V.

TORNATA DI LUNEDÌ 23 FEBBRAIO 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Si dà lettura di alcune domande d'interrogazione al ministro dei lavori pubblici già annunziate nelle precedenti sedute, e che su proposta del ministro vengono rimandate alla discussione dei diversi capitoli.* = *Annunzio di una nuova domanda d'interrogazione del deputato Luzzatti, che viene pure differita alla discussione del capitolo* 135. = *Discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici — Si approvano senza discussione i capitoli dal n°* 1 *al n°* 3 — *Sul capitolo* 4, Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti, *parla il deputato Cavalletto per raccomandare alcune categorie d'impiegati, cui risponde il ministro dei lavori pubblici — Replica del deputato Cavalletto, cui risponde nuovamente il ministro dei lavori pubblici — Si approva il capitolo* 4 *e senza discussione i capitoli* 5, 6 *e* 7 — *Sul capitolo* 8, Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali e spese eventuali, *parlano i deputati Ercole, Lanzara e Lugli, ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici — Sul capitolo* 9 *il deputato Rizzardi raccomanda un tronco stradale — Sul capitolo* 10 *il deputato Micheli raccomanda la deviazione del Brenta dalla laguna di Chioggia — Il deputato Parenzo raccomanda la presentazione di un disegno di legge per il passaggio alla seconda categoria di opere idrauliche assegnate alla terza — Il deputato Cavalletto si associa alle raccomandazioni dell'onorevole Parenzo e sollecita altri provvedimenti — Il deputato Lugli chiede al ministro a qual punto si trovi lo studio della immissione del Reno in Po — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Dichiarazione dei deputati Parenzo, Micheli, Lugli e Cavalletto — Replica del ministro — Il deputato Alvisi chiede quali provvedimenti escogiti il Ministero per iscongiurare i danni delle piene del Po — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Si approvano senza discussione i capitoli* 10 *al* 17. = *Due disegni di legge, pel riordinamento dell'arma dei carabinieri e per ispese straordinarie militari, sono ripresentati dal ministro della guerra, insieme ad altro disegno di legge per modificazione a quello sulle spese straordinarie — A domanda del deputato Cavalletto viene dalla Camera accordata l'iscrizione all'ordine del giorno del disegno di legge riguardante il riordinamento dell'arma dei carabinieri.* = *Il deputato Martini dà lettura dell'indirizzo in risposta al discorso della Corona, che è dalla Camera approvato — Si estraggono a sorte i nomi dei deputati che dovranno presentare l'indirizzo a S. M.* = *Il disegno di legge per autorizzazione di spese straordinarie per opere portuarie, ripresentato alla Camera dal ministro dei lavori pubblici, viene da questa rimesso alla Commissione che l'ebbe già esaminato.* = *Si riprende la discussione del bilancio del lavori pubblici, ed il deputato Cavalletto, sul capitolo* 18, *raccomanda la sollecita esecuzione di alcuni lavori — Risposta del ministro — Sulla scogliera del Rinciglio nel porto di Trapani parla il deputato Maurigi — La escavazione del porto di Ortona a Mare è raccomandata dal deputato Melchiorre — Risposta del ministro — Pel porto di Otranto fa raccomandazioni il deputato Minervini, cui replica il ministro — I deputati Vollaro e Fazio parlano circa la classificazione dei porti, e dopo alcuni schiarimenti avuti dal ministro, ne lo ringraziano — Il deputato Cavalletto raccomanda le escavazioni del canale da Venezia a Malamocco, e ne ha risposta dal ministro — Speciali provvedimenti pel personale dei fari napoletani sono domandati dal deputato Minervini — Il deputato Geymet raccomanda anche egli maggiore profondità nel fondale del canale di Malamocco — Risposta del ministro — Si approvano i capitoli dal* 20 *al* 27 — *Sul capitolo* 28 *parla distesamente il deputato Pasquali relativamente al servizio ferroviario dell'Alta Italia.* = *Il presidente annunzia le interrogazioni dei deputati Leardi, Vollaro e Della Rocca.*

La seduta ha principio alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Guiccioli dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato senza osservazioni.

