è compiuto, e l'ufficio si sta occupando del deconto finale; il quinto è ultimato da un pezzo, e dato al mantenimento ordinario; il sesto finalmente è quasi compiuto.

Il prezzo d'appalto è esaurito; restano però da compiersi alcuni lavori suppletivi del costo di lire 62,000 all'incirca, i quali, assicuro l'onorevole Marolda, saranno compiuti nel corso dell'anno.

Questi lavori non si sono potuti compiere l'anno scorso, anche perchè non c'erano più i fondi disponibili in bilancio, giacchè la somma che la Camera mi aveva assegnata per le strade napoletane fu spesa tutta alla fine del dicembre 1874.

A me incombe il dovere di lodare l'onorevole Lovito; egli che ha detto di non lodare nessuno, si stupirà forse di ricevere da me una lode. Ma egli ha allargata una questione, la quale, trattata nei suoi particolari, non può non aver l'aria di una semplice questione elettorale nell'interesse degli oratori che vi prendono parte; mentre, trattandola nel suo aspetto generale, prende il carattere di una questione che interessa tutto il paese.

La legge del 27 giugno 1869, colla quale furono ordinate molte strade nelle provincie napoletane, assegnava per la loro costruzione una somma di lire 21,200,000; aggiungeva poi i residui non spesi degli anni antecedenti nella somma di 2,060,000 lire: onde risultava una somma complessiva di lire 23,260,000 per il compimento di queste strade. Di questa somma parte fu impiegata al compimento delle vecchie strade, in una misura maggiore di quella che era stata preveduta dalla legge. Cosicchè per la costruzione delle nuove strade non rimase disponibile che la somma di lire 19,300,000.

Gl'impegni assunti coi contratti principali e per opere suppletive su questa somma ascendono fino ad oggi a lire 19,219,000; cosicchè la somma, di cui posso disporre, si riduce a lire 80,984. Gli stanziamenti fatti a tutto l'anno 1874 salgono a lire 16,988,014. Le rimanenti lire 6,272,495 vennero ripartite a termini di legge, per 4 milioni nel 1875, e per lire 2,272,495 nel bilancio del 1876.

Quale lavoro abbiamo compiuto con questa somma data dal Parlamento?

La lunghezza complessiva di tutte le strade contemplate nella legge 27 giugno 1869 era di chilometri 1351 947.

Di queste strade noi abbiamo in costruzione 529 chilometri. Restano da appaltarsi 494 chilometri.

La somma disponibile non è che di 80 mila lire.

Una voce. È poco!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La somma neces-

saria, quale oggi si prevede dai progetti definitivi, sale a 13 milioni.

Questa è la situazione delle cose. Ora, mentre le cose sono in questo stato, il Governo ha preso un impegno morale, da parecchi anni, di fare per altre provincie del mezzogiorno quello che incompletamente fu fatto nel 1869 per alcune delle provincie stesse. Il Governo non ha creduto di potere sottrarsi a questo impegno, ed io l'anno passato ebbi l'onore di presentare di nuovo innanzi alla Camera un progetto di legge per compiere il sistema della viabilità nelle provincie che più ne difettano, presentato già dal ministro antecedente. Quest'anno io ho presentato di nuovo alla Camera lo stesso progetto.

L'onorevole Ranco ha detto che ci sia voluto un grande coraggio per presentare di nuovo alla Camera un progetto di tanta mole: egli ha detto questo non nel fine di darmene un biasimo, lo riconosco. Ebbene io questo coraggio l'ho avuto; l'ho avuto però a un patto, cioè che la spesa per la costruzione di nuove strade sia limitata per parecchi anni avvenire a quella che oggi è stanziata; e la Camera rimanga persuasa che, per conto di queste opere, il bilancio dello Stato non verrà a ricevere onere annualmente maggiore di quello che in oggi sopporta.

Se la Camera entra in questo concetto, io dico che le somme che il Governo avrà a sua disposizione possono bastare largamente, per compiere tanto le strade già ordinate e rimaste imperfette, come quelle che il Parlamento, colla legge che ho avuto l'onore di presentare, ordinerebbe.

L'onorevole Lovito trova che questo concetto è oscuro. Egli dice: ma come la Camera può non ammettere le spese necessarie per compiere le strade che si sono intraprese?

Io non so come la Camera potrebbe non ammettere questa spesa.

Se la Camera entrasse in un altro sistema finanziario, diverso da quello che il Ministero attuale propone, potrebbe benissimo sospendere anche le spese che l'onorevole Lovito reclama. Io non dico che farebbe bene, perchè se questo partito fosse buono, io non avrei proposto il partito contrario; ma la Camera potrebbe non approvare il piano di queste spese da me presentato, ed in questo caso gli è chiaro che queste spese non si farebbero.

Detto ciò, in generale, vengo partitamente a ciascuna delle strade, che sono state qui ricordate.

L'onorevole Del Giudice si interessa nella strada da Amantea a Cosenza.

La strada da Amantea a Cosenza è divisa in 4 tronchi, dei quali 3 sono in costruzione, e per l'al-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

tro, che non è che di 8 chilometri e 400 metri, si ha il progetto già approvato per una spesa di lire 209,000; ma, come ho detto, non ho disponibile che la somma di 80,000 lire, e non posso per conseguenza prendere nessun impegno di fare l'appalto per il compimento di questo quarto tronco della strada da Cosenza ad Amantea.

L'onorevole Vastarini-Cresi si interessa alla strada Marascona. Questa strada è compiuta. Io ho avuto il piacere di percorrerla nella state scorsa sino a Molina. Rimangono da farsi alcuni lavori di perfezionamento e consolidamento da Rasano a Molina. Ma questi lavori non importano una somma considerevole, ed io posso assicurare che saranno compiuti immancabilmente nel corso dell'anno 1875.

Quanto alla rovina del ponte, a cui egli alludeva io, per la verità, debbo dichiarare che, per quanto ne sappia, questa notizia di rovina, al Ministero non è pervenuta.

L'onorevole Mannetti ha biasimato l'andamento dei lavori nella strada destinata a congiungere Aquila ad Ascoli.

Questo biasimo non ricade su di me, perciò non ho nulla a rispondergli.

Di questa strada, che è divisa in 4 tronchi, tre rientrano nella provincia di Aquila, ed il quarto in quella d'Ascoli. Il secondo ed il quarto sono in corso di costruzione, e nell'anno scorso hanno molto progredito, cosicchè confido che nell'anno corrente saranno compiuti. I due tratti, primo e terzo rimangono in lacuna, e soggetti al destino che tocca a tutte le altre strade che rimangono da appaltarsi per difetto di fondi.

L'onorevole Angeloni infine ricordò la strada della Ravindola. Questa strada è un monumento di insipienza amministrativa, del quale però la responsabilità non ricade sopra il Governo italiano. Fu appaltata nel 1861 senza un progetto d'arte, sopra una semplice tariffa di prezzo. La sua costruzione si è trascinata fino al 1865 senza fondi e senza regola. Dopo il 1865, per effetto della nuova legge dei lavori pubblici, essa fu classificata tra le provinciali.

La provincia si ricusò a riceverne la consegna, i lavori furono sospesi; intervennero giudizi tra il Governo e la provincia circa i debiti che rimanevano a pagarsi per i lavori fatti. Finalmente la legge del 1869 rimise questa strada fra le nazionali. Quindi i lavori furono ripresi e condotti quasi a termine, cosicchè la strada potrebbe aprirsi già al carreggio, ma mancano ancora parecchie opere d'arte e di consolidamento.

Ciò però non è tutto.

L'accollatario il quale, come ho detto, ha un

contratto molto elastico, ha mosso molte controversie all'amministrazione. Per finirla, io ho ordinato che si procedesse ad una liquidazione finale di tutti i lavori fatti da questa impresa. Questa liquidazione, la quale abbraccia un periodo di più di un decennio, è stata un'opera molto faticosa, ma finalmente è stata compiuta, e subito che sarà approvata, saranno pronti i progetti dei lavori che restano a compiersi, assicuro l'onorevole Angeloni che i lavori saranno fatti e la strada verrà aperta definitivamente al carreggio.

LACAVA, *relatore*. Il compito del relatore è quello di sostenere le cifre proposte dalla Commissione generale del bilancio, e di manifestare alla Camera le condizioni in cui si trovano le opere, che riguardano il capitolo in discussione.

Io quindi mi limiterò a questo compito.

La costruzione della rete stradale nel Napoletano non deve essere confusa con la nuova legge sulle strade da farsi in quelle provincie che più difettano di viabilità, e su questo punto io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro, poichè nulla ha di comune la legge che riguarda le nuove strade a farsi col completamento della rete in discussione.

Questa rete riguarda una serie di strade già votate per legge dal Parlamento, per compiere le quali i fondi assegnati non sono sufficienti; ed è bene che la Camera non lo ignori. Non so a quanto ascenda la somma supplementare per completare questa rete.

Voce a sinistra. A tredici milioni.

LACAVA, *relatore*. L'onorevole ministro l'anno scorso la faceva ascendere a 10 milioni, anzi fino a 13 milioni per completare anche le altre due reti stradali della Sardegna e della Sicilia, che sono pure incomplete.

L'onorevole ministro quindi deve tenere distinta la nuova legge da quelle già esistenti, e dovendo pensare a provvedere all'una e alle altre non deve punto confonderle.

Io comprendo la ragione che l'onorevole ministro ci ha esposto poco fa, cioè che egli non intende accrescere le spese nel bilancio al di là di quelle che ora sono.

Ed io sono del suo avviso: noi non dobbiamo andare al di là di quanto attualmente trovasi stanziato nel bilancio.

Ma fortunatamente, siccome molte opere si vanno completando, così vi è un margine sufficiente negli anni avvenire per potere mettere ancora nel bilancio quelle somme che sono necessarie tanto per far fronte alla nuova legge, che per completare queste reti stradali già votate.

Poste così le cose, io passo a rispondere all'ono-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 10 MARZO 1875

revoles mio amico Lovito su di alcune interrogazioni che egli mi ha dirette.

Tutte le somme decretate dalla legge del 27 giugno sono impegnate; e sebbene sembri che ci restano ancora lire 6,272,000 disponibili, cioè 4 milioni nel bilancio di quest'anno, e 2,272,000 in quello dell'anno venturo, bisogna notare che non vi si può fare alcun assegnamento essendo questa somma sin d'ora tutta impegnata pei lavori in corso. Laonde non si possono fare appalti nuovi; e non potendosi fare altri appalti per mancanza di fondi, avviene quello che la Commissione generale del bilancio vi ha detto nella sua relazione, cioè che i lavori finora fatti se non sono completati non giovano alle popolazioni, poichè le strade in costruzione si trovano interrotte, essendovi delle lacune per essere state cominciate ai due estremi o nei punti intermedi.

Questo stato di cose inoltre fa sì che vari comuni, i quali dovrebbero costruire la loro rete comunale, non possono mettervi mano per non sapere a quali punti delle linee principali innestare le loro strade.

Ma oltre a ciò vi è un altro fatto grave che io sottometto alla Camera. Nella legge del 27 giugno furono decretate alcune strade di prima e di seconda serie, le quali sono fatte dal Governo, ma col concorso delle provincie: cioè a quelle di prima serie le provincie concorrono per un quarto, e a quelle di seconda per metà.

Ora, per queste accade un'anomalia, anzi dirò un'ingiustizia flagrante.

Tutte le provincie hanno posto nei loro bilanci le spese necessarie prescritte e volute da quella legge, ed hanno pagato, e pagano tuttavia il rimborso dovuto allo Stato, rimborso che sta per finire. Ed intanto in molte provincie che hanno quasi finito di stanziare e di pagare le somme dovute allo Stato per rimborso delle strade di prima e seconda categoria, queste strade non sono neppure cominciate.

Io non intendo di suonare qui la campana del mio campanile, e quindi non scendo a dettagli di una importante provincia, nella quale queste strade non sono neppure cominciate, e tuttavia si sono stanziare e pagate al Governo scrupolosamente tutte le somme cui si era obbligato per legge.

Questo fatto, diceva, è una ragione di più per non ritardare il completamento della rete stradale di cui si parla nel capitolo in discussione.

Ciò posto, conchiudo con le parole della Commissione generale del bilancio, cioè che fo voti affinché questa rete stradale si completi al più presto.

Prima di finire, aggiungo un'ultima osservazione, cioè che allo stato attuale delle cose nessun rim-

provero può farsi all'amministrazione, non avendo voi che a dare un'occhiata alla relazione, dove troverete che, fino al 1874, gli stanziamenti fatti erano di lire 17,079,000, di cui se ne sono pagati fino al 31 dicembre del detto anno 17,065,000; di modo che non rimane disponibile che la meschina somma di lire 14,000, il che significa che i lavori sono proceduti e procedono con tutta l'alacrità possibile.

MAROLDA-PETILLI. Ringrazio il signor ministro delle cortesie risposte che mi ha dato, e ritengo per veri tutti i dati che mi ha forniti sulla condizione dei lavori della rettifica della strada nazionale di Matera, e perchè io gli presto tutta la fede, e perchè egli ne può conoscere più di me. Però io devo sempre più pregare il signor ministro a voler provvedere al più presto possibile ed in modo che siano definitivamente date in appalto le manutenzioni, poichè, lo ripeto ancora, mi si assicura che la strada non è praticabile, e che assolutamente non si può accedere a ruote su tutta la linea costruita. Ecco quanto doveva aggiungere.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Del Giudice.

DEL GIUDICE G. Io sono dolente, veramente dolente che la mia voce debba suonare discorde nel coro di ringraziamenti e di lodi che sentiamo da tutte le parti, meritamente al certo, rivolte all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ho seguito con molta attenzione il discorso pronunziato dal signor ministro, e debbo dichiarare che ne sono rimasto tutt'altro che soddisfatto, in quanto che a me pare che egli, non certo per confondere, ma probabilmente per subordinare una questione ad un'altra, mischia insieme la questione del progetto per la costruzione di nuove opere nelle provincie che maggiormente difettano di strade, col compimento della rete stradale adottata nel 1859.

Dirò la verità: io comprendo che, secondo il concetto del signor ministro, quando la Camera non approvasse il nuovo progetto di legge, naturalmente le opere non potrebbero compiersi secondo che il paese ha diritto di attendere. Ma io domando: che necessità c'è di confondere e di subordinare il compimento nelle opere non solo votate dalla Camera, ma già in corso di costruzione, con quelle che novellamente dal Ministero si propongono e che dalla Camera debbono essere approvate?

Io accetto perfettamente il caso che il signor ministro ha previsto, vale a dire che la Camera non faccia buon viso al progetto ministeriale; ma quale ne sarebbe la conseguenza? Dunque, perchè la Camera non approva un nuovo progetto di strade, che questo progetto si deve abbandonare, ne segue che debbasi arrestare o rallentare la co-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

struzione di quelle già in corso, e si deve far perdere allo Stato la spesa già erogata, turbando l'economia delle provincie dove quelle costruzioni hanno avuto principio? Io, lo dico francamente, sono tra il confuso e l'addolorato nella supposizione di quest'ordine d'idee da parte dell'onorevole ministro, come bene ha spiegato l'onorevole mio amico, il relatore della Commissione...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. (*Interrompendo*) Il quale consente intieramente nel mio ordine di idee.

DEL GIUDICE G. A me pare invece che il relatore della Commissione convenga piuttosto nel mio ordine d'idee, salvo che l'insufficienza del mio ingegno non mi abbia fatto afferrar bene il senso delle sue parole. Prego anzi l'onorevole relatore a prestarmi attenzione per vedere se io fedelmente le ho interpretate. Egli ha detto: non bisogna confondere la questione del compimento delle strade già votate dalla Camera e già in corso di costruzione, col progetto che il ministro ha dichiarato di aver presentato alla Camera, per adempiere ad un impegno morale che il Gabinetto prese dinanzi alla stessa. Io non avrò capito bene, ma, io dico, supposto il caso che la Camera respinga il suo progetto di legge, quale ne sarà la conseguenza?

PRESIDENTE. Onorevole Del Giudice, è inutile fare delle ipotesi. Speriamo che non si verifichi.

DEL GIUDICE G. Speriamo che non si verifichi. Solo desidero che resti inteso che la questione che riguarda le strade già in costruzione dev'essere una cosa ben distinta, e che il Governo ha da pensare a provvedere a recarle a compimento, perchè a questo noi terremo d'occhio.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La legge del 17 giugno 1869 ha prestabilito la somma ed il modo come essa deve ripartirsi in tanti anni. Restano ancora sei milioni, i quali sono ripartiti: 4 milioni per quest'anno, 2,200,000 lire per l'anno venturo.

All'onorevole Del Giudice, il quale dice che io confondo e subordino, rispondo che io non confondo nè subordino nulla. Per me le questioni sono quello che sono, distinta l'una dall'altra: una è la legge nuova, l'altra è la legge antica. Ma ora io non mi credo in obbligo di venir dinanzi alla Camera a domandare i fondi in forza della legge antica, perchè mi rimangono tuttora, di questi fondi, 6 milioni.