Legge quindi il seguente elenco di omaggi pervenuti alla Camera:

Da S. E. il ministro di agricoltura, industria e commercio — Bollettino di notizie agrarie, anno II, n° 3. Servizio meteorico agrario. Seconda decade del gennaio 1880, copie 4;

Dallo stesso — Annali dell'industria e del commercio 1879, n° 11. Atti della Commissione consultiva degli istituti di previdenza e sul lavoro, copie 6;

Dallo stesso — Bollettino di notizie agrarie, anno II, n° 4, febbraio 1880, copie 10;

Dallo stesso — Bollettino di notizie agrarie, anno II, n° 5, terza decade del gennaio, copie 10;

Dallo stesso — Bollettino di notizie agrarie, n° 38, del dicembre 1879, copie 10;

Dallo stesso — Annali dell'industria e del commercio pel 1880, n° 13. Scuole serali e domenicali d'arti e mestieri e d'arte applicata all'industria, copie 6;

Dallo stesso — Bollettino di notizie agrarie, n° 6, febbraio 1880, copie 10;

Dallo stesso — Bollettino di notizie agrarie, n° 7. Servizio meteorico agrario, prima decade del febbraio 1880, copie 10;

Dal prefetto di Campobasso — Foglio periodico di quella prefettura, fascicolo XII, dicembre 1879;

Dal prefetto presidente della deputazione provinciale di Treviso — Atti consigliari dell'anno 1879, una copia;

Dal prefetto della provincia di Salerno — Atti di quel Consiglio provinciale, sessione ordinaria del 1879, copie 5;

Dal signor Tarquinio Gentili di Rovellone (San Severino Marche) — Lettera al chiarissimo marchese Carlo Strozzi. Le monete pontificie anonime e di sede vacante nel secolo XIV, una copia;

Dal signor ingegnere Faustino Cerri (Pisa) — Provvedimento radicale al Po produttivo e su vasta scala svolgente la ricchezza pubblica, copie 40;

Dal signor Torriè Giuseppe — Geografia del presente e dell'avvenire, ossia etnografia e geografia politica del mondo civile giusta i principii etnicarchici, una copia;

Dal signor Alessandro Rossi, senatore del regno — Questione operaia e questione sociale, una copia;

Dallo stesso — Del credito popolare nelle odierne associazioni cooperative, una copia;

Dal signor Leonardo Salimbeni — Achille Menotti. Ricordi biografici con lettere e scritti del medesimo, una copia;

Dal conte cavaliere Tullio Pinelli, sostituto procuratore del Re in Genova — Relazione statistica dei lavori compiuti nel distretto della Corte d'appello di Genova nell'anno 1879, copie 2;

Dal procuratore generale della Corte di cassazione di Roma — Discorso pronunciato il 3 gennaio 1880, intorno alla maniera con cui fu amministrata la giustizia nella cerchia della sua giurisdizione nel corso dell'anno 1879, copie 6;

Dall'avvocato Giovanni Melegari, reggente la procura generale di Lanciano — Relazione statistica dei lavori compiuti nel circondario del tribunale di Lanciano nell'anno 1879, una copia;

Dal signor Vincenzo Ingarrico, procuratore del Re nel circondario di Melfi — Suo discorso sulla amministrazione della giustizia nell'anno 1879, copie 2;

Dal signor Clemente commendatore Martinelli, procuratore del Re presso la Corte d'appello di Palermo — Relazione statistica dei lavori compiuti nel distretto di quella Corte d'appello nell'anno 1879, una copia;

Dalla direzione del regio istituto di studi superiori pratici e di perfezionamento in Firenze — Annuario di quel regio istituto per l'anno accademico 1879-1880, una copia;