Io ho detto che se la Camera accettava il progetto nuovo, con la condizione che la spesa per i lavori stradali annualmente non superasse i 12 milioni, con questi ci era il modo di provvedere anche al compimento delle opere contemplate dalla legge del 1869. Se questa spiegazione non soddisfa l'onorevole Del Giudice, io non so che farci.

PRESIDENTE. Allora s'intenderà approvato il capitolo 69 nella somma di lire 4,000,000.

(È approvato, e lo sono del pari i quattro capitoli seguenti:)

Capitolo 70. Strada nazionale degli Abruzzi, n° XXXI. - Sistemazione del tratto fra la sezione prima e la sezione seconda del tronco dal miglio 29 fino al ponte sul Volturmo. - Campobasso, lire 18,000.

Capitolo 70 bis. Strada nazionale delle Calabrie, n° XXXVI. - Opere di ricostruzione di due ponti Tiro secondo e Tiro terzo lungo il tronco compreso fra ponte Virtù e Tarsia stati distrutti dalle piene dell'inverno 1873. - Cosenza, lire 22,000.

Capitolo 70 ter. Strada nazionale da Sapri alla valle d'Agri, n° LIX. - Sistemazione e completamento del sesto tronco compreso fra Sanza e Buonabitacolo. - Salerno, lire 13,500.

Capitolo 71. Apertura e sistemazione della rete stradale nell'isola di Sardegna (Spesa ripartita), lire 1,500,000.

Capitolo 72. Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzione di ponti sulle strade provinciali di Sicilia (Spesa ripartita), lire 1,600,000.

PERRONI-PALADINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PERRONI-PALADINI. Senza esordio e senza elogi dirò poche parole, le quali mi vengono suggerite da questo capitolo 72, a proposito delle reti stradali della Sicilia.

Io chiamo l'attenzione dell'onorevole signor ministro sul tratto di strada nazionale da Milazzo per Salicà al Pisciaro.

Questa strada mi si fa credere che difficilmente potrà essere portata a termine, perchè non sarà possibile trovare i fondi abbisognevole per completarla.

Io non vorrei disturbare in questo momento l'ombra di un onorevole deputato, che disgraziatamente non si trova più fra noi; ma desidero che l'onorevole ministro ponga tutta la sua attenzione su questa strada, perchè vegga se sarà possibile che essa possa compiersi sopra terreni franosi, sopra terreni soggetti a continui scoscendimenti.

Io naturalmente non posso essere contrario a questa strada, come non lo sono a nessun'altra; e, lo dico francamente, io sono disposto a votare sempre le spese destinate alla costruzione di strade in qualunque punto d'Italia, ed ho votato anzi tutti gli articoli del bilancio dei lavori pubblici, dappoi- chè credo che sia assolutamente necessario che l'Italia si unifichi materialmente per mezzo delle strade ferrate e delle strade nazionali.

Se l'onorevole ministro si persuaderà che quella

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

strada sia tecnicamente possibile, e che gli bastino i fondi di cui può disporre, la porti pure a compimento, e lo prego anzi di far presto; che se gli uomini d'arte o le particolari informazioni, che il ministro potrà avere, gli faranno conoscere che quella strada non possa senza grandi difficoltà e senza grandi dispendi completarsi, allora esamini se sia il caso di fare una deviazione. È questa una prima raccomandazione che io gli rivolgo.

Una seconda raccomandazione gli fo poi per certi tratti che si dovrebbero prontamente sistemare o riparare. Per esempio, io gli addito un tratto di strada fra Meri e Barcellona, il quale è impraticabile d'estate e d'inverno, perchè ivi si forma una melma tale che le carrozze sono obbligate a fermarsi. Sono parecchi anni che questo tratto di strada si trova in questo stato, ma finora non si è provveduto al riparo.

Ci sarebbe poi ancora il tratto da Barcellona a Sant'Antonio, il quale si dovrebbe addirittura variare. Si sono fatti molti progetti, fra gli altri c'è quello di un illustre cittadino di Barcellona, il cavaliere Longo, il quale si è offerto di contribuire coi suoi fondi, ed io penso che il Governo non dovrebbe rifiutare questo concorso, tanto più che so da uomini competenti quel progetto sia giudicato migliore di quelli che sinora si sono fatti dagli stessi ingegneri del genio civile.

Passando ora ai ponti, io sarei lieto se l'attenzione dell'onorevole ministro si volgesse sui ponti che si dovrebbero costruire sui torrenti Bavuso e Santa Caterina. Sono due torrenti i quali fiancheggiano e inondano di continuo il piccolo comune di Bavuso, tanto che oramai il caseggiato di quel comune non esiste quasi più. Sono ponti da costruirsi sulla strada provinciale, e la provincia non può sistemare quei torrenti, nè assicurare la strada dai continui guasti, perchè non sa ancora dove questi ponti saranno costruiti.

Io veramente osservo che in questo ramo dei ponti si sia fatto poco da qualche tempo a questa parte. Nel 1874 si è andato innanzi a passi di formica, perchè non si sono consegnati che tre soli ponti, e ne restano da costruire ancora 46.

Devo infine richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra il ponte che si dovrà costruire sul torrente Patri. Si tratta di un torrente pericolosissimo, il quale ha niente meno che la larghezza di un chilometro e mezzo. Ebbene, da molto tempo si aspetta che questo ponte venga su, ma finora non si è nemmeno dato l'appalto.

E, a proposito di ponti, mi occorre fare un'osservazione generale.

I torrenti della strada Messina-Palermo per le

marine tendono di continuo a sollevarsi a causa degli interrimenti che le piene annuali vi producono, dimodochè le luci dei ponti di anno in anno si restringono, ed a questo si dovrebbe pensare in tempo. Io posso assicurare cosa che consta a me: nel torrente Mazzarrà, in meno di sette anni, abbiamo veduto il livello dell'alveo elevarsi di quasi un metro. Ora su quel torrente si sta costruendo un ponte, e sarebbe in tempo l'amministrazione a dare gli opportuni provvedimenti affinchè i piloni fossero fatti ancora più alti di quello che furono progettati. Se a questo non si provvederà in tempo, sa il signor ministro che cosa ne avverrà? Prima di venti anni saremo obbligati o a rialzare il ponte sullo stesso luogo, od a farne un altro in diverso punto, perchè i piloni che si costruiscono ora saranno completamente interrati. Dopo queste osservazioni, non mi resta che aspettare le risposte dell'onorevole ministro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dirò all'onorevole Perroni-Paladini che, quanto alla strada di Milazzo per Salicà al Pisciaro, questa è ormai un fatto compiuto. Appena venuto al Ministero, io ho avuto molti reclami a questo riguardo, i quali pervenivano al Ministero dopo altri reclami già fatti per questo oggetto, colla speranza che si potesse fare un cambiamento ai progetti approvati ed in corso di esecuzione.

Io ho sottoposto di nuovo la questione all'esame imparziale delle persone più competenti, ed ebbi in risposta che, allo stato delle cose, il meglio che si possa fare è di perseverare nel progetto adottato, perchè, se si dovesse cambiare, la spesa sarebbe veramente eccessiva.

Quanto alla costruzione dei ponti in Sicilia, io convengo coll'onorevole Perroni-Paladini che rimane ancora molto da fare. Dobbiamo ancora costruirne circa cinquanta.

Ma qui ricorre precisamente la stessa obiezione che abbiamo incontrata nel discorrere delle strade napoletane. La entità dei fondi assegnati dalle diverse leggi che concernono le strade di Sicilia, non ci consente di intraprendere la costruzione di molti altri ponti sopra una grande scala. Bisognerà quindi venire innanzi alla Camera di nuovo a domandare altri fondi. Ma il momento non credo sia a ciò il più opportuno.

Quanto alla osservazione poi che fa circa la maniera con cui si costruiscono quei ponti, io ringrazio l'onorevole Perroni-Paladini, e particolarmente porterò la mia attenzione sopra il ponte di Mazzarrà, che egli dice costruirsi in condizioni tali che tra pochi anni potrebbe essere ostruito.

PERRONI-PALADINI. Ringrazio l'onorevole ministro

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

delle spiegazioni che mi ha favorito, e per conto mio debbo dichiarare che, quando il ministro dei lavori pubblici abbia il coraggio di proporre al Parlamento leggi per spese da farsi in costruzione di strade nazionali, di ferrovie ed altre simili opere pubbliche, io, interprete dei desiderii dei miei elettori, le voterò di gran cuore.

Io ho votato contro le proposte del ministro dell'interno per aumento di spese pel personale di pubblica sicurezza, per servizi carcerari, per fondi segreti, perchè richieste dall'applicazione di un falso sistema; invece sarò sempre propensissimo a votare fondi i quali fossero impiegati nei lavori pubblici, perchè sono convinto che colle opere di pubblica utilità si arriverà meglio, che non colle leggi repressive, a dare la sicurezza pubblica nelle nostre provincie.

Io non esiterei punto a dire alle popolazioni: pagate nuove tasse, quando quelle fossero impiegate per aprire nuove vie di commercio e di civiltà. Ma non potrei fare altrettanto quando le tasse che si richiedono dovessero servire per stringere le catene ai cittadini.

Io sono fermamente convinto che bisogna accrescere a dismisura il bilancio dei lavori pubblici e diminuire in corrispondenza quelli delle finanze e dell'interno; ed è a lei, onorevole signor ministro, riserbata un'altissima, una gloriosa missione, quella di stabilire il vero pareggio in Italia, il pareggio nella civiltà, e di ridare alla Sicilia la tranquillità di cui manca.

Sì, o signori, io lo affermo con pieno convincimento: alla pacificazione della Sicilia si arriverà più presto con l'aprire nuove strade, che col decretare nuove e sempre meno efficaci leggi di pubblica sicurezza.

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni, questo capitolo 72 s'intenderà approvato nella somma stanziata di lire 1,600,000.

(È approvato.)

Capitolo 72 bis. Strada nazionale Palermo-Messina. Rimessione di danni e sistemazione del tronco compreso fra la milliarìa 53 e Santa Caterina-Caltanissetta, lire 20,000.

TORINA. In occasione di questo capitolo ho da muovere una semplicissima interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed ho piena fiducia che egli saprà favorirmi una soddisfacente risposta.

All'articolo 6 del bilancio in esame noi votammo la spesa di lire 8,505,800 per manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali e spese eventuali; abbiamo ancora testè votato lire 1,600,000 al capitolo 72 per compimento della rete stradale di conto

nazionale e ricostruzioni di ponti sulla strada provinciale di Sicilia.

Ora, al capitolo 72 bis vien proposta la spesa di lire 20,000 per la strada nazionale Palermo-Messina, ossia rimessione di danni e sistemazione del tronco compreso fra la milliarìa 53 e Santa Caterina-Caltanissetta. Quest'ultima somma, secondo la proposta ministeriale, sarebbe destinata per una semplice riparazione.

Or io conosco che, a proposito del tratto di cui si propone la sistemazione, corse tra la prefettura di Palermo ed il Ministero dei lavori pubblici una corrispondenza sufficientemente attiva. Questa corrispondenza era diretta a far determinare il Governo a procedere ad una necessaria deviazione, specialmente presso il comune di Alia, ove la strada Palermo-Messina è in grave dissesto per causa di una frana smossa in un lungo tratto di cinque chilometri. Conosco ancora che il comune di Alia aveva preso interessamento, e siccome esso sarebbe stato obbligato a procedere alla costruzione di un tronco di strada comunale, che avrebbe dovuto innestare alla nazionale, e precisamente nel tratto franato, così quel comune, sotto la considerazione di veder migliorata la sua linea, ed avere una diretta comunicazione nella strada nazionale, rappresentò al Governo le sue calde preghiere per la proposta variazione, mostrandosi ben pronto a concorrere in parte a quella spesa; e di fatto offriva non solo la non indifferente somma di lire 40,000, ma ben pure la spesa necessaria per rimborsare i proprietari dei terreni ad espropriarsi.

La prefettura di Palermo, con suoi speciali e replicati rapporti, appoggiava la istanza del comune di Alia, e fu allora che da parte di questo Ministero, se mal non mi avviso, nel passato mese di settembre, fu ufficialmente dichiarato che, convinto della necessità di quella variazione, vi avrebbe aderito, a condizione però che, oltre del concorso proposto dal comune, la provincia di Palermo avrebbe dovuto anch'essa concorrere a quella spesa, giacchè, quella linea aperta all'esercizio, il tronco di ferrovia da Cammarata a Caltanissetta avrebbe perduto il carattere nazionale, e sarebbe passata fra le provinciali. L'onorevole ministro ben si persuaderà che tali condizioni rendevano impossibile l'adozione della sua proposta; in ogni modo rimaneva ancora qualche cosa a sperare. Ora, dietro tutti questi particolari, che certamente non ignora il signor ministro, io vengo a pregarlo per dichiararmi se ancora si possa persistere in questa dolce speranza, o se l'onorevole ministro avesse totalmente cambiato di parere. L'onorevole ministro non mi negherà quanto quella linea è interessante al commercio, al pub-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

blico transito, e particolarmente per le comunicazioni dirette tra la provincia di Palermo e quella di Caltanissetta-Catania-Messina.

L'onorevole ministro non può sconoscere quali guasti in quella linea quasi permanentemente esistono, e più manifesti dall'antica barriera sotto Alia sino alla milliaria 53; questi guasti, conseguenza di franamenti avvenuti, annualmente costano allo Stato positive spese, ed intanto la strada non sarà mai solida.

Gli ingegneri del genio civile l'hanno sempre constatato, ed io potrei essere al caso di leggere alla Camera qualche brano dei loro rapporti.

Di più, faccio avvertito l'onorevole ministro che molti sono gli inconvenienti che si deplorano nel passaggio di quella strada, specialmente in tempo d'inverno, quando, per conseguenza delle piogge, essa si rende intragittabile. Tutto ciò consiglierebbe procedere a variare la linea. Avrà saputo ancora l'onorevole ministro come verso Vallelunga, e più oltre ancora sino a Santa Caterina, la strada percorrendo in parte quella vallata, non trovandovisi nè ponti, nè un'arginatura sufficiente per renderne più facile il passaggio, ma essendo obbligati a transitare per le piattaforme quei burroni anche in giornate burrascose, è avvenuto spesso il caso di dover deplorare funesti accidenti. Io mi ricordo che in una notte dello scorso inverno la vettura corriera fu sbalzata dalle piene, la corrispondenza fu dispersa, e per più grave sventura vi perdettero la vita il conduttore.

Tutti questi inconvenienti sono di certo conosciuti dall'onorevole ministro, e quindi ritengo che egli, riconoscendo la necessità di dovervi provvedere, e riparare ai danni che si trovano in quella strada, il che, per quanto riguarda il tratto sotto Alia, si potrebbe ottenere con la proposta deviazione, spero che vorrà assicurarmi se questo sia il suo intendimento.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ho ben sentito tutto quello che ha detto l'onorevole Torina. Mi pare però che egli abbia parlato di un tratto di strada nazionale che passa per il comune di Alia.

TORINA. Non passa.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Passa poco di scosto.

TORINA. Ci è interessato il comune di Alia.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È interessato il comune di Alia. Ebbene, l'opera di cui egli ha discusso la conosco perfettamente. Quivi la strada nazionale soffre considerevolmente, ed è stata fatta la proposta di una variante la quale avrebbe risparmiato al comune la costruzione di una strada obbligatoria; ma questa variante importava una

grande spesa che non è stimata necessaria per ridurre la strada in condizioni tollerabili. Il desiderio poi di questa variante è ispirato dall'interesse che ha la provincia di avere la strada, prima che passi provinciale per effetto della costruzione della ferrovia, in stato tale da liberarsi dalla spesa che forse poi potrebbe occorrere pel suo consolidamento. Ebbene, il Governo ha creduto di non potere accettare questo carico.

Quanto al comune di Alia, il progetto della sua strada è già approvato, ed è stato approvato precisamente sulla variante che si voleva fare della strada a carico dello Stato, ed è compresa in un gruppo di strade obbligatorie che ora si eseguiranno per mezzo delle truppe.

Ecce le ultime notizie che posso dare all'onorevole Torina; cospicché egli può tranquillarsi, perchè con questa variante la strada principale viene anche a migliorarsi. Il comune avrà la sua strada, nè verranno aggravate le sue finanze, perchè l'anticipazione della spesa è fatta dalle casse dello Stato e il rimborso avrà luogo a così piccole rate che il comune non potrà tenersene aggravato.

Di un'altra cosa mi pare che abbia parlato l'onorevole Torina, ed è lo stato della strada Santa Caterina-Caltanissetta, cioè oltre la milliaria 53. Conosco le condizioni di quella strada, ma dipendono dalla natura del terreno che è veramente scellerato.

Nel corso del 1874 si sono fatte delle spese per riparare ai guasti prodotti dalle piogge stempertissime dell'autunno del 1873. Oggi ho proposto in bilancio una somma di 20,000 lire per continuare queste riparazioni; se questa somma non basta, provvederemo con il fondo generale delle manutenzioni, ovvero attingendo al fondo di riserva per le maggiori spese che queste riparazioni richiedessero.

Ma la strada, per le condizioni del terreno, è difficilissima; il traffico è grandissimo per i grandi trasporti di zolfi che vi si fanno; non è quindi da maravigliare che alcune volte s'incontrino quegli inconvenienti a cui l'onorevole Torina ha alluso.

TORINA. Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha date, e spero di vedere presto attuato quanto egli ha manifestato; che se poi i risultati non saranno conformi, mi riservo di prendere la parola per ritornare sull'argomento.

PRESIDENTE. Allora se non vi sono altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 72 bis, Strada nazionale Palermo-Messina, in lire 20,000.

(È approvato.)

Capitolo 73. Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 6,500,000.

L'onorevole Torrigiani ha facoltà di parlare.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

TORRIGIANI. Sono alcune idee che per incarico dei miei onorevoli colleghi, e per mio desiderio, svolgo alla Camera intorno al capitolo 73 relativo a sussidi dello Stato per la costruzione delle strade comunali obbligatorie.

Questo argomento è di un interesse generale di tutto il regno, e anche prima della legge del 30 agosto 1868, relativa precisamente a questo argomento, tutti sanno quanto si è lamentato per la mancanza di queste strade, desiderando che venissero svolte nel miglior modo e nel più breve tempo possibile.

Io conchiuderò con un ordine del giorno che spero sarà accolto dalla Camera e dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; giacchè io che ho avuto il piacere di essere con lui nella Commissione, a cui egli ha accennato, incaricata dell'esame del progetto di legge relativo allo svolgimento delle strade provinciali, io trovo degli argomenti che si connettono con questo capitolo 73. La fiducia che il mio ordine del giorno, che leggerò prestissimo alla Camera, sia accolto da essa e dall'onorevole ministro, nasce anche da quello che si è discusso e si è fissato nella Commissione del bilancio, a cui ho l'onore di appartenere; e le parole con cui l'onorevole relatore ha conchiuso sul capitolo 73, sono talmente relative all'argomento che io svolgo ora, e di tale importanza, che mi permetterò di ricordarle alla Camera.

Parlando dei quadri che sono stati compilati e presentati nella relazione, e che indicano tutte le somme stanziare, impegnate, pagate, l'indicazione degli anni, l'ammontare dei lavori, ecc., l'onorevole relatore conchiude così:

« Se però la Commissione si ferma con piacere su questi quadri, dai quali si rileva l'incremento nello sviluppo della rete stradale obbligatoria, essa non può arrestarsi con occhio indifferente quando, esaminandosi quelle cifre nei loro dettagli, si trova che quel movimento che in varie regioni accenna a floridezza, non è ancora vitale od appena iniziato in altre meno fortunate. Nè si può dire che questo difetto derivi esclusivamente da ignavia o inerzia di municipi, i quali alla fin fine vi sono coatti per legge, poichè un minuto ed attento esame negli ultimi dettagli sull'esecuzione di questa legge manifesta che una delle cause non ultime del difetto dipende dal fatto altrove accennato, cioè che molti municipi non possono metter mano nè agli studi, nè ai lavori delle loro strade per mancanza del completamento delle arterie principali, ove certamente le comunali debbono innestarsi. La Commissione perciò mentre crede suo debito accennare a questo

stato di cose, confida che questi ostacoli sieno al più presto e del tutto rimossi. »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici che ha compilato le relazioni qualificate nella stessa legge del 30 agosto 1868, nell'ultima di esse, la quale è del 1873 (poichè credo che l'onorevole ministro non abbia ancora presentato la relazione del 1874), accennando appunto a questa condizione di cose, ha espressa un'idea che credo mio debito di doverla riferire alla Camera, ed è nell'allegato A della relazione del 1873 sulle strade comunali obbligatorie, ove si trovano riassunte per circondario quali erano alla fine del 1871, 1872 e 1873 i risultati della classificazione, e delle successive previsioni compiute, ed in corso nelle varie provincie italiane; la compilazione degli elenchi di strade voluti dall'articolo 12 della legge 30 agosto 1868, fu quasi compiuta dal 1869 al 1872, e dove non fu ancora compiuta, debbesi attribuire unicamente e specialmente alla mancanza di progetti di strade provinciali.

Che cosa si fece per preparare la legge presentata dal ministro dei lavori pubblici il 19 dicembre 1872?

Il ministro ordinò due Commissioni, una colla quale si studiò in molte provincie l'andamento delle strade provinciali e la congiunzione colle maggiori; dopo poi, da una Commissione di ispettori civili, si veniva a mostrare come si dovessero considerare, non solamente le strade parziali, ma anche quelle che le congiungono alle strade generali.

Fu una circolare dall'onorevole Devincenzi mandata alle provincie; ma io credo che ci sia stato un difetto burocratico, perchè molte provincie non hanno ricevuta questa circolare; in esse non furono create le Commissioni a cui allude il progetto di legge, cosicchè quelle provincie, le quali, pur troppo, sono in deficienza di strade comunali, restarono senza impulso, e senza veruna iniziativa neppure degli studi di queste strade medesime.

Ecco come io credo mio debito di presentare un'idea all'onorevole ministro, che è quella di procurare che questi studi si facciano, preceduti dagli studi di strade provinciali dove difettano.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Strade provinciali e strade comunali obbligatorie quando passerà la legge, perchè ci abbisognano i fondi.

TORRIGIANI. Perdoni; non credo che siano obbligatorie le strade provinciali.

Ad ogni modo, ringrazio l'onorevole ministro di avermi interrotto.

Se l'onorevole ministro crede che la legge la quale s'intitolava così: delle strade provinciali dove difettano in tutte le provincie del regno, idea generale che io lo so grandemente, sia stata veramente ap-

plicata, s'inganna. Questo progetto di legge per tutte le provincie del regno non si è realizzato sicuramente.

Onorevole ministro, io non parlo soltanto per conto mio, parlo per conto pure di tanti miei onorevoli colleghi che sanno come andarono le cose; e, del resto, se l'onorevole ministro desidera uno sviluppo maggiore di idee a questo riguardo, io sono dispostissimo a fornirglielo.

Quando si parla delle provincie meridionali, io lodo che si proceda allo sviluppo di quelle strade di cui quelle provincie difettano, perchè è un errore il credere che si tratti soltanto di regioni; si tratta di un bene per l'Italia intiera. Quello che di bene si fa nelle provincie meridionali, è un'opera che io considero profittevole per tutto quanto il regno.

Quando parliamo dell'alta Italia, l'onorevole ministro sa quali antecedenti propizi ci fossero per il Piemonte, per la Lombardia, per il Veneto, e, diciamo pure, anche per le provincie romane, nelle quali si sono operati ottimi sviluppi e molto ampi di viabilità. Ma, se l'onorevole ministro vuol considerare le condizioni della viabilità, cominciando dal Reno presso Bologna a venire fino al confine antico del Piemonte, troverà che c'è un difetto di strade lamentato moltissimo.

Il nostro bilancio non si occupa che delle strade obbligatorie comunali, ma siccome nel pensiero del ministro, e nel pensiero della Commissione non vi può essere sviluppo delle strade comunali obbligatorie, se non fanno i comuni per quali parti passeranno un giorno le strade provinciali, ecco perchè io debbo insistere su quest'idea, la quale è stata accennata così bene anche dallo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici. Ed ecco come con queste premesse io conchiudo coll'ordine del giorno che mi permetto di leggere alla Camera.

« La Camera aderendo al voto espresso dalla Commissione generale del bilancio sulle strade comunali obbligatorie al capitolo 73, invita il Ministero a promuovere e far completare gli studi che valgano a determinare il numero e l'andamento delle strade provinciali nelle altre parti del regno che più ne difettano, oltre quelle contemplate nel progetto di legge presentato il 21 gennaio dell'anno scorso col titolo di *Costruzione di strade nelle provincie che più difettano di viabilità.* »

Spero che l'onorevole ministro non vorrà contraddire questo, che altro non è se non l'estensione dell'operato del suo antecessore, e dirò di più che l'onorevole ministro, il quale fece parte della Commissione a cui ho accennato, ed io aveva l'onore di essere con lui, ricorderà i desiderii espressi, i quali credo siano pur quelli dell'onorevole ministro

dei lavori pubblici, che presiedeva quella Commissione.

Il metodo adoperato dal suo antecessore fu trovato non abbastanza efficace dalla Commissione di cui ho avuto l'onore di far parte. Ecco quanto si diceva e si è letto nella relazione distribuita alla Camera: « Invero questo metodo non corrisponde esattamente ai principii generali sulle opere pubbliche. Per restare in armonia con questi, il Governo deve interpellare i Consigli provinciali, ed annunziando loro l'intenzione di aiutarli nel compiere le strade, invitarli a classificare le nuove vie non ancora costrutte. » Ora si tratta di questo classamento, e non di altro; se noi vogliamo, e se il ministro desidera di vedere sviluppate, completate le strade comunali obbligatorie, bisogna che i comuni siano certi in qual parte traverseranno i loro territori le strade provinciali; perchè allora avranno un incitamento grande a spingere avanti non solamente i lavori, ma i progetti stessi delle strade comunali, senza di che nasce quell'arenamento a cui ha alluso così bene la Commissione generale del bilancio, e che io raccomando caldamente all'onorevole ministro di provvedere perchè sia rimosso.

TOCCI. La Camera non crederà che io voglia aggiungere insistenze per qualche strada. Benchè io appartenga, come nelle precedenti sedute ho avuto l'onore di sottometerle, ad un collegio in cui su taluni luoghi non si può andare nè in carrozza, nè a cavallo, ed ora aggiungo neppure a piedi, io, riservando in altra occasione più opportuna di trattare la quistione speciale delle strade che interessano il mio collegio, per ora invoco l'indulgenza della Camera per una proposta d'interesse generale, per la costruzione delle strade.

La proposta che io intendo di sottometerle alla saggezza della Camera è la seguente. Vi è una disposizione nella legge del 1868, sulla costruzione delle strade obbligatorie, molto provvida: quella cioè di valersi del concorso della truppa per la costruzione delle strade. Non credo che vi sia disposizione di legge più opportuna di questa; e poi ne abbiamo anche visti gli effetti nella costruzione della strada sul Gargano che si compì dalle truppe.

Ora con dispiacere io vedo che da questo principio di legge non si è tratto profitto, mentre tanto più avrebbe potuto cavarsene vantaggio in quanto che noi vediamo che dal 1868, epoca in cui fu pubblicata quella legge, il bilancio della guerra crebbe di 40 o 50 milioni di spese, ed il personale tutto della milizia crebbe col bilancio di parecchie decine di migliaia.

Mi duole di non vedere presente l'onorevole ministro della guerra, a cui più propriamente che al

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

ministro pei lavori pubblici andrebbe diretta questa mia interrogazione; io però pregherei quest'ultimo, presente, di mettersi d'accordo con quello della guerra perchè procuri maggior sviluppo nei lavori stradali col concorso della truppa, la quale riesce utile non solo e principalmente per il lavoro manuale che possono offrire molti soldati, quanto e molto più per la direzione. E la mancanza di direzione è appunto quella che fa ritardare in molti luoghi, specialmente nei piccoli comuni, i lavori stradali.

Diffatti consta che il personale tecnico in tutta Italia non è sufficiente ed adeguato al gran numero delle strade che si hanno da costruire in tutta Italia per compierne la rete.

I zappatori del genio riescono in questa deficienza utili soprattutto ad inquadrare i lavoratori ed a dirigere le masse dei contadini che offrono la prestazione d'opera in natura da loro dovuta per legge.

Io vorrei aggiungere ancora un'altra osservazione e dire: se non si potesse, d'accordo qui col ministro dell'interno, trarre profitto, fino ad un certo punto, dei carcerati, là dove e fino al limite che le condizioni della sicurezza, di custodia e le circostanze dei luoghi lo permettano. Non potrebbe un certo numero di questi detenuti essere adibito a simili lavori sotto la custodia di militari, i quali servirebbero agli stessi anche di guida e direttori dei lavori? È sotto forma di semplice quesito che io sottopongo al Governo questa seconda parte della mia proposta.

Io, in questo senso, ho concretato un ordine del giorno, e credo che il ministro non avrà difficoltà d'accettarlo; con esso non è pregiudicata nessuna delle questioni che implica la proposta, della cifra del compenso, del modo del concorso, se volontario od altrimenti, ed altre questioni. Si tratta di studiare i mezzi per riuscire nell'intento, d'accordo coll'onorevole ministro della guerra.

La proposta è la seguente: « La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici a studiare, d'accordo con quello della guerra, i provvedimenti per dare maggiore sviluppo alle costruzioni delle strade, approfittando del concorso della truppa. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io concordo pienamente in un concetto dell'onorevole Torrigiani, che è stato il motivo del suo discorso: il concetto è che, se non si tracciano almeno le strade provinciali, lo sviluppo della costruzione delle strade comunali deve necessariamente arrestarsi dinanzi ad un ostacolo insuperabile.

Le strade provinciali sono come le arterie, in cui tutte queste vene delle strade comunali devono inne-

starsi. Quando strade provinciali non esistono, è chiaro che deve essere difficile il costruire strade comunali. Ma quando poi non vi sono neanche i progetti delle strade provinciali, le difficoltà per la costruzione delle strade comunali deve essere maggiore.

Ma, se concordo in questo concetto, non concordo poi in molte considerazioni colle quali l'onorevole Torrigiani lo ha accompagnato. L'andamento della esecuzione della legge del 1868 è più soddisfacente di quanto all'onorevole Torrigiani parrebbe. Io non starò a ripetere alla Camera alcune delle cifre accennate dall'onorevole relatore in proposito, nè metterò innanzi molte altre cifre che io ho attinte dalla mia amministrazione, e che completerebbero quelle date dal relatore. Però non mi pare che qui sia il luogo per la proposta dell'onorevole Torrigiani. Io spero che egli medesimo si persuaderà che non è questo il momento opportuno di fare quel suo invito al Governo.

Egli mi invita a fare lo studio dei progetti delle strade provinciali. Ma io non potrei fare questo studio, perchè la legge impone la spesa della costruzione delle strade provinciali alle provincie. E uno degli elementi non piccoli di questa spesa è certamente lo studio dei progetti.

Se l'onorevole Torrigiani mi fa questo invito, perchè io vi potessi corrispondere dovrebbe aggiungermi una proposta di stanziamento di una somma considerevole. Come vuole che io faccia eseguire i progetti delle strade provinciali, quando nel bilancio non ho nessuna somma per questo oggetto? Io non potrei regolarmente attingere a nessun capitolo del mio bilancio: la Corte dei conti non mi manderebbe buono l'impiego che io facessi del danaro dello Stato per la compilazione di progetti di strade non a carico dello Stato, ma di carattere provinciale.

Però, mentre l'onorevole Torrigiani, nell'ordine del giorno che propone, inviterebbe il Governo a fare eseguire gli studi delle strade provinciali...

TORRIGIANI. Ho detto di promuovere e fare completare, onorevole ministro.

Quando ella vorrà, darò una spiegazione meno sterile di quello che abbia fatto nel mio discorso.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Invita a far completare; ma questo invito ella lo fa a me o alle provincie? Dunque l'onorevole Torrigiani rimane d'accordo con me?

TORRIGIANI. Sì.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma io non potrei far eseguire questi progetti col danaro dello Stato. E se m'invita a farli fare dalle provincie, anche qui, onorevole Torrigiani, incontriamo un ostacolo in-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

superabile. Invitare il Governo a spingere le provincie a fare qualche cosa, suppone che esso abbia la facoltà di costringerle poi quando esse non lo facciano; ebbene, le provincie che dovrebbero fare questi studi non possono essere da me obbligate a farli se non credono di doverli fare. Perchè la legge dei lavori pubblici, la quale ha messo a carico delle provincie le spese per la costruzione e la conservazione e manutenzione delle strade provinciali, all'articolo 28, non parla della obbligatorietà delle spese occorrenti alla costruzione; e io ho avuto in proposito parecchi pareri dal Consiglio di Stato, il quale si è manifestamente dichiarato contrario al principio che il Governo potesse obbligare le provincie a costruire strade, quantunque qualificate provinciali.

Innanzi a queste due difficoltà, comunque si intenda il concetto dell'ordine del giorno Torrigiani, se nel senso che si debbano fare i progetti per conto dello Stato, io non potrei, perchè osterebbe la legislazione vigente; se invece nel senso che si debbano eccitare le provincie a farli, non posso rispondere del risultato, perchè queste potrebbero non prestarmi ascolto, nè io avrei i mezzi di costringerle; onde io pregherei l'onorevole Torrigiani di ritirare il suo ordine del giorno.

Verrà il momento opportuno in cui egli potrà ripresentarlo quando si discuterà il progetto relativo alla viabilità delle provincie che ne difettano; allora potrà presentare un ordine del giorno anche più efficace, ed io, se sarò al Ministero, non avrò certo difficoltà alcuna di accettarlo.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, c'è un ordine del giorno dell'onorevole Tocci.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Tocci chiede che il Governo adoperi nei lavori le truppe in proporzioni maggiori di quello che fin qui si sia fatto, per la costruzione delle strade comunali obbligatorie. Egli conosce la legge del 30 agosto 1868, relativa alla costruzione di queste strade, e sa la parte che il Ministero della guerra ha nell'esecuzione di quella legge, quando si voglia impiegare la truppa. Il ministro della guerra non è presente, ma siccome su questa quistione ho una opinione perfettamente identica a quella del mio collega della guerra, così posso, anche lui assente, rispondere all'onorevole Tocci in modo deciso, che il ministro della guerra non è punto disposto a prestare la truppa per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, salvo che non vi sia una assoluta necessità.