Dalla Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane — Volume II, parte 1ª, verbali delle sedute pubbliche. Fascicolo 3°, sedute di Bologna, Ancona, Livorno, copie 508;

Indice di detto volume, copie 508;

Dal Consiglio comunale di Pisa — Considerazioni sulla gestione 1879 e sul bilancio preventivo del comune pel 1880, copie 10;

Dalla direzione della società delle strade ferrate meridionali — Risposte al *Questionario* della Commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, una copia;

Dal signor Giuseppe Palella, dirigente l'archivio notarile distrettuale di Bari — Riflessioni intorno al decadimento del notariato in Italia, una copia;

Dal signor Berti Domenico — Documenti intorno a Giordano Bruno da Nola, una copia;

Dal Ministero della guerra — Annuario militare per l'anno 1880, copie 2;

Dalla scuola d'applicazione degli ingegneri in Bologna — Programma di quella regia scuola per l'anno scolastico 1879-1880;

Dalla regia Università degli studi in Torino — Discorso inaugurale e annuario accademico 1879-1880, una copia;

Dal reale istituto d'incoraggiamento alle scienze

naturali economiche e tecnologiche in Napoli — Volume XVI della 2ª serie degli Atti, e relazione dei lavori di quell'istituto nel 1879, copie 6;

Dal Conseil Fédéral Suisse — Rapport mensuel n° 85 sur l'état des travaux de la ligne du Saint-Gothard au 31 décembre 1879, una copia;

Dal signor P. Molini, geologo archeologo romano — Il Tevere. Cenni storici dei tesori di Roma antica, e progetto per arricchirne la moderna or divenuta metropoli del mondo italico, una copia;

Dal signor Stefano Mulè, segretario municipale di Sutera — Il discentramento delle ricchezze, una copia;

Da Frà Salvatore Maria, vescovo di Nuoro — Lettera pastorale alla diocesi di Galtelli (Nuoro) sullo spirito di carità per la santa quaresima dell'anno 1880, copie 4;

Da S. E. il ministro di grazia e giustizia — Relazione al Re della Commissione di vigilanza del Fondo per il culto per l'anno 1877, copie 500;

Da S. E. il ministro dei lavori pubblici — Prodotti delle ferrovie, mese di novembre 1879, e riassunto dei mesi precedenti, copie 4;

Dal signor Tito Cacace, senatore del regno, direttore della Cassa Invalidi (Napoli) — Le Casse degli invalidi della marina mercantile, copie 350;

Dal signor Lorenzo Agnelli (Napoli) — La Daunia antica e la Capitanata moderna e i boschi, copie 3;

Da S. E. il ministro di agricoltura, industria e commercio — Bollettino di notizie commerciali, n° 1, copie 3;

Dal deputato Pietro Pericoli — Suo lavoro sull'ospedale di Santa Maria della Consolazione di Roma, una copia.

ATTI DIVERSI.

Il segretario Guiccioli dà quindi lettura del seguente sunto di petizioni:

2305. Il sindaco di Correggio, in provincia di Reggio Emilia, rassegna un voto di quel Consiglio comunale diretto ad ottenere che nello stabilire definitivamente le linee di ferrovie complementari di quarta categoria da sussidiarsi e costruirsi nel 1880 quella provincia venga il più possibile favorita, e che di preferenza sia mantenuta ferma la iscrizione della linea Reggio-Correggio-Carpi-Finale-Ferrara ed il sussidio al primo tronco della stessa per l'anno 1880.

2306. Il sindaco di Bagnolo in Piano, per mandato di quel municipio, rivolge alla Camera istanze perchè voglia provvedere che il più presto possibile siano intrapresi gli studi e i lavori della linea Reggio-Bagnolo-Novellara-Guastalla, per la quale già fu accordato il sussidio ferroviario.

GANDOLFI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni l'onorevole Gandolfi.

GANDOLFI. Domando alla Camera che sia dichiarata d'urgenza la petizione n° 2305, e che sia inviata alla Commissione del bilancio.