Egli vi si è prestato nella provincia di Palermo per la costruzione di due gruppi di strade, ma mi ha dichiarato apertamente e risolutamente che non

si presterebbe ulteriormente a fornire la truppa per la costruzione di strade. E la ragione che muove a ciò l'onorevole mio collega, a me pare molto savia e consentanea allo spirito e concetto nuovo del nostro esercito; egli crede che la truppa impiegata nella costruzione di strade obbligatorie è distratta troppo dalle esercitazioni militari; ed ora che essa rimane così poco tempo sotto le armi, se invece di esercitarla in queste, è adibita in mestieri così diversi, finisce il tempo della ferma, e non si è ottenuto lo scopo di rimandare a casa gli uomini in condizioni da essere poi soldati in tempo di guerra.

Queste sono le ragioni per cui l'onorevole ministro della guerra (che avrebbe potuto molto più abilmente di me svilupparle) si oppone all'impiego della truppa nelle costruzioni di strade obbligatorie.

Dinanzi a questa volontà, la quale dovrei rispettare anche se non vi consentissi, non avrei che opporre. Ma consentendovi, credo che lo sviluppo delle nostre strade è da attenderselo, non dalla truppa, ma dalle braccia degli interessati.

TORRIGIANI. Io sono stato lieto per una parte del discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella quale si è dichiarato favorevole almeno alle idee fondamentali che ho cercato di svolgere, ma l'ostacolo solo (ed è certo un ostacolo che va considerato) che il ministro mi ha opposto, mi pare questo. Le spese necessarie per completare gli studi delle strade provinciali in quelle località che ne difettano, da chi saranno sostenute? C'è mai nel bilancio indicata una somma da poter destinare a questo scopo? Mi perdoni onorevole ministro, non faccia altro che quello che ha fatto il suo predecessore, dichiarando che aveva diffuso la sua circolare colle conseguenze che da essa dovevano derivare in tutte quante le provincie del regno. Non essendosi diramate queste circolari, come dovevano esserlo, io chiedo solamente di farlo dove il suo predecessore non lo ha fatto. E non c'è spesa, onorevole ministro. Fortunatamente ho qui sotto gli occhi descritta la composizione della Commissione destinata a preparare lo svolgimento degli studi per le strade provinciali, ove difettano. Vedendo che per ciò non si richiede spesa alcuna, spero che l'onorevole ministro, invece di differire, cosa che sarebbe dispiacevole a me ed ai miei colleghi, quell'ordine del giorno, che egli dichiara tra qualche tempo di accettare, spero, dico, che lo accetterà in questo momento, una volta eliminato il dubbio della spesa a cui egli allude.

Il ministro, con apposita circolare, creò in ciascuna provincia una Commissione costituita dai membri della deputazione (e questi certamente non

sono pagati), d'ingegneri degli uffici tecnici (ogni provincia ha un ufficio tecnico, quindi non si spende un centesimo di più); e di altre persone autorevoli, che potranno dalla provincia medesima nominarsi, affinchè siano preparati gli studi giudicati necessari per le strade provinciali.

Ora, io domando, se l'antecessore dell'onorevole ministro ha eseguito questo pensiero, e se eseguendo questo pensiero ne è risultato tutto quel beneficio che si desidera venga sicuramente conseguito, perchè non dobbiamo fare altrettanto per le provincie che mancano di queste strade? Il difetto, perdoni, onorevole ministro, è più grave di quel che non si possa pensare a prima giunta...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Siamo d'accordo.

TORRIGIANI... perchè, lo creda anche il ministro delle finanze, le condizioni di molti comuni sono tali, che bisogna pensarci gravemente per poter ottenere l'esecuzione di utili strade in molti comuni che ne difettano troppo. Ora, se di queste strade si possono avere gli studi senza crescere un centesimo di spesa al bilancio dello Stato, perchè non farli? Determinati gli studi pei tracciati delle strade provinciali, tutte le strade comunali si faranno volentieri nella speranza che un giorno si facciano anche le provinciali.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Torrigiani, ma lo prego di rinunciare alle ultime parole dette. Finchè egli mi parla di tracciati, io devo intendere progetti, e perciò io ho detto che non potevo eseguire progetti, perchè essi importano spesa.

Le citazioni che ha fatto dell'onorevole Devincenzi si riferiscono ad altro che a determinazione di tracciati. Un tracciato è una cosa, e uno studio di massima è un'altra. Il tracciato non si può determinare senza studi di campagna, i quali dimostrino la sua possibilità, vi diano l'altimetria e ne segnino il profilo in una maniera determinata.

Se mi parlate di andamento generale, di punti estremi di una strada...

TORRIGIANI. Di tracciati.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... in ciò sono di accordo, questo si fa anche senza uno studio particolare. Ma l'onorevole Torrigiani, nel suo discorso, mi pareva che accennasse proprio a progetti di strade, e su questo terreno non lo potrei seguire.

Se si tratta di fare ciò che l'onorevole Devincenzi fece per alcune provincie...

TORRIGIANI. Perfettamente.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... anche per altre, io non ho nessuna difficoltà d'accettare il suo ordine del giorno, ma restiamo intesi che non ha altra importanza che questa.

PRESIDENTE. Onorevole Torrigiani, ritira il suo ordine del giorno?

TORRIGIANI. Io ringrazio l'onorevole ministro di avere accettato il mio ordine del giorno sotto questa condizione.

L'onorevole ministro sarà persuaso, come sono persuaso io, che questo primo impulso sarà favorevolissimo, e che le conseguenze che ne deriveranno saranno, non solamente di avere i tracciati da un punto all'altro, ma di sapere quale sarà per essere l'andamento delle strade provinciali senza di che non si fanno strade comunali.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma questo studio non ce le darà, onorevole Torrigiani.

PRESIDENTE. Adunque lo ritira onorevole Torrigiani?

TORRIGIANI. L'onorevole ministro l'ha accettato.

PRESIDENTE. Sta bene, la prego di trasmettermelo. Onorevole Tocci, ritira il suo ordine del giorno?

TOCCI. Farei una dichiarazione.

L'onorevole ministro non trova attuabile il mio ordine del giorno. Esso invero non contiene se non che la ripetizione di un principio consacrato in una legge approvata dal Parlamento ed ora legge dello Stato; sarà stata cattiva la legge, cattivo il principio adottato; la legge non l'ho fatta io, l'ha fatta il Parlamento.

Ma io ritiro la proposta, perchè non vedo presente l'onorevole ministro della guerra a cui spetta l'esecuzione, e la ritiro, perchè posso...

PRESIDENTE. Sì; si riservi.

TOCCI... riservarmi di riprodurlo in migliore occasione.

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Torrigiani, Fornaciari, Bortolucci, Dalla Rosa, Ronchei, Mangilli, Murgia, Quartieri, Fabbricotti, Chiari, Basetti, Paini, Guiccioli, Oliva, Sormani-Moretti, Fabrizi, Cocconi, Secco, Spalletti, Serpi e Marengo:

« La Camera aderendo al voto esposto dalla Commissione generale del bilancio sulle strade comunali obbligatorie al capitolo 73, invita il Ministero a promuovere e far completare gli studi che valgano a determinare il numero e l'andamento di strade provinciali nelle altre parti del regno che più ne difettano, oltre quelle contemplate nel progetto di legge presentato il 21 gennaio del corrente anno, col titolo di costruzione di strade nelle provincie che più difettano di viabilità. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

Capitolo 73. Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 6,500,000.

(È approvato.)

Acque. — Opere idrauliche di prima categoria. —
Capitolo 74. Apertura di un canale di navigazione tra i laghi di Como e di Mezzola. (Per memoria.)

MERIZZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ma non vi è stanziamento. Ha facoltà di parlare.

MERIZZI. Io non vorrei che l'essersi ommesso lo stanziamento della somma alla quale lo Stato si era obbligato equivallesse ad un abbandono della continuazione delle opere che devono congiungere i laghi di Como e di Mezzola. Io non parlerò dell'importanza di quest'opera, perchè la Camera, quando approvò la partecipazione dello Stato all'opera stessa, ebbe allora a conoscere la importanza del canale che si andava a scavare: ricordo unicamente che lo Stato ha già erogato la egregia somma di lire 128,000 per la escavazione, ma che, se l'opera non venisse continuata, questa somma sarebbe intieramente perduta, non darebbe alcun frutto.

Io mi limito a fare quest'osservazione, colla preghiera all'onorevole ministro perchè voglia contribuire a rimuovere gli ostacoli i quali si frappongono alla completazione delle opere di scavo di quel canale.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io posso dare uno schiarimento all'onorevole Merizzi. L'ingegnere di Como si sta presentemente occupando di studiare le condizioni di questo canale di Mezzola: il risultato di questi studi ci chiarirà intorno al partito da prendere, se cioè bisognerà contentarsi dell'apertura di un canale a piccola sezione per il passaggio solo delle piccole barche, oppure mantenere il concetto antico di un canale navigabile anche per i piroscafi. In questo momento io non potrei dire di più.

PRESIDENTE. Capitolo 75. Fiumi Brenta e Bacchiglione nelle provincie di Padova e di Venezia. Sistemazione secondo il piano Fossombroni-Paleocapa (spesa ripartita), lire 100,000. Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Alvisi.

ALVISI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, facendo l'elogio dell'onorevole mio amico Lovito, si congratulava con lui perchè aveva portata la questione delle strade provinciali, dipendente da un articolo di bilancio, sopra un terreno generale anzichè al ristretto confine del proprio collegio, essendochè, egli diceva, il maggior numero dei deputati che prendono la parola in questo bilancio lo fanno per scopo elettorale.

Mi pare impossibile che dalla bocca del ministro dei lavori pubblici sia sortito questo concetto, perchè, se lo scopo elettorale è quello dei numerosi deputati che prendono la parola in questo bilancio, si deve unicamente alla legislazione complicata e mi-

nuta del Ministero stesso, il quale tiene una mano in tutti i lavori pubblici che spettano ai privati, ai comuni ed alle provincie; oltre a ciò il Ministero dei lavori pubblici si collega con altri Ministeri per un medesimo argomento. Diffatti, se io volessi trattare un poco diffusamente, cosa che non farò, sul capitolo 75, e sull'argomento speciale dell'ingresso del Brenta nella laguna di Chioggia, io dovrei toccare quattro punti principali che riguardano quattro Ministeri; nel mio soggetto, come spiaggia e porto, c'entra il ministro dei lavori pubblici, come sanità ed igiene c'è il ministro dell'interno, poi come porto mercantile e militare spetta al ministro della marina, e finalmente per il titolo *Bonificazioni e nautica* conviene ricorrere al Ministero di agricoltura e commercio.

Felicissimo il regno d'Italia che ha un complesso di leggi così diverse per un solo argomento, e possiede una legislazione così involuta, che per trattare di una materia così semplice bisognerebbe invadere il campo di quattro Ministeri!

A spiegare poi le ragioni per le quali molti deputati, fra i quali anche io, siamo costretti a parlare in questo bilancio, sebbene con poca speranza di successo, si è perchè il Governo ha fatto di questo bilancio la leva delle elezioni e la bandiera degli elettori. E, poichè il ministro dei lavori pubblici, alla conclusione del mio discorso sull'esiglio del Brenta e di altri fiumi dalle lagune, mi chiamerà alla politica finanziaria, io non farò altro che leggere le parole pronunziate dall'onorevole presidente del Consiglio nel suo discorso-programma di Legnago, che toglie al ministro dei lavori pubblici il più vitale argomento, che si oppone all'esecuzione di un progetto che decide della vita o della morte di un popolo...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Onorevole Alvisi, venga alla questione. Qui si tratta del bilancio. Ella comprende bene che non si può allargare la discussione fino sul tema delle elezioni. Non si riesce a discutere un bilancio con questo sistema.

ALVISI. Permetta, onorevole presidente, di attendere la lettura, perchè io credo di essere perfettamente nella questione.

Ecco il brano del presidente del Consiglio, sul quale faccio assegnamento per il trionfo della mia causa: « Volete dimenticare Chioggia, l'ardita nutrice dei più impavidi pescatori, che non è congiunta da alcuna ferrovia alla terraferma, mentre le sabbie e le paludi minacciano l'entrata nel mare? Io non lo credo. »

Ella vede, signor presidente, che queste parole toccano precisamente l'argomento in discussione.

È un fatto che Chioggia la quale prima del 1840

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

giaceva in mezzo a un lago profondo, ora si trova in mezzo a paludi in causa della immissione del Brenta nelle sue lagune. Invano la Commissione del bilancio, con un'insistenza che la onora, ha chiamato quasi ogni anno all'articolo 75 l'attenzione dei suoi colleghi, ed oggi ripete che vorrebbe definita una volta questa questione. Ma l'onorevole ministro pare che di questa questione non se ne sia preoccupato abbastanza, avendo soltanto da nominare una Commissione la quale riferisca in proposito. Dunque è tempo che io domandi al ministro dei lavori pubblici se egli siasi formato un concetto giusto, un criterio vero della condizione del porto di Venezia e del bacino di Chioggia, e che cosa vuole concludere rispetto a questo capitolo di bilancio che indica costantemente la sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione secondo il progetto Paleocapa-Fossombroni. Categoricamente io gli domando: vuole mantenere la continuazione del progetto Fossombroni quale si suppone nel futuro sviluppo del piano tecnico del quale una sola parte è pagata colla cifra segnata in bilancio? Ovvero egli ritiene che l'attuazione di quel progetto avendo portato danni gravissimi alla laguna ed al porto di Chioggia, forieri di danni maggiori a tutto il bacino del porto di Venezia, sia necessario assolutamente abbandonare il compimento del piano Fossombroni col deviare quei fiumi dalla laguna e convogliarli per altra via al porto inferiore di Brondolo?

Questa è la prima domanda che io faccio al ministro dei lavori pubblici.

All'onorevole ministro tornerà facile rispondere a questa domanda perchè egli possiede gli studi ed i piani preparati dagli antecedenti Governi, dai quali risulta indubbiamente provato che il Governo della repubblica aveva adottato il piano dell'Artico, che scioglieva il problema nell'agevolare lo scarico delle piene del Brenta per la foce del Brondolo, che il Governo di Napoleone I aveva approvato ed anche ordinata l'esecuzione del progetto Artico, che solo il declinare di quel potente ha impedito. Egli deve conoscere che sotto il Governo austriaco erasi sostenuto dalla ispezione centrale delle acque l'esiglio dei fiumi dalle lagune contro il Consiglio aulico di Vienna che voleva ricondurle con strani congegni a scolare limpide e pure nella laguna; e finalmente come il gran cancelliere di Stato conte Sanrau commettesse all'illustre Fossombroni il definitivo giudizio col doppio intento di evitare i danni non solamente per Venezia, ma anche per la terraferma. Ora una serie così numerosa di studi e di fatti riassunti nella memoria del generale Vaccani mettono qualunque nella situazione di potere giudicare con coscienza sul modo di regolare il corso dei fiumi sfocianti

nella laguna onde liberare il porto di Chioggia e della Venezia dal pericolo che in un prossimo avvenire segua l'interramento di tutto il vasto bacino delle lagune.

Nè basta considerare gli effetti dell'introduzione dei fiumi nelle lagune nella condizione attuale di quel bacino, ma bisogna riflettere come si rendono ancora più terribili dal lato della pubblica salute colla immistione delle acque salse colle dolci, le quali generano, per le ragioni fisiche della morte e putrefazione degli animali e delle piante marine, la malaria, e con la malaria la ecatombe di vittime umane ed economicamente colla distruzione della pesca.

Diffatti Venezia comincia ad accorgersi dalle sue statistiche che la durata del colera e lo sviluppo delle epidemie fanno perdere alla sua città l'antica fama di saluberrima. Ma crede forse il Governo di guadagnare col ritardare di anni una decisione definitiva? Non vede forse la estensione che va prendendo quell'impaludamento, il quale dovrà o tosto o tardi assoggettarsi a lavori radicali di escavazione? Allontanando invece le torbide dei fiumi, entrano le acque nel mare e più liberamente per le diverse bocche dei suoi porti, e con l'impeto delle onde si genera quel movimento turbinoso che tutti conoscono, il quale porta di ritorno i depositi che si formano nelle acque della laguna. È un fatto constatato dalla storia di secoli, e non vi è nessuno che possa smentirlo!

È bensì vero che il Governo italiano si occupò della sorte della Venezia fin dal primo momento della sua liberazione. L'onorevole Jacini, ministro dei lavori pubblici nel 1866, aveva creata una Commissione per decreto reale, nel quale erano determinati gli scopi di provvedere alla conservazione della laguna col miglioramento dei porti e canali nell'interesse della città e suoi rapporti colla difesa e col traffico nazionale.