PRESIDENTE. L'onorevole Gandolfi chiede che la petizione n° 2305 sia dichiarata d'urgenza. Se non sorgono obbiezioni l'urgenza s'intenderà accordata.

(È accordata.)

Inoltre, chiede che questa petizione, che riflette la definitiva soluzione di una questione ferroviaria, sia mandata alla Commissione del bilancio.

Non essendovi obbiezioni, anche questa istanza dell'onorevole Gandolfi s'intenderà accolta.

(È accolta.)

Domandano congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Maffei di giorni cinque; l'onorevole Cancellieri di giorni dieci; l'onorevole Sella di giorni otto. Per uffizio pubblico, l'onorevole Martinelli Giovanni di giorni sei.

Se non vi sono obbiezioni, questi congedi s'intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

VOLLARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

VOLLARO. Sulle deliberazioni prese prima della chiusura della Sessione relativamente a parecchie interrogazioni ed interpellanze, che erano state rimandate alla discussione dei bilanci ai quali si riferivano.

Io domanderei se questa interpellanze esistano tuttora; altrimenti riproduco la mia.

PRESIDENTE. Osservo all'onorevole Vollaro che le interpellanze, col chiudersi della Sessione, sono perente.

VOLLARO. Allora intendo ripresentare la mia interpellanza.

PRESIDENTE. Se me la manda, io ne darò lettura.

VOLLARO. Sta negli atti.

PRESIDENTE. Mi permetta: vada in segreteria, la ricerchi, ne faccia copia, e me la mandi.

VOLLARO. Farò così.

PRESIDENTE. Resta così inteso.

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1880 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Prima però debbo annunziare alcune domande

d'interrogazione rivolte all'onorevole ministro dei lavori pubblici; e siccome quando furono lette l'onorevole ministro non era presente, ne darò nuovamente lettura:

« I sottoscritti deputati chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sullo stato delle relazioni tra il Governo e la società delle ferrovie meridionali in ordine alla costruzione delle linee Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso-Benevento.

« Vastarini-Cresi, Capponi, Solidati, Di Blasio. »

Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

BACCARINI, *ministro dei lavori pubblici*. Potrò rispondere quando verrà in discussione l'approvazione dei prospetti delle strade ferrate da costruirsi, contemplate in questo stesso bilancio.

PRESIDENTE. Oppure al capitolo 135.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. In occasione della discussione dei capitoli straordinari.

PRESIDENTE. L'onorevole Vastarini-Cresi è presente?

(*Non è presente.*)

L'onorevole Capponi?

(*Non è presente.*)

L'onorevole Solidati?

(*È presente.*)

Acconsente l'onorevole Solidati che questa interrogazione sia rimandata al capitolo 135 del bilancio dei lavori pubblici?

SOLIDATI. Acconsento.

PRESIDENTE. Se non vi sono obbiezioni, l'interrogazione sarà rimandata alla discussione del capitolo 135 del bilancio dei lavori pubblici, riflettente le ferrovie.

(Così rimane stabilito.)

Vi è pure un'altra domanda d'interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici così concepita:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno ad una facoltà di deroga ai patti della convenzione colla società di navigazione Rubattino, che si dice accordata dal Governo e che pregiudicherebbe gli interessi del porto di Livorno.

« Fabbricotti — Brin. »

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. A quest'interrogazione potrò rispondere al capitolo delle navigazioni marittime, oppure al capitolo che riguarda il porto di Livorno.

PRESIDENTE. È presente l'onorevole Fabbricotti?

(*Non è presente.*)

L'onorevole Brin?

(*Non è presente.*)

Non essendo presenti gli interroganti, pare che si possa accettare la proposta dell'onorevole ministro, di rimandare questa domanda d'interrogazione ad uno dei due capitoli da lui accennati.

Se non vi sono obbiezioni s'intenderà così stabilito.

(Rimane così stabilito.)