Quella Commissione compì in parte il suo lavoro e lo presentò al Ministero; fra le proposte figura quella di massima per la deviazione dei fiumi dalla laguna di Chioggia, affidata all'ispettore del genio civile, il commendatore Lanciani, il quale riportò il premio meritato della pubblica opinione per il suo progetto sulla deviazione del Brenta, in modo da salvare Venezia dalla minacciata rovina, e provvedere ad un maggiore e più facile scolo delle acque del fertile territorio padovano.

In seguito, due petizioni promosse dall'associazione di pubblica utilità di Venezia e di Chioggia e firmate da 20 e più mila cittadini furono da me presentate alla Camera, delle quali ne accordava l'urgenza.

La discussione importante che ebbe luogo per mia iniziativa nel 14 gennaio 1873, aveva persuaso la Camera trattarsi di uno scopo così elevato, qual è la salvezza di una città meravigliosa e di un porto che nessuno può negare essere importante per il commercio fra l'Oriente e l'Occidente.

Dunque, come è possibile che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non possa rispondere in forma positiva alla mia prima interrogazione, e cerchi di sfuggire al nodo della questione in modo affatto evasivo, col dire alla Camera: sappiano, o signori, che ho incaricato una nuova Commissione per studiare e presentare presto il rapporto al Consiglio superiore dei lavori pubblici? Se il Consiglio superiore fosse un potere deliberante, naturalmente dovrei aspettare la sua deliberazione, nè avrei domandato all'onorevole ministro una risposta categorica al mio quesito, che ripeto colla stessa formula.

Si è il signor ministro formato un concetto chiaro e netto sulla condizione tristissima delle lagune prodotta dal ritorno del Brenta nella laguna di Chioggia? Sopra una immensa congerie di documenti e di proposte tutte concordi, si è convinto che sia indispensabile la esclusione dei fiumi dalla laguna, sì o no?

Così mi pare che debba procedere nel suo insieme la condotta di un ministro nel giudicare sopra una grande questione di principio.

D'altronde non è un fatto dubbio nè eccezionale nè nuovo che, continuando lo sbocco dei fiumi nella laguna, si producono gli effetti disastrosi di colmare superficie estesissime di acque, e profondi seni di mare. In tutte le coste d'Italia le materie sospese nelle acque dei fiumi depositandosi gradatamente, vanno innalzando il fondo, formando dapprima le valli e poi le campagne.

Le città del litorale adriatico che una volta fiorenti sul mare, ora stanno solitarie e deserte a molta distanza dai porti, ne sono una prova manifesta. Quindi, essendo dimostrato che l'ingresso dei fiumi nella laguna porta la conseguenza di colmarne la superficie, e convertire la naturale fortuna in una disgrazia irreparabile, io mi sento il dovere di richiamare l'onorevole ministro a fissare bene le sue idee e a concretare una risposta di massima che mi sembra necessaria dopo sì lunga ed ansiosa aspettativa di una città degna della sua stima.

Quando egli mi avesse risposto categoricamente, è certo che nè io nè altri faremmo nessuna mozione, aspettando con paziente fiducia che si preparino i progetti tecnici necessari a raggiungere l'alto scopo. Il silenzio del ministro che non si è ancora deciso a dare questa risposta, tiene i deputati e la Com-

missione del bilancio in sospenso, e perciò la Commissione medesima, a pagina 32, insiste che la grande questione del capitolo 75 sia una volta definita.

Rivolgo ancora un'altra e più semplice interrogazione all'onorevole ministro: perchè mai fu sciolta la Commissione lagunare eletta dall'onorevole ministro Jacini nel 1866, che aveva definito lo scopo di esaminare le condizioni del porto, dei canali e delle lagune di Venezia, proponendo quei provvedimenti che si riputassero vantaggiosi a dare a quella provincia una vita prospera e rigogliosa?

Detta Commissione, fondata per decreto-legge coi pieni poteri del 1866, non poteva essere soppressa se non in base d'un altro decreto! Non può il ministro accampare la scusa che furono già in gran parte presentati i progetti necessari a conservare la laguna ed il porto di Venezia, perchè sopra alcuni e più importanti la Commissione non ha ancora dato il suo formale giudizio, e sopra altri doveva essere consultata dal Ministero. Perciò non mi pareva prudente di dichiararla soppressa, come ha fatto il ministro con lettera del 24 luglio 1874, che era una risposta evasiva all'indirizzo fatto dalla benemerita associazione della pubblica utilità di Venezia intorno al vitale argomento del bando dei fiumi! Anzi aggiungo che essendo per legge costituita nelle città marittime più importanti una Commissione governativa, la quale attende alla sorveglianza delle acque e dei porti, così mi pareva opportuno che la detta Commissione, anche sotto questo aspetto, poteva essere mantenuta!

Le mie conclusioni adunque sono chiare e si possono sopra il fatto indiscutibile che il signor ministro deve essersi formato un'opinione sopra l'assoluta necessità, che ha determinato i Governi caduti a proporre concordemente che l'unico modo di salvare la città di Venezia, che è una meraviglia del mondo, sia quello di deviare i fiumi dalla laguna.

Se non che l'onorevole Breda, ed altri che appartengono alla provincia padovana, temono sempre (ed è questo il motivo delle sue interruzioni nella Camera) che, col deviare i fiumi che sboccano nella laguna, allungandone il corso, le acque possano rifluire e cagionare straripamenti, che furono già causa reale di danni non contestati, nè contestabili pel passato.

Ma il progetto dell'egregio Lanciani, più ancora che alla salvezza della laguna, provvede a rendere più facili gli scoli delle campagne padovane e per le valli adiacenti.

Ed è per questa ragione che io non domando che liberiate Chioggia da un flagello per riversarlo a

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

danno e a rovina delle provincie che la circondano; si salvi quella gemma necessaria alla corona delle fertili provincie che hanno nel porto di Chioggia e di Venezia l'emporio delle merci del proprio consumo, e lo scalo invidiato dei loro prodotti per l'estero.

Dopo ciò attendo dall'onorevole ministro una categorica risposta che ponga fine a tante incertezze, e sciogla un problema, che per me non è tale, considerandolo assioma, dal quale dipende la prosperità di Venezia e di Chioggia, dei suoi porti e del suo commercio!

BUCCHIA. L'onorevole ministro, rispondendo alle domande dell'onorevole Minich circa il progetto di rimuovere dalla laguna di Chioggia la foce del fiume Brenta, disse che la Commissione governativa, incaricata di riferire intorno a questo progetto di legge, presenterà tra poco la sua relazione al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Rammenterà l'onorevole ministro che le deputazioni provinciali delle due provincie interessate di Padova e di Venezia aggregarono alla Commissione, collo assentimento del Governo, i loro rappresentanti tecnici allo scopo che porgessero lumi ai membri della Commissione governativa, e discutessero insieme il progetto, affine di trovare un provvedimento che conciliasse i reciproci riguardi e gli interessi delle due provincie. Or bene, io so positivamente che questa discussione non venne fatta, nè tampoco furono interpellati i rappresentanti tecnici delle provincie, e so che la relazione fu composta non curandosi punto di loro, eludendo così gli intendimenti pei quali era stato accordato alle provincie di nominare i loro rappresentanti.

Io ben conosco l'ingegno e la dottrina dei valenti uomini che compongono la Commissione governativa, ma non so persuadermi come, nuovi affatto dei luoghi, in una sola visita affrettata fatta alla foce del Brenta, in un giorno in cui l'imperversare del tempo non permetteva che si facessero ricognizioni attente e diligenti, abbiano potuto di prima giunta risolvere una quistione assai complessa e piena di difficoltà, che si agita da più secoli, e che formò oggetto degli studi e delle elucubrazioni dei veri luminari dell'idraulica pratica da Fra Giocondo giù giù a Guglielmini, Frisio, Lorgna, fino a Fossombroni e Paleocapa.

Io desidero, e desidero ardentemente che si trovi modo di conciliare il bene delle due provincie; anzi tengo per fermo che codesto provvedimento ci sia, e si possa certamente trovare, ma richieda indagini ben più estese e diligenti, studi ben più profondi e maturi di quelli tumultuariamente fatti dalla Commissione. Onde è che io prego instante-

mente la saviezza provvidentissima, la severa rettitudine dell'onorevole ministro, a voler disporre che la relazione non venga sottoposta al giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, se non sia prima corredata dalle osservazioni e dai pareri degli ingegneri eletti dalle provincie.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non dirò che il capitolo che ora si discute, non abbia una lontana relazione coll'argomento, così diffusamente svolto dall'onorevole Alvisi; ma le spese di cui qui si tratta non concernono le opere che dovranno essere fatte sul Brenta, allo scopo di migliorare la condizione delle lagune di Chioggia. Io non credo di dover seguire l'onorevole Alvisi nel campo delle considerazioni che egli ha svolte innanzi alla Camera. Egli domanda qual è l'opinione mia intorno a questo argomento.

Io la dirò quando quest'argomento sarà discusso dalla Camera e quando verrò a chiedere i fondi necessari per eseguire un progetto relativo al Brenta. Allora l'onorevole Alvisi saprà quale sia il mio concetto intorno a questa questione.

Venga però a scusarmi, se parlo così, il discorso testè tenuto dall'onorevole Bucchia, il quale ha rilevato la gravità di questa questione. E come vuole l'onorevole Alvisi che io, uomo non tecnico, esprima a lui il mio sentimento intorno a quest'argomento, quando i Consigli tecnici che la legge mi accorda non mi hanno fin qui dato il loro avviso?

Egli si è pure doluto specialmente che io non abbia risuscitato (così avrebbe dovuto dire, e non già che io abbia soppresso) una Commissione nominata nel 1867 dal ministro Jacini per alcuni studi sulla laguna di Venezia.

L'onorevole Alvisi forse ignora la storia di quella Commissione. Essa ebbe un compito preciso, il quale fu determinato dall'onorando Paleocapa. La Commissione adempì pienamente al debito suo, fece tutti gli studi che le erano stati commessi, e parte dei lavori che essa consigliò vennero fatti, altri non furono eseguiti, ma non perchè non esiste la Commissione, ma per ben più gravi ragioni.

La Commissione è andata in dissoluzione da per se stessa.

MALDINI. Perdoni, non è vero.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Morto il Paleocapa, le si dette un altro presidente, il quale morì anch'esso. Il mio predecessore ne nominò un terzo, ma poi, avendo egli voluto allargare la Commissione, aggregandovi alcuni membri che, a suo avviso, avrebbero potuto apportarvi delle cognizioni necessarie alla tutela di tutti gli interessi implicati nella questione, l'ultimo presidente nominato dette le dimissioni, e la cosa rimase così.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

Dell'utilità di far rivivere questa Commissione io non sono persuaso. Essa, è vero, era composta di uomini competenti; ma che perciò? A Venezia abbiamo un ufficio tecnico molto numeroso, il quale ha cura della laguna. E poi, quante volte si voglia fare qualche opera nuova intorno al porto di Venezia, vi è la Commissione locale, che deve dare, intorno ai progetti, il proprio avviso. Poi vi è la Commissione permanente dei porti di tutto il regno, e poi vi è il Consiglio superiore.

Se fossi persuaso dell'efficacia pratica di tale Commissione, non avrei veruna difficoltà di ricostituirla; e se c'è qualcuno il quale giunga a persuadermene, sono qui per promettergli che la ricostituirò.

L'onorevole Bucchia richiama l'attenzione mia sopra un fatto che io ignorava. Sapeva che la Commissione nominata per studiare la questione del Brenta aveva avuto ordine di sentire i rappresentanti delle due provincie. Io credeva che lo avesse fatto, e che, quando essa si recò sul luogo, i degni rappresentanti, tanto dell'una quanto dell'altra provincia, fossero da essa stati sentiti, e che questi si fossero fatti solleciti di fornirle tutti i rilievi, tutti i dati necessari per il compimento dei suoi studi.

L'onorevole Bucchia pare però che domandi qualche cosa di più.

Io non ricordo se nel decreto ministeriale fosse dichiarato che la Commissione dovesse sentire, sopra le conclusioni dei suoi studi, il parere dei delegati della provincia.

Questo non mi è chiaro, e in questo momento non potrei dirlo.

BUCCHIA. Domando la parola per uno schiarimento.

La Commissione governativa deve riferire il suo parere indipendentemente da quello degl'ingegneri eletti dalla provincia.

Gl'ingegneri eletti dalla provincia non hanno voto deliberativo nelle conclusioni della Commissione, ma devono essere sentiti però i loro pareri in merito al progetto. Ora cotesta pratica non essendo stata fatta, è necessario che, prima che la relazione sia presentata al giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sia corredata anche dei pareri e delle osservazioni degl'ingegneri eletti dalla provincia.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ebbene, io prometto all'onorevole Bucchia che, stando così le cose, la Commissione non presenterà la sua relazione al Consiglio superiore se prima non avrà sentito gli ingegneri eletti dalle due provincie interessate.

BUCCHIA. Ringrazio l'onorevole ministro e faccio assegnamento sulle sue promesse.

MINICH. Io aveva alcune osservazioni da esporre su quanto ha detto l'onorevole Bucchia, mio egregio amico. Ma non vorrei che le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro togliessero che queste mie osservazioni fossero accolte, giacchè è reso di somma urgenza esaurire la questione che doveva decidersi immediatamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ora, per fare il giusto apprezzamento dello stato delle cose, mi è d'uopo rammentare all'onorevole collega, che quando la Commissione governativa e interprovinciale nel dicembre 1873 tenne la sua prima riunione in Padova, fu constatato, a termini degli incarichi ricevuti, che i membri i quali rappresentavano gl'interessi delle due provincie di Padova e di Venezia avevano voto consultivo, ma non deliberativo. Ora, quando avvenne l'ultima riunione nel dicembre stesso, fu dichiarato dal presidente della Commissione che i membri provinciali avevano facoltà di comunicare alla Giunta dei tre ispettori tutto ciò che poteva contribuire a rischiarare la questione ed a risolverla nel modo migliore.

Avverto ancora che in quelle riunioni fu accettata la mozione dei membri della provincia di Padova di fare nuovi rilievi, tanto nel corso inferiore, ed alla foce del fiume, quanto nella laguna di Chioggia per riconoscerne i danni.

Questi rilievi vennero fatti con molta cura e sopra una larga scala: il lavoro eseguito nel rilievo della laguna di Chioggia diede una descrizione completa del suo deterioramento attuale. Non posso dunque convenire nell'opinione dell'onorevole collega allorchè disse: che il lavoro della Commissione fu affrettato. Noi abbiamo avuto dal dicembre 1873 sino al presente tutto il tempo di maturare lo studio della questione, e di farvi sopra le opportune considerazioni. La Giunta speciale degli ispettori aveva del resto l'incarico di compilare il suo rapporto e di presentarlo al Consiglio superiore dei lavori pubblici per le convenienti deliberazioni.

Se in questo frattempo i membri rappresentanti della provincia di Padova non hanno esposte le loro osservazioni, come hanno cercato di fare per parte loro i membri rappresentanti gli interessi della provincia di Venezia, mi pare che, dopo il corso di un anno e tre mesi, sia pure venuto il tempo in cui la Giunta speciale incaricata dal Consiglio superiore di riferire abbia ad essere in grado di presentare finalmente il suo lavoro.

Ecco i punti di fatto sui quali io non posso trovarmi d'accordo coll'onorevole mio collega, consentendo poi pienamente nella sua idea che qui si

vuole e si cerca con ogni cura di ottenere la conciliazione degli interessi della provincia di Padova con quelli del Veneto estuario, i quali debbono essere sommamente a cuore di tutti i rappresentanti della nazione; e che si potranno conseguire col ricondurre la foce del Brenta a Brondolo e congiungerla con quella del Bacchiglione.

Insisto pertanto nella dichiarazione dell'estrema urgenza già riconosciuta ed accettata nella tornata del 5 corrente.

ALVISI. L'onorevole Minich ha già risposto alle idee del nostro collega Bucchia, che si riferivano all'intervento dei commissari provinciali di Venezia e di Padova, nella discussione dell'elaborato parere che deve preparare la Giunta governativa per il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Le lagnanze dell'onorevole Bucchia anche a me facevano l'effetto di dover ritardare quel rapporto che deve fare al Consiglio superiore la rispettabile Giunta; e tanto più mi faceva senso, inquantochè dalle risposte evasive dell'onorevole ministro dei lavori pubblici mi pareva che questo ritardo egli volesse farlo ad arte; anzi non so darmi pace che un ministro, indipendentemente dal voto del Consiglio superiore, non possa manifestare la sua opinione, e dare una risposta sulla massima, se egli intende o no di mantenere la immissione dei fiumi nella laguna.

Non vi è proprio bisogno di essere un Artico nè un Mengotti per poter giudicare di una questione della quale, colla storia di secoli, e coi lavori già pubblicati da insigni idraulici e da uomini dotti, ciascuno può farsi un criterio giusto.

Mi dispiace intanto di non poter dividere coll'onorevole Minich la speranza che la nostra causa sia prontamente decisa; anzi la riserva dell'onorevole ministro non è al certo un lieto auspicio per l'avvenire.

DEPRETIS. Ho domandato la parola unicamente per fare un'osservazione, o, dirò meglio, per rammentare le raccomandazioni fatte al Ministero, quali risultano dalle relazioni del bilancio e dalle discussioni sul bilancio stesso dei lavori pubblici che stiamo esaminando.

Veramente la spesa stanziata in questo capitolo riguarda un'opera omai compiuta; quindi, fino ad un certo punto, è stata giusta l'osservazione fatta, che la discussione è uscita dal suo limite naturale, e si è estesa sopra una questione che è un po' diversa; ma, quantunque sia un po' diversa, tuttavia vi sta attaccata come le conseguenze stanno unite alle premesse.

La discussione attuale è sulle condizioni sempre più infelici della laguna di Chioggia. Ora, io debbo far notare alla Camera che su questo punto, da pa-

recchi anni, da cinque o sei anni, quante volte venne in discussione il bilancio dei lavori pubblici, sempre si fecero vive istanze perchè la questione fosse risolta al più presto possibile. Diffatti, di che cosa si tratta? Trattasi di una città marittima, di un porto di mare che ha tutta la sua popolazione dedicata alle arti ed ai commerci marittimi, che ha tutti i suoi interessi collegati indivisibilmente col suo porto, e che è minacciata di vedere colmato il porto e corrotta la salubrità dell'aria della città, distrutta la sua esistenza. Se c'è una questione che possa essere classificata fra le questioni d'urgenza, è certamente questa.

Ora, dopo tante istanze a che ne siamo? Siamo ancora ad una Commissione, che, dopo avere fatta una visita sul luogo, un anno e mezzo fa, in contraddittorio dei periti e dei delegati delle provincie interessate, non ha ancora finito il suo lavoro. Ma vi ha di più: questa questione dovrebbe ancora essere prolungata per esaurire la procedura, per cui, per riferire al Consiglio superiore, e perchè il Consiglio superiore col suo voto possa mettere il ministro in grado di risolvere la questione, dovremo aspettare forse ancora un altro bilancio.

In verità questo mi pare troppo, e quindi io unico le mie alle istanze indirizzate al ministro da tutti coloro i quali appunto credono la soluzione di questa questione abbastanza prolungata, credono che sia o debba essere matura per una soluzione e insistono affinchè il ministro voglia affrettare la relazione da farsi al Consiglio superiore, e onde si possa vedere se sia il caso di presentare un provvedimento alla Camera.

La soluzione non può venire che da un progetto di legge, e l'iniziativa di questi progetti di legge non può dipendere che dal ministro; egli è giudice dell'epoca in cui possa presentarlo ma è responsabile delle conseguenze del ritardo. Io mi limito a questa semplice preghiera.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Breda.

BREDA. L'onorevole Minich ha detto che alcuni rilievi che furono ordinati al genio civile e suggeriti da alcuni commissari consultivi nominati dalla provincia di Padova, furono eseguiti, che egli li ha veduti, ed ha potuto conferire sopra di essi con la Commissione nominata per riferire al Consiglio superiore dei lavori pubblici relativamente al progetto Lanciani.

L'onorevole Bucchia, uno dei membri nominati dalla provincia di Padova per dare i ricordi che fossero nell'interesse della provincia stessa in questa gravissima questione, invece dichiara di non essere, contrariamente al convenuto, stato chiamato da

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

questa Commissione per prendere conoscenza di quei lavori e dare il suo avviso in argomento.

Vede l'onorevole Depretis come non si tratta qui di prolungare il termine senza una ragione plausibile.

DEPRETIS. Domando la parola.

BREDA. Vede che si tratta puramente e semplicemente di questo: che anche i commissari della provincia di Padova abbiano il diritto (ed è, oltretutto di giustizia, di tutta convenienza pure che l'abbiano) di presentare i loro ricordi. L'onorevole ministro col dichiarare che se questi commissari non furono sentiti, lo saranno, non ha fatto quindi che un atto di pura giustizia ed equità; ed io non dubito punto che egli manterrà la sua promessa.

All'onorevole Alvisi poi, che ha voluto chiamarmi in questa questione, per darmi un insegnamento sopra l'effetto che può produrre il prolungamento del corso d'un fiume allontanandone la foce, dirò, me lo permetta, che io non reputandolo competente in questa materia, mal saprei mettermi a discutere con lui in questioni idrauliche. (Oh! oh! a sinistra)

ALVISI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Prego la Camera di finire questa discussione con una dichiarazione che io fo, la quale concilierà interamente le esigenze delle due parti.

Io affretterò la risoluzione della Commissione, per quanto mi è possibile, affinché il Consiglio superiore la discuta, e dia il suo parere; ma nel tempo stesso, se dall'incarico che la Commissione ha avuto, mi risulta che essa aveva l'obbligo di sentire i delegati di tutte e due le provincie, e non ha sentito che i delegati di una, il debito mio è di ricordare alla Commissione questo suo obbligo, e far sì che essa senta anche i delegati di Padova, il che si potrà fare presto, quindi la Commissione presenterà il suo lavoro al Consiglio superiore e ne avremo il suo voto.

L'onorevole Alvisi osserva, che tale questione è urgente; si è urgente, ma urgente al modo stesso come lo sono tutte le questioni di questa natura, vale a dire, che non si risolvono se non a capo di molte e molte decine di anni.

Io non ho mai veduto che questioni idrauliche di così tanta importanza si possano risolvere in un giorno.

Voci. La chiusura! la chiusura!

ALVISI. Rilevo un fatto personale per dire all'onorevole Breda che quando parlo alla Camera ho la

coscienza di avere studiata la questione di cui si tratta, perciò mi riuscirà molto facile di respingere la poco cortese parola che mi ha rivolta l'onorevole collega, colla frase: *bisogna essere competenti*.

La competenza è sempre nei rappresentanti della nazione, e poi, a mio avviso, non consiste tanto nell'aver studiato matematica, quanto nell'aver ponderata a fondo la questione della quale ciascuno può farsi un criterio sopra fatti geologici costanti e sopra opinioni scientifiche diventate famigliari alle classi intelligenti. Ricordo intanto al sapiente mio antagonista, che l'Artico, uno dei primi luminari delle materie idrauliche non era ingegnere era un avvocato fiscale: che l'illustre Mengotti di Feltre che ha scritto opere idrauliche di tanto valore, era anch'esso un avvocato, e queste sono autorità dinanzi alle quali la sapienza dell'onorevole Breda, per quanto grande, potrebbe inchinarsi.

E di questi esempi ne troverebbe ben altri quando egli volesse studiare a fondo la questione del Brenta come io l'ho studiata, con assiduità faticata; egli troverebbe, per esempio, Fra Giocondo, il conte Leoni, il Giustiniani e tanti altri i quali sono saliti in gran riputazione appunto per avere trattata la questione della deviazione dei fiumi, e che non erano punto nel rango degli ingegneri, ma in quello degli uomini studiosi delle questioni della storia patria.

Sono io che contesto a mia volta la competenza di certi poveri ingegni, sieno pure matematici, e ne pongo in dubbio la scienza, quando la vedo servire agli opposti principii del bene o del male. Riferendomi particolarmente alla questione del Brenta ed a quella della laguna, ho trovato nell'opera del generale Vaccani tanti e così svariati progetti e calcoli così diversi che, mentre alcuni ingegneri dicevano che la introduzione del Brenta nella laguna di Chioggia avrebbe portato l'impaludamento di essa in 10 anni, altri affermavano che ci volevano 17 secoli; e queste disparate sentenze erano emesse in base a calcoli matematici.

Se egli avesse letto la prefazione del Paleocapa che precede le *Considerazioni* del Fossombroni sopra il sistema idraulico del Veneto, e se avesse letto con attenzione la memoria del Fossombroni sulla questione del Brenta, avrebbe veduto che queste due grandi notabilità, alle quali naturalmente non pretenderà rivaleggiare il mio contraddittore, avrebbe visto che queste grandi notabilità hanno stampato, che se i rimedi non furono pronti ed efficaci...

BREDA. Domando la parola per un fatto personale.

ALVISI... per riparare ai mali patiti dalle provincie

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

dai fiumi e dall'interramento minacciato delle lagune; che se fu ritardato un lavoro radicale del Brenta, il ritardo si deve precisamente alla fatale disparità delle opinioni degli uomini tecnici che si trovano divisi in due partiti e commettevano errori tali, per cui il Governo non poteva farsi un giudizio definitivo, e molto meno passare all'esecuzione di nessun piano.

Dunque mi schiero sotto la bandiera della sapienza secolare del magistrato delle acque che voleva col *Sabadino* esclusi i fiumi dalle lagune, per ridonare a Venezia lo specchio limpido del suo mare solo degno del suo grande passato e dello sperato avvenire. Mi riporto finalmente alla conclusione della Commissione del bilancio, che al mio contraddittore sembrerà al certo più competente, se anche dice che la questione del Brenta merita di essere una volta definita.

Voci. La chiusura! la chiusura!

DEPRETIS. Ho domandato la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Breda ha la parola per un fatto personale.

Lo prego di non dare seguito a questo incidente, che non è degno della Camera.

DEPRETIS. Perché non è degno della Camera?

PRESIDENTE. Perché la Camera è superiore a questi pettegolezzi.

BREDA. Io non entrerei ad esaminare la questione della opportunità che avvocati decidano un punto tecnico di controversia fra ingegneri. Questa è una teoria nuova che l'onorevole Alvisi espone, ed io nulla soggiungo, lasciando al giudizio della Camera il vedere se essa sia, non parlamentariamente ma scientificamente ammissibile. Quando però l'onorevole Alvisi si permette di valutare la qualità ed il grado della scienza che io possa avere, rispondo, e spero che la Camera troverà conveniente e ragionevole la mia risposta, che anche qui, ed a più forte ragione, rifiuto la sua competenza.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 75 si intenderà approvato nella somma di lire 100,000.

(È approvato.)

Capitolo 76. Naviglio Adigetto (Rovigo). Riduzione ad uso di magazzino del fabbricato erariale già appartenente alle poste nell'interno di Rovigo, lire 17,000.

(È approvato.)

INCIDENTE INTORNO AD UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MANCINI.

PRESIDENTE. Prima di procedere oltre, debbo ricordare alla Camera che alcuni giorni or sono l'o-

norevole Mancini aveva presentato una domanda di interrogazione al ministro di grazia e giustizia, intorno alla intenzione attribuita al Governo di accordare l'*exequatur* ed il possesso delle temporalità all'arcivescovo di Ravenna; l'onorevole presidente del Consiglio si era riservato di far conoscere alla Camera se, e quando il ministro di grazia e giustizia avrebbe potuto rispondere a quest'interrogazione.

MINGHETTI, presidente del Consiglio. Io ho consultato il mio onorevole collega, il guardasigilli.

L'interpellanza dell'onorevole Mancini aveva due parti: colla prima egli domandava d'interrogarlo sulle intenzioni attribuite al Governo di accordare l'*exequatur* ed il possesso delle temporalità all'arcivescovo di Ravenna.

Su questo punto posso assicurare l'onorevole Mancini che il Governo non ha mai avuto e non ha quest'intenzione.

Quanto alla seconda parte più generale, sopra atti e tolleranze ministeriali in materia ecclesiastica, contro le leggi ed il diritto pubblico dello Stato, io pregherei l'onorevole Mancini a permettere che il guardasigilli abbia prima veduta giungere a compimento la legge che è in esame dinanzi al Senato. Allora egli accetterà di rispondere alla sua domanda.

MANCINI. Per quanto riguarda la seconda parte della mia interpellanza sull'indirizzo generale della politica ecclesiastica del Ministero, io non ho difficoltà che la Camera stabilisca pel suo svolgimento quel giorno che meglio convenga per ottenere la presenza del ministro della giustizia e dei culti. Solamente, nel caso che troppo si prolungasse la discussione del Codice penale nell'altro recinto del Parlamento, siccome il Governo in quella discussione è rappresentato da un commissario regio, l'onorevole guardasigilli potrà designare qualche giorno in cui la sua presenza sia meno necessaria, e la Camera potrebbe ascoltare questa interpellanza, il cui argomento è gravissimo, ed oso anche aggiungere, sotto certi aspetti urgentissimo.

Relativamente alla prima parte dell'interrogazione, io debbo esser contento dell'esplicita dichiarazione testè fatta dall'onorevole ministro, la quale rimuove ogni timore sulle intenzioni che erano state attribuite al Governo. Queste intenzioni avevano trovato fede, perchè l'*exequatur* di Ravenna sarebbe stata una ripetizione di deplorabili casi anteriori, ed anche non lontani, nei quali il Ministero si è condotto in modo ben diverso.

Signori, è uno spettacolo doloroso quello che offrono in Italia membri dell'episcopato e dell'alto clero, che, ispirati da Roma, con stolta tracotanza

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

osano insorgere apertamente e pubblicamente contro l'autorità dello Stato, e quasi fanno pompa di non riconoscerlo, come se il regno d'Italia avesse bisogno del loro riconoscimento, e non fossero essi semplici ed umili cittadini in faccia alla patria comune, pari a tutti gli altri.

Ma è più scandaloso ancora lo spettacolo, cui pur troppo ci tocca di assistere, di funzionari pubblici, e talvolta di ministri della Corona, i quali, anzichè rigorosamente e severamente tutelare le ragioni dello Stato, e pretendere un rispetto assoluto alle leggi, per debole compiacenza, o per un falso indirizzo della politica del Governo, si sono prestati a connivenze colpevoli per tollerare, e talvolta ancora per concertare con la parte ribelle e faziosa del clero espedienti segreti ed artificiosi, nello scopo di eludere la osservanza delle leggi dello Stato.

Nel nostro concetto, che crediamo comune alla Camera intera, l'infesta legge delle garanzie deve rappresentare l'ultimo limite delle concessioni dal legislatore italiano fatte alla libertà dei credenti, ma non già alla prepotenza ed al dispotismo dell'autorità ecclesiastica, concessioni che non hanno riscontro in nessun altro paese cattolico del mondo. Ma secondo il suo spirito quella legge occorre che sia ognora interpretata ed applicata in un senso rigoroso e restrittivo, e non si vada ad ampliarla e falsarla con somiglianti mezzi diretti ad eluderla.

Poichè dunque non avrà più luogo in questa parte la mia interrogazione, sento il dovere di raccomandare vivamente agli onorevoli consiglieri della Corona di astenersi ormai da ogni tollerante indulgenza nella esecuzione di quella legge, e di non permettere che sia in verun modo abusata con occulte fraudi e colpevoli macchinazioni. (*Segni di approvazione*)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. L'onorevole Mancini mi pare che ha fatta la sua interrogazione. Mi duole assai che non sia qui presente il mio collega guardasigilli; ad ogni modo, io non accetto affatto alcuna delle accuse e delle osservazioni che egli solleva, molto meno quanto asserì circa le intenzioni alle quali alluse, dichiarando che non esistevano.

Riguardo alla questione generale, rispondo che il ministro guardasigilli, appena sarà finita la discussione di quella legge al Senato, verrà alla Camera; che se quella discussione dovesse durare ancora lungo tempo, con accordi previi si stabilirà il giorno per rispondere.

PRESIDENTE. Onorevole Mancini, aderisce che rimanga riservato di fissare il giorno in cui dovrà avere luogo la sua interrogazione?

MANCINI. Aderisco di buon grado. Ma siami permesso di osservare, che io non ho esposto nè inteso esporre la mia interpellanza; mi sono limitato ad una raccomandazione, la quale, se veramente rispondesse allo spirito della politica del Ministero, avrebbe dovuto essere gradita, e provocare la promessa di lealmente osservarla ed adempirla.

PRESIDENTE. Debbo comunicare un'altra domanda d'interrogazione dell'onorevole Cordova del seguente tenore:

« Il sottoscritto desidera interrogare il signor ministro di grazia e giustizia sugli abusi ed inconvenienti che soffrono per opera di una parte del clero i possessori dei beni delle manimorte ecclesiastiche, specialmente per effetto delle istruzioni diramate in occasione del giubileo. »

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di comunicare questa domanda all'onorevole suo collega ministro di grazia e giustizia, onde si sappia alla Camera se e quando intenderà di rispondere.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE.

BONVICINI. Io ho chiesto di parlare per una semplice raccomandazione che intendo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici circa i lavori straordinari da eseguirsi lungo il fiume Santerno nel circondario di Lugo.

Dirò brevissime parole.

Essendo stata eseguita dal genio civile di Ravenna una rettifica nell'arginatura di quel fiume, fra Monte Bottone e Bazzine, è necessario continuare il lavoro anche nel tratto inferiore, giacchè se il lavoro dovesse rimanere nello stato in cui si trova, le acque avendo ora un corso più rapido si getterebbero nel tratto inferiore, segnatamente in quelle località che in passato furono sempre minacciate dalle piene; in guisa che più volte vedemmo gli argini squarciati, inondati i campi limitrofi, e distrutti i lavori e le cure di lunghi anni; portato il lutto e la desolazione nei vicini paesi.

In tale stato di cose io non esito punto a rivolgere un vivo eccitamento al signor ministro, affinché in un bilancio futuro stanzi i fondi per conservare l'utile dell'oggi, ed impedire i danni ed i pericoli del domani.