È giunta in questo punto un'altra domanda di interrogazione rivolta all'onorevole ministro dei lavori pubblici, del tenore seguente:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici se presenterà alla Camera le nuove tariffe ferroviarie in servizio cumulativo e specialmente quelle della Pontebba.

« Luzzatti. »

L'onorevole ministro quando crede di rispondere a quest'interrogazione?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Luzzatti potrà svolgere la sua interrogazione al capitolo relativo del bilancio.

PRESIDENTE. Acconsente l'onorevole Luzzatti?

LUZZATTI. Acconsento.

PRESIDENTE. Rimarrà dunque così stabilito.

Fu pure rimandata alla discussione del bilancio dei lavori pubblici un'altra interrogazione dell'onorevole Pasquali, che a me parrebbe opportuno fosse svolta in occasione della discussione del capitolo relativo, cioè del capitolo 28. Acconsente l'onorevole Pasquali?

PASQUALI. Acconsento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale sul bilancio dei lavori pubblici di prima previsione per l'anno 1880.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione dei capitoli.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli fino al 3 inclusivo:)

Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria prima. *Spese effettive. Spese generali.* — Capitolo 1. Ministero. Personale (Spese fisse), lire 737,950.

Capitolo 2. Ministero. Materiale, lire 46,000.

Capitolo 3. Dispacci telegrafici governativi (Spesa d'ordine), lire 30,000.

Capitolo 4. Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti, lire 245,000.

CAVALLETTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. La ripresentazione del disegno di legge sul riordinamento del corpo reale del Genio civile e dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici, che si promette imminente, mi dispensa dal ripetere le vecchie mie raccomandazioni, relative alla necessità ed all'urgenza di questo riordinamento. Ma probabilmente il disegno di legge che ci è promesso, e che era stato anche discusso negli uffici, non verrà così presto trasformato in legge ed attuato. Io lo desidero, ma è probabile che in quest'anno quella proposta non sia tradotta effettivamente in legge.

Intanto vi sono alcuni bisogni relativi al personale del Genio civile, ai quali io credo convenga provvedere in via interinale. Questi bisogni si riferiscono alle categorie più sfortunate degli impiegati del Genio civile. La prima categoria che io ho molte volte raccomandata, e che torno a raccomandare, è quella degli impiegati d'ordine addetti agli uffici governativi del Genio civile ed all'amministrazione centrale del Ministero dei lavori pubblici. Questi impiegati d'ordine hanno lo scarso stipendio di 1000 lire, e pochi, due o tre dei più anziani, raggiungono la cifra di 1200 lire. L'insufficienza di questo stipendio si vede da tutti: io dico che questi impiegati, alcuni dei quali servono da oltre trent'anni, e sono padri di famiglia, che sostengono funzioni importanti e delicate, poichè hanno in loro mano gli archivi degli uffici e devono disimpegnare lavori ed incarichi superiori a quelli degli ordinari impiegati d'ordine, o ufficiali d'ordine, come si vogliono chiamare, questi impiegati, dico, meritano un trattamento migliore. È certo che se il disegno di legge sul riordinamento del corpo reale del Genio civile verrà tradotto in legge, questa categoria d'impiegati sarà meglio trattata; ma intanto io raccomando che sui casuali l'onorevole ministro dei lavori pubblici provveda a migliorare la condizione economica dei benemeriti impiegati d'ordine di cui parlo.