Per queste considerazioni io spero che il signor ministro accetterà favorevolmente la mia raccomandazione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Per la rettifica-
zione del Santerno tra le botti (come dicono) in quei paesi di Montebottone e Bazzine superiore, lo Stato ha speso già una somma di lire 198,000, in

virtù di due leggi, una del 1869 ed una del 22 dicembre 1872. Per la rettificazione poi del tratto inferiore, dove vi sono ancora molte *lunate* e molti *nastri* che richiederebbero di essere corretti, io non conosco nessun disegno, onde possa giudicare della necessità ed urgenza dei lavori medesimi.

Ora mi pare che l'onorevole Bonvicini richieda da me che io prometta di proporre nei bilanci degli anni avvenire uno stanziamento per l'esecuzione di questi lavori.

Veramente ci vuole altro che questo! Bisogna prima che siavi un progetto tecnico e poi una legge speciale con cui si venga dinanzi alla Camera a chiedere i fondi necessari per la sua esecuzione.

Del resto a me non consta nè la necessità, nè l'urgenza di questo lavoro, poichè dall'ufficio tecnico della provincia non è stato ancora proposto. Ciò che posso fare è di chiedere a quest'ufficio l'opinione sua sopra l'utilità di quest'opera per poi prendere gli opportuni provvedimenti.

BONVICINI. Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha date, ma non me ne posso chiamare soddisfatto. Insisto perchè venga presentato un apposito progetto di legge, giacchè se si è riconosciuta la necessità che questa rettifica si faccia nel tratto superiore, ne viene per conseguenza che si debba continuare anche nell'inferiore, altrimenti il primo lavoro non avrebbe avuto ragione.

Questo adoperare due pesi e due misure è grave; e se tale accusa noi potevamo rivolgere ad un Governo dispotico, sotto un Governo libero tutti i contribuenti devono essere ugualmente trattati.

Io posso accertare l'onorevole ministro che gli studi se non definitivi almeno preliminari sono stati fatti da lungo tempo dai distinti idraulici che sono stati fin qui a capo del genio civile della mia provincia, dall'illustre Lanciani che qui nomino a cagion d'onore. L'onorevole ministro porterà la sua attenzione sopra quegli studi e si persuaderà della necessità della continuazione dell'opera da me raccomandata.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Capitolo 77. Fiume Reno - Bologna - Costruzione di un muro d'ala a sinistra della chiavica Due Portoni, lire 12,500.

Capitolo 78. Fiume Po - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico presso Scorzarolo, lire 18,000.

Capitolo 79. Fiume Secchia - Modena - Costruzione di un magazzino idraulico in Villa Rovereto, lire 21,000.

Capitolo 80. Fiume Po - Piacenza - Costruzione di un magazzino idraulico a Roncarolo, lire 15,000.

Capitolo 81. Torrente Crostolo - Reggio Emilia - Costruzione di un magazzino idraulico in Santa Vittoria, lire 22,000.

Capitolo 82. Torrente Canalazzo Tassone - Reggio Emilia - Costruzione di un magazzino idraulico al Ponte della Forca, lire 24,000.

Capitolo 83. Fiume Po - Rovigo - Ampliamento del magazzino idraulico di Crespino, lire 6600.

Capitolo 84. Fiume Adige - Verona - Costruzione di un magazzino idraulico a Bonavigo, lire 14,500.

Capitolo 85. Fiume Brenta - Vicenza - Costruzione di una casa idraulica a Cortigliano, lire 5000.

Capitolo 86. Costruzione e completamento di idrometri sul Po, nelle provincie di Cremona, Mantova, Piacenza e Rovigo, lire 14,800.

PRESIDENTE. *Bonifiche.*

La parola spetta all'onorevole Baccelli Guido.

BACCELLI GUIDO. Poche parole, perchè l'ora ne incalza.

Io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici accetterà molto volentieri una preghiera che io, a nome anche dei miei colleghi deputati di Roma, mi permetto d'indirizzargli; ed è che, su codesto titolo, dove figurano bonificamenti per diverse zone di terra in diversi luoghi, debba alla perfine figurare anche il bonificamento della campagna di Roma.

Io comprendo che quest'oggi il paese aspetta dal deputato del 1° collegio di Roma un progetto che certamente verrà degno dell'uomo che lo propone, ma non è la parola mia che si mette in antitesi con questo progetto; anzi, all'incontro, io mi onoro di essere stato eccitato dal deputato del 1° collegio a fare un'apertura in questo senso, perchè egli, come tutti i miei colleghi di Roma, desidera che il Governo dia prova della sua giustizia, della sua benevolenza verso la capitale del regno.

Non posso dire davvero che i ministri non abbiano studiato codesta così grave questione. Anzi io so che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, come anche l'onorevole Finali, non hanno risparmiato premure.

Ma forse la grandezza del concetto che li animava produsse questo danno che pure si verifica tante volte, cioè che l'aspirazione del meglio è nemica del bene.

Io comprendo benissimo che è degno di un cuore e di una mente italiana il progetto *in toto*, ossia è degno degli uomini che siedono al governo del paese; ma, per dire la verità, dinanzi alla vastità, alla grandiosità di un progetto totale, mi sento mancare le forze, e temo l'ingente lavoro che forse sulle carte potrebbe lusingare la speranza di essere

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

attuato un giorno, non finisca per fallire nell'atto, e con esso tutte le nostre speranze.

Diffatti questa enorme difficoltà, cosa fa dire ai ministri? Noi studiamo, e con tutto l'animo studiamo la questione; ma la è così vasta, così grande, ci vogliono tanti tesori di braccia, di mente e di moneta, che noi non possiamo finora parlarne: e così la questione potrebbe dormire un sonno anche eterno!

Ebbene, io mi permetterò di pregare i signori ministri ad arrestarsi dinanzi al concetto totale, e di volere accettare invece la modesta preghiera di chi domanda che non si faccia tutto, ma che si inizi pure qualche cosa.

Io mi sento rispondere: ma, anche parzialmente considerata, la è una questione complessa; qui ci vogliono ingegneri, ci vogliono idraulici, ci vogliono giureconsulti, agricoltori, ci vogliono, insomma, persone competenti per studiare, anche su poco terreno, la questione da cima a fondo.

Rispetto moltissimo gli ingegneri e tutti gli altri, ma rispondo a cotesta richiesta: io non studio che la storia. La storia romana è storia di tutti noi, che oggigiorno siamo a Roma; quindi noi dobbiamo conoscerla per sapere come i nostri antenati si sono difesi da una aggressione, contro la quale non vale potenza di ministri della guerra, e questa aggressione è la così detta *malaria*, esagerata, immensamente esagerata, ma che pure esiste, e credo che i deputati non me lo negheranno, poichè ne ho le prove irrecusabili nelle mani anche in questo momento.

Ora dunque gli antichi hanno fatto le cose loro senza grandi progetti anticipati, sono andati pian piano, hanno veduto come si doveva camminare per questa via, che è la via che ha portato Strabone a dire: *omne Latium felix est, et omnium rerum ferax*. Tutto il Lazio è felice, è ridente, è ferace di tutti i prodotti. Ebbene, speriamo tutti di tornare a quei giorni felici!

Mi si dirà: uscite dall'indeterminato e venite a dirci quali sono i vostri pensieri. Eccoli, e molto chiaramente.

Bisogna, nella questione che noi abbiamo dinanzi agli occhi, lasciare i progetti in *toto*; bisogna immediatamente restringersi a ciò che è possibile alle nostre forze. Quindi l'opera di bonificazione si deve iniziare in una piccola zona, ma che sia quella la quale più da vicino riguarda Roma ed il suo avvenire, e meglio influisce sull'aria che noi respiriamo.

Nè solamente questo si presenta come un concetto igienico cittadino, ma ancora come un concetto igienico militare. So che per tutta l'Europa

spira oggi un'aura consolatrice di pace e di concordia; ma se domani quest'aura benigna fosse scossa e si cangiasse in un pericolo per noi, indifesi come siamo nella capitale, senza quattrini per aver fatte le debite fortificazioni, colla necessità di mettere un esercito in rasa campagna, sopra questa terra mal fida, allora, miei signori, credereste forse che ci vorrebbero le mitragliatrici, i cannoni di grossa portata per distruggere la metà del nostro esercito? Non ci vorrebbero che poche notti passate sotto le tende nella nostra campagna. Quindi la necessità ci si impone anche come difesa della capitale del regno.

Se dunque da un lato l'igiene cittadina, dall'altro l'igiene militare, la quale certamente solleva la tesi anche più evidentemente ad un bene nazionale, c'impingono di adoperarci, io credo di non essere andato lontano dal vero asserendo che, pur di fare, è mestieri di contentarci di fare poco; ma che anche il poco sia fatto presto e sia fatto bene. Permettete mi dica che la prima parte bonificabile dell'Agro romano non è molto vasta, e la si può espiare in poco tempo, in tre anni tutto al più. E qual è questa parte? Prendete come prima linea la riva sinistra del Tevere, fino al mare; la seconda linea vi è presentata dalla spiaggia; la terza sarà formata dalla via Appia che tutti conoscete; la quarta da una retta immaginaria che dai colli tuscolani scenda sino al mare, e voi avrete un vasto quadrato in cui potrete esercitare la prima opera bonificatrice. E senza mettere fuori milioni, i mezzi che occorrono ve li trovo io. Ma prometta il signor ministro d'impiegare tutta la sua energia nell'azione, e mi prometta d'intendersi con tutti i suoi colleghi perchè lo aiutino in codesta necessità.

Pochi giorni or sono ho diretto una parola all'onorevole ministro dell'interno, il quale, colla sua solita cortesia, mi rispose che si potrebbero organizzare delle colonie penitenziarie agricole per utilizzarle anche in questi lavori.

In simile modo mi permetterei, pregando, interessare anche il ministro della guerra; anche egli ha un *caput mortuum* nell'esercito, e sono i soldati condannati per mancanze disciplinari. Ecco dunque nuove braccia pronte a lavorare la terra.

Ma, come potrebbero utilizzarsi tutte queste forze? Mi pare che non sia difficile l'immaginarlo. Cosa c'era negli antichi tempi in questo quadrato?

Prendiamo le carte, e vediamo che *prope mare* vi era una rifolta di macchie; e, se voi andate anche oggidi a specchiarvi su quel raggio marino, trovate ancora le reliquie delle antiche selve, non tutte, nè dappertutto abbattute.

Ebbene, a rifare le selve, massime oggi, non ho

bisogno di dirlo ai rappresentanti della nazione, non si deve mica *serere arbores quae alteri saeculo prosint*. Si fa molto più presto di così.

Su questa stessa zona non si potrebbe dire alla Giunta liquidatrice: fermate le vendite dei latifondi, perchè voi che cosa fate? Ci togliete sino la speranza che noi abbiamo carezzato di questo bene nazionale; noi abbiamo sperato che queste terre si sarebbero suddivise e frazionate, perchè si potessero coltivare, e coltivate così rinsanicassero il clima; oggi invece si rivendono tali e quali.

Che cosa importa a Roma, all'Italia se un latifondo lo abbia il generale dei Gesuiti od il principe Borghese? Ciò sarà perfettamente indifferente; ed io non entro in questa questione, perchè sarà trattata dal mio onorevole amico, il deputato Odescalchi.

Ebbene, questi latifondi ove rimanessero come tali, perchè frazionati non poterono vendersi, non si potrebbero forse in gran parte coltivare? Io feci qualche parola di ciò all'onorevole ministro della guerra, e mi parve tanto benigno da non dimetterne assolutamente l'idea. Non dico che bisogni obbligare i soldati a lavorare tutta la terra; noi siamo certamente lontani da quel tempo in cui si avevano 100,000 schiavi: ma dico che una colonia penitenziaria militare potrebbe lavorare la terra e produrre le granaglie occorrenti all'esercito. Non si possono comperare centinaia di migliaia di rubbi di grano all'anno senza spendere di molti quattrini, e senza rincarare per giunta il genere sui nostri mercati.

Parmi adunque che si potrebbe, anche da questo lato, ricavare vantaggio pel bonificamento: e tanto più perchè siamo tutti convinti che nobilitare l'aratro colla robusta ed onorata mano dei nostri soldati, sarebbe uno degli equivalenti della fortuna d'Italia, perchè la fortuna d'Italia è necessariamente agricola.

Così le difficoltà verrebbero, a mio avviso, a ridursi a ben poca cosa. Qualcuno mi osserverà che ci sono i possidenti, e che con quelli bisogna fare i conti. Sicuro: penseranno i legali a fare una legge che riguardi i latifondi.

Certo non debbono i grandi possidenti recar nocimento agli altri colla malaria delle loro lande insospitale; non deve restare un terreno incolto che frutti il 5 per cento colla paglia, col fieno e col'erba, perchè i maggiorenti sociali non hanno diritto di ammazzare il basso bestiame (*Bravo! Benissimo!*) Occorre dunque provvedere anche a questo. Ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi dirà: perchè si è ella rivolta a me? Perchè invito lei singolarmente a prendere la nobile iniziativa.

È il suo Ministero che s'intitola dai lavori pub-

blici, e questo parmi che sia un lavoro pubblico davvero.

Io lo pregherei quindi di fare qualche cosa perchè Roma già da 5 anni spera, ed io so che il Parlamento ha cuore per Roma che è la sua città, come Roma veramente ha fede nel Parlamento, perchè sa che oggi i deputati sono cittadini romani e si onorano di esserlo.

Dunque io chiudo il mio breve discorso dicendo all'onorevole ministro: perchè non ha la bontà d'insinuare in questo capitolo anche una parolina che porti il titolo di bonificamento della campagna di Roma? Perchè non ci mette accanto una piccola somma, per la quale non ci voglia un progetto di legge? Intanto noi cominceremmo a fare qualche studio sulla zona anzidetta. Ma non si metta a studiare progetti grandi, perchè allora noi non faremo più nulla. Se domani dieci persone cominceranno a dare il primo colpo di zappa per quest'opera, io ne sarò fortunatissimo: se mi presenteranno invece i grandiosi progetti, allora capisco che questi saranno fatti per i nostri avvenire. (*Benissimo! Bravo!*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io comincio dalla conclusione dell'onorevole Baccelli.

Egli mi invita a proporre un piccolo stanziamento per la bonificazione dell'Agro romano. L'onorevole Baccelli avrà forse fatto questa proposta più in un senso oratorio che parlamentare. Dico più oratorio per significare che ha voluto farmi un invito a prendere l'iniziativa di questa questione, anzichè per farmi una proposta pratica. Un piccolo stanziamento per intraprendere la bonificazione dell'Agro romano! (Ed io non potrei proporre che meno di 30,000 lire) è ciò che l'onorevole Baccelli domanda? Ha egli tal concetto della bonificazione dell'Agro romano, che si possa intraprendere con uno stanziamento al disotto di 30,000 lire?

E in fatti egli ha condannato le grandi dimensioni dei progetti studiati dal Governo. Certo i grandi progetti sono più difficili ad eseguirsi.

L'onorevole Baccelli mi ha ricordato il *fuge magna*: sta bene. Bisogna saper usare dei piccoli mezzi, quando non si hanno che piccoli mezzi, anche quando si tratti di grandi cose: *parvis scire uti*; ma qui la cosa è grandissima e i mezzi non possono essere piccoli se si vuole raggiungere lo scopo.

Quando si considera che nè i Romani nè tutte le dominazioni che si sono seguite su questo suolo sono riuscite a buonificarlo, è segno che la questione ha in sè grandissime difficoltà. Non ci vogliono piccoli mezzi e piccole somme che si possono stanziare sopra semplici proposte ministeriali.

L'onorevole Baccelli dice che i Romani riuscirono a buonificare l'aria, e che nel Lazio ogni cosa bella

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

fioriva. Certo, lo credo anch'io: le condizioni del Lazio a quel tempo erano infinitamente migliori di quelle a cui è stato ridotto dal Governo pretile; ma anche a quel tempo i Romani ripetevano che *ficus prima calorque Adducit febres et testamenta resignat*.

In giugno Orazio fuggiva nella campagna di Tivoli, e talvolta non ritornava a Roma che nella primavera seguente, perchè egli fuggiva anche il freddo.

Fatte queste osservazioni sullo stanziamento che l'onorevole Baccelli mi ha proposto, io dirò quale è l'intenzione del Governo intorno all'Agro romano allo stato presente delle cose.

Il Governo ha un progetto in diverse forme relativo alla bonificazione dell'Agro romano che è il frutto di gravissimi studi fatti da una Commissione numerosa composta di uomini autorevoli nella materia.

Questa Commissione ha pubblicato un lavoro importante che comprende così la parte storica, come la parte giuridico-economica, la parte igienico-agraria e la parte tecnica della questione.

Io ho studiato questo progetto. Se dicessi di esserne pienamente soddisfatto, non direi il vero. Per me vi è un punto di cui non mi persuade; e lo dirò alla Camera.

Il progetto in sostanza è questo: per prima cosa bisogna liberare la campagna di Roma dagli stagni. Ecco il principio. Il progetto quindi propone il prosciugamento degli stagni d'Ostia, di Maccarese, di Baccano, di Stracciacapò, delle acque albule, e di tutti gli altri stagni principali della campagna romana. Questa spesa non sarebbe grandissima. Il prosciugamento si potrebbe fare per mezzo di macchine idrovore.

La Commissione proporrebbe che questo prosciugamento si facesse dallo Stato, ma col concorso dei proprietari, a cui appartengono gli stagni, che rimborserebbero una parte della spesa fatta dallo Stato.

Ma fatto ciò non è fatto ancora nulla. Questo immenso territorio bisogna bonificarlo. Che significa bonificarlo? L'onorevole Baccelli, dotto medico qual è, sa meglio di me che cosa significa sanificar l'aria.

Bisogna bonificare il terreno: questo terreno da paludoso bisogna renderlo asciutto. Dunque bisogna creare un sistema generale di scoli.

Come si creano i fossi comuni di scolo? Non si conosce altra maniera che quella di unire le terre, che possono avere interesse ad uno scolo comune, e formarne un consorzio, come si dice. Ecco la Commissione che cosa ci propone. Propone di dividere

tutto il territorio dell'Agro romano in nove consorzi: sei nella parte inferiore, tre nella parte superiore. Ed essa determina i modi con cui questi consorzi verrebbero costituiti, e dovrebbero funzionare, e le facoltà di cui sarebbero rivestiti, e l'ingerenza che vi dovrebbe avere il Governo, e via dicendo. Ed in questa parte il lavoro è fatto molto bene, ed è molto importante.

Ma c'è poi la questione della spesa. La Commissione propone che, quanto al prosciugamento, faccia lo Stato, salvo il rimborso dai proprietari. Ma quanto al resto, quanto ai canali, fossi o colatori comuni di quest'immenso territorio, la Commissione propone che facciano i consorzi.

Ma, senza il concorso, senza il sussidio di nessuno? La Commissione vorrebbe che concorressero lo Stato, la provincia ed il comune.

Non entrò nei particolari di questa distribuzione di concorso per non pregiudicare nulla; ma, fatto anche tutto questo, io non sono persuaso che la cosa riuscirebbe. Formato il consorzio, si fanno i fossi di scolo comuni; ma forse che questo basta? No, perchè bisogna ancora che ciascun possidente delle terre comprese nel consorzio, il quale ha scoli comuni, faccia poi le opere che occorrono sulle proprie terre per scolare le proprie acque nei fossi comuni.

Ma ciò implica che il proprietario abbia un interesse a farlo; perchè, se non ne ha interesse, non lo fa. Si tratta di un'opera lasciata a lui; non è più un'opera fatta in comune. In comune si faranno le opere che sono d'interesse comune; ma poi rimane l'opera che ciascuno deve fare per profittare di questa opera comune. Ciò presuppone che il proprietario abbia un interesse a fare questo lavoro. Ebbene io dubito che i proprietari delle terre dell'agro romano abbiano questo interesse. Per averlo dovrebbero lasciare il sistema attuale di coltura e introdurre invece quello della coltura intensiva.

Ma la coltura intensiva presuppone la presenza stabile dell'uomo, una popolazione fitta; e questo elemento qui non c'è; la popolazione manca. Come il proprietario potrà avere le braccia per questa nuova coltura, se oggi, per quella che ne richiede tante meno, non ha che dei poveri contadini abruzzesi che vengono qui a lasciare le ossa; ci vengono in alcuni mesi dell'anno per gittare il grano nella terra e poi per mieterlo; in tutto il resto dell'anno queste terre non vedono quasi più faccia umana.

Dunque la popolazione manca, e mancando la popolazione, il proprietario non può mutare la sua coltura, e allora fate anche i fossi comuni, ma il proprietario non bonificherà le sue terre.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

Questa è l'obbiezione capitale che io ho incontrato nello studio di un tale progetto, ed io mi sono arrestato. La sapienza, la dottrina di tanti uomini non hanno potuto evitare questo scoglio. Come superarlo? Questo studio rimane a farsi.

Ma, del resto, se anche io avessi potuto definire ora questa questione (e ci ho pensato sopra tante volte!), come avrei io potuto sperare che la Camera avrebbe potuto discutere ed approvare questo progetto in questa Sessione? Per me non ho avuto questa fiducia.

Io ho tanti progetti e di tanta gravità innanzi alla Camera, che non ho osato di credere che essa mi avrebbe discusso anche un progetto intorno all'Agro romano.

Ho un progetto pel riordinamento di più della metà delle ferrovie del regno, ho un progetto circa la competenza passiva delle spese delle opere idrauliche, progetto gravissimo presentato in tre Sessioni, e che non ha potuto giungere in porto; un progetto sopra la viabilità generale delle provincie che difettano di strade; e lascio di dire di tutti gli altri minori. Io non ho sperato che la Camera in questa Sessione potesse discutere un progetto di legge relativo all'Agro romano. Quindi è che se anco avessi, d'accordo coi miei colleghi, potuto concretare le mie idee sulla questione, nella persuasione in cui ero che quest'anno la Camera non avrebbe potuto discuterla, mi sono astenuto di presentarle alcun progetto sopra di essa.

Quando io propongo una legge alla Camera, lo fo perchè ritengo che essa possa discuterla; proporla per il piacere di mettere il mio nome ad un semplice progetto non è cosa che sia conforme ai miei gusti; e perciò io non l'ho presentato. Quindi concludo e dico, che io non posso nè proporre nè accettare la proposta di stanziamento nel mio bilancio relativo alla bonificazione dell'Agro romano; ma dichiaro che quando la Camera potrà occuparsene, io le presenterò un completo progetto di legge su questo importantissimo argomento. (*Bravo! Bene!*)

MANCINI. Le dichiarazioni dell'onorevole ministro sono così vaghe e dilatorie, che è forza domandare a noi stessi, se avendoci questo articolo del bilancio presentata l'occasione di favellare di un argomento così importante, di cui in questo momento si occupano, non che l'Italia, tutti i paesi del mondo, sia conveniente che si chiuda questa, comunque breve, discussione, affidandoci spensieratamente alla incertissima generica promessa del ministro, che quando si potrà, quando si crederà, ed il Governo perverrà ad avere idee complete e sicure per rimuovere i dubbi e le difficoltà di esecuzione che il mi-

nistro stesso per ora ravvisa nell'opera da intraprendersi, nonchè per avere disponibili i mezzi finanziari da destinare a questa impresa, allora soltanto, ma non al certo per ora, o nel corso della presente Sessione, si penserà a chiamare l'attenzione e le deliberazioni della Camera sull'argomento anzidetto. A me sembra che una penosa delusione sarebbe prodotta nella pubblica opinione, se la Camera procedesse oltre nella discussione del bilancio senza avere in alcuna guisa espresso almeno un desiderio sopra il soggetto attuale.

Anche uno stanziamento nel bilancio avrebbe uno scopo pratico, quello di promuovere il compimento di studi definitivi dell'opera; ed in ogni modo, secondo le consuetudini costituzionali, potrebbe significare il desiderio e la sollecitudine del Parlamento, acciò il ministro consacri le sue cure ad una determinata opera pubblica: il che basta a dimostrare l'opportunità ed il valore pratico delle considerazioni svolte dall'onorevole Guido Baccelli con la sua elegante e faconda parola su questo capitolo del bilancio. Dovremmo essergli grati, se non altro, perchè fornì a noi l'occasione di accertarci, quali sono le intenzioni del ministro e del Governo riguardo ad un'opera grandiosa, di cui si parlò tanto, ed in tante guise diverse.

Separiamo la questione intorno alle intrinseche difficoltà del progetto dalla questione dei mezzi finanziari.

Quanto alla prima, o signori, io non vedo perchè il Governo si debba arrestare quasi paralizzato, ed invece non possa completare ed esaurire alacramente i suoi studi; ed appunto perchè sopra un progetto di questa natura anche da parte del Parlamento si richiede un esame accurato e non breve, non convien perdere alcun tempo.

È necessario concretare al più presto un progetto di legge, e sottoporlo agli studi del Parlamento, il risultato dei quali potrebbe pur modificare le proposte ministeriali, e per avventura suggerire anche la soluzione di quelle difficoltà che al ministro per ora sembrano quasi insuperabili.

Egli ha accennato, se io non m'inganno, ad un progetto secondo il quale l'opera avrebbe dovuto essere diretta dal Governo. Ebbene, o signori, è già di massima importanza che una legge, avuto riguardo alla natura ed allo scopo dell'impresa, cominci dal dichiarare l'opera del miglior regolamento del corso del Tevere e del bonificamento dell'Agro romano, non già opera municipale o provinciale, come a taluno assai stranamente essa parve, ma un'opera nazionale.

Se la Senna si trovasse nelle condizioni del nostro Tevere, ed il paese che circonda Parigi fosse

nelle condizioni dell'Agro romano, muoverebbe il sorriso quell'uomo di Stato, il quale pretendesse in Francia qualificare quell'opera tale da mettersi a carico del municipio di Parigi o del dipartimento della Senna.

Ebbene, o signori, è nostro dovere cominciare dal dichiarare un'opera simigliante, benchè abbiassi ad eseguire nella misura dei mezzi di cui l'Italia possa disporre, un'opera di carattere nazionale. Noi abbiamo considerata di carattere nazionale l'opera del canale *Cavour*, che nell'Italia superiore provvede all'irrigazione di alcune sue provincie.

Anche uno dei cessati Governi italiani, che non possiamo al certo togliere a modello del buon reggimento della cosa pubblica, il Governo napoletano, allorchè provvide alla bonificazione del Volturno, cioè di un raggio ristretto di territorio che apparteneva ad una sola delle provincie del cessato regno delle Due Sicilie, non mancò di dichiarare quest'opera nazionale, facendovi concorrere però colle debite proporzioni il municipio, la provincia, i privati, e determinando le norme con cui l'opera stessa dovesse essere condotta.

Non vorrei che l'onorevole ministro credesse che io gli suggerisca di copiare ciecamente le disposizioni di quella legge. Egli saprà compilare una proposta molto più savia e giusta; ma non perda di vista lo scopo delle mie parole. Io voglio dire: È necessario, è doveroso, è indispensabile che un'opera simigliante sia dichiarata, quale essa è per sua natura, opera nazionale, come quella che provvede alla salute, ed alla prospera esistenza della capitale del regno d'Italia, e perciò ancora delle popolazioni di tutto il regno che qui accorrono.

Opere somiglianti non possono certamente eseguirsi senza il concorso di tutti gli interessi, e perciò il municipio, la provincia, gli stessi particolari i cui terreni saranno migliorati, non potranno non sentire il dovere, che, del resto, ad essi sarebbe ingiunto dalla legge, di contribuire all'opera medesima. Ma tutto ciò non sarà possibile senza una legge apposita, la quale determini e stabilisca le condizioni e proporzioni di concorso, colle quali l'opera stessa debba essere recata ad atto.

L'onorevole ministro ha detto: quando avremo anche eseguito le opere comuni di bonificazione, si giungerà al punto di dovere regolare l'opera individuale dei proprietari.

E qui egli si arrestò impaurito, parendogli che lo Stato non abbia potestà di esercitare cotesta ingerenza nei rapporti di interesse privato. Or io non voglio in questo momento, dappoichè all'improvviso ho preso la parola sopra l'argomento, non voglio esaminare se lo Stato possa o no, per l'em-

nente titolo della salute e della igiene pubblica, imporre anche tali forme di coltura, e tali mutamenti nell'uso e godimento della proprietà ai singoli proprietari, da conciliare il loro privato interesse colla salute generale, il che costituirebbe un titolo sufficiente all'ingerenza legislativa. Ma, indipendentemente da ciò, l'onorevole ministro ha veduto certamente i miracoli che sono stati operati nella città di Parigi, la quale può dirsi essere stata in gran parte demolita e ricostrutta sotto l'amministrazione dell'*Hausman*; ed anche quelle sono state opere fatte nelle private proprietà e nell'interesse dei proprietari, benchè coattivamente e col concorso della mano potente del Governo; ma quando viene suscitato un interesse nel privato proprietario, ed il miglioramento della sua proprietà viene ad accrescerne il prodotto ed il reddito attuale, basterà, indipendentemente dal dovere, il semplice eccitamento della privata utilità per rendere questo proprietario favorevole alle progettate innovazioni.

Del resto tutti sanno che una gran parte dell'Agro romano è coperto di latifondi; e, allorchè noi abbiamo votato la legge che ha soppresso le corporazioni religiose nella provincia romana, e vi ha distrutta la manomorta, sperammo di promuovere la divisione delle proprietà fondiarie, e preparare con ciò una delle riforme che avrebbero migliorato l'agro romano. Ma non voglio invadere il campo riservato ad una interrogazione che farà il mio onorevole amico *Odescalchi*, acciò veggiate se anche nelle vie amministrative non si possa fino da oggi ottenere che, dove si trovano pochi ed incolti latifondi, succedano invece numerose piccole proprietà, mercè la divisione delle grandi tenute in piccoli lotti che si espongono in vendita.

Io dunque fin da ora conchiudo che un progetto di legge è necessario; che vuol essere compiuto ed a voi presentato senza indugio; che esso, in ciò che riguarda le intrinseche difficoltà dell'opera, deve affrontarle, ed il Parlamento deve discuterle.

Conseguentemente, se io dovessi dare all'onorevole ministro un suggerimento, lo pregherei di incaricare, di accordo col generale *Garibaldi*, alcune persone di comune fiducia, le quali fossero in grado di risolvere ad un tempo le difficoltà che circondano il problema giuridico, il problema tecnico, il problema economico ed agrario, il problema sanitario, e finalmente anche quello finanziario, consistente nella determinazione del *minimum* della spesa e del tempo in cui questa spesa potrà occorrere. Così il Governo avrà in breve un progetto di legge da presentare alla Camera. Se vorrà porsi a capo di questa Commissione egli stesso, il grande citta-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1875

dino e deputato del primo collegio di Roma, che ha la gloria di avere resa viva e (come suol dirsi) palpitante di attualità questa questione, e di avere destato il desiderio e l'impazienza in tutti gli amici del bene di vederla felicemente risolta; sia pur sicuro l'onorevole ministro che la Commissione non dormirà, e che in brevissimo tempo il progetto sarà preparato e potrà essere presentato al Parlamento.

Rimane la questione finanziaria. Ma, signori, se io non mi inganno, la questione finanziaria, non che potersi risolvere, non si può nemmeno proporre, se prima coll'adozione del sistema da tradursi in legge non si conoscerà di quale natura sia l'opera che deve farsi, quale estensione aver debbano i mezzi che ad essa avranno ad applicarsi, quali le forze contributive che potranno concorrere, ed in quali proporzioni, all'esecuzione dell'opera. E sono questi altrettanti problemi che non possono altrimenti essere esaminati e risolti, fuorchè discutendo il progetto di legge.

L'onorevole ministro dice: finchè io non abbia sufficienti fondi a mia disposizione, non presento alcun progetto di legge, essendo inutile la cura che ad esso consacrerrebbe la Camera. Ma voglia l'onorevole ministro ben riflettere alle conseguenze di questo suo intendimento. Adagiandoci in esso, continuerà il progetto ad essere aspettato, non che durante questa Sessione, probabilmente ancora per parecchi anni, i quali trascorreranno senza farsi nulla. No, signori, non permettete che l'Italia creda il generale Garibaldi inutilmente lusingato con vane speranze. Nessuno, io lo penso, dei ministri certamente ha questa intenzione; egli è pieno di fiducia nelle promesse ricevute, è convinto che non passerà questa Sessione senza che il Parlamento in qualche modo siasi occupato con positive deliberazioni del suo progetto; fate adunque che una completa inazione ed il differimento di ogni nostro voto agli anni successivi non ponga i fatti reali in opposizione colle intenzioni e colle larghe speranze.

Laonde io domando, se l'onorevole ministro non ha difficoltà alcuna (e spero che non l'abbia, e lo prego vivamente di non averla) di accettare un ordine del giorno che ho l'onore di proporre, acciò la

Camera prenda atto delle sue dichiarazioni, ed esprima un voto ed un invito a voler presentare, al più presto, anche senza indicare un termine preciso di tempo, il desiderato progetto di legge, sul quale è bene che incomincino fin da quest'anno, e senza indugio, gli studi della Camera elettiva, e la preparazione delle opportune deliberazioni intorno al medesimo.

Il tenore dell'ordine del giorno, che propongo, sarebbe questo:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, lo invita a presentare al più presto un progetto di legge per facilitare l'impresa del miglior regolamento del corso del Tevere, e del bonificamento dell'Agro romano. »

Come vede l'onorevole ministro, quest'ordine del giorno non pregiudica nulla, prende atto delle sue buone intenzioni; ma anzichè lasciare alla Camera lo sterile ufficio semplicemente di ascoltare in silenzio, e quasi con una colpevole indifferenza, la discussione che si è sollevata su questo importante argomento, darà prova al paese che tutti, e Governo e Camera, affrettiamo la presentazione e la discussione di un progetto di legge destinato a promuovere codesta grande e benefica opera, che Roma attende dalle forze dell'Italia intera. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Baccelli Guido.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. È presto detto domani, ma quando intendono finire questo bilancio? (*Movimenti diversi*)

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Poichè lo vogliono, si rimanda a domani.

La seduta è levata alle ore 6 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione dello stato di prima previsione pel 1875 del Ministero dei lavori pubblici.