Poi devo ricordare un'altra categoria d'impiegati, che furono e sono trattati ingiustamente dal Governo italiano, ed è la categoria degli assistenti stradali del Veneto e del Mantovano. Diversamente da quello che nel 1859 si è praticato per gli assistenti stradali di Lombardia, i quali furono tutti parificati agli assistenti misuratori, gli assistenti stradali veneti e mantovani non furono ancora equiparati allo stesso grado dei loro colleghi lombardi. Essi si trovano in istato di provvisorietà; la quale provvisorietà, secondo il sistema austriaco, non corrispondeva già ad una provvisorietà o precarietà di impiego, bensì ad una provvisorietà di categoria. Gli austriaci quando volevano riformare una amministrazione venivano fuori colla provvisorietà; ma ciò non toglieva che gli impiegati che appartenevano alle categorie provvisorie non fossero veramente impiegati stabili. Ed infatti il Governo austriaco, quando questi assistenti stradali, così detti provvisorii, si rendevano inabili per la età avanzata, oppure venivano a morire, accordava sempre agli invalidi le pensioni, come accordava le pensioni alle vedove ed ai loro orfani. È cosa veramente dolorosa, e che non fa onore al Governo nazionale, codesta differenza di trattamento usata dal Governo italiano, in confronto del cessato Governo straniero. Ora accade, per esempio, che due vedove si trovano senza nessun assegno di provvisione o di pensione: una è la vedova dell'assistente stradale Vaccaroni, l'altra è la vedova dell'assistente Ongaro, ambidue morti ultimamente a Udine.

Alla Vaccaroni più di una volta fu respinta la istanza, colla quale chiedeva la pensione che a mio avviso le era dovuta, e per la Ongaro nessun provvedimento fu dato finora. Io debbo ricordare che questa vedova, il cui marito aveva servito onoratamente per 55 anni (55 anni di servizio aveva suo marito quando morì!), questa vedova aveva un unico figlio, il quale morì combattendo per la patria nel corpo dei volontari italiani nella campagna del Trentino del 1866. Il giovanetto volontario caduto sul campo di battaglia, prima di morire pensò certo alla sua povera madre e sperò che dal Governo nazionale non sarebbe stata abbandonata; ma purtroppo, devo dirlo con dolore, finora il Governo lasciò in abbandono questa povera vedova e sventurata madre. Il sangue di quel suo figlio morto eroicamente per la patria deve eccitarci a prendere provvedimenti solleciti, pronti ed adeguati.

Io quindi faccio all'onorevole ministro queste raccomandazioni e per le vedove e per le due surricordate categorie di impiegati, cioè degli assistenti stradali provvisori veneti e mantovani di nomina austriaca, e degli impiegati d'ordine del Genio civile.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sulle cose esposte dall'onorevole Cavalletto, e, dirò anche, ripetute da lui in quasi tutte le discussioni dei bilanci dei lavori pubblici, egli sa che siamo perfettamente d'accordo nelle idee generali. Disgraziatamente io non posso cambiare di mio arbitrio la legislazione.

Egli sa che a me è impossibile, come a qualunque altro ministro, di accrescere gli stipendi degl'impiegati, o di classificarne diversamente taluni altri quando, colla legge esistente, non ci fu modo di farlo allorchè si riunirono le provincie venete all'Italia.

Dunque io prendendo la sola parte delle sue raccomandazioni che sta nel mio potere, quella, cioè,

riguardante il personale subalterno sia degl'impiegati d'ordine, sia degli assistenti stradali per averli in memoria nell'accordare gratificazioni o sussidi sul capitolo dei casuali, posso rispondere che non solo sono inclinato a tener conto di queste raccomandazioni, ma che tutte le volte che mi sono trovato al caso di dover erogare qualche somma, essendo ministro, ho dato a questa categoria di impiegati un centinaio di lire almeno per ciascuno. Non ne ho date di più per la semplissima ragione che non ce n'è abbastanza, salvo che non si volesse aumentare la somma stanziata.

Quanto alle vedove non metto punto in dubbio quello che disse l'onorevole Cavalletto delle due rimaste tali da poco tempo, imperocchè non mi consta altro al riguardo; certo è che pensione non fu data, nè sarà mai data in certi casi perchè la Corte dei conti rifiuta di assegnare pensione, quando il titolare dell'impiego non è un impiegato vero ma uno straordinario.

Quanto ai sussidi, ritenga l'onorevole Cavalletto, che sotto nessun ministro furono rifiutati alle vedove; questo sussidio sarà stato commisurato ai fondi disponibili, ma rifiuti di sussidi alle vedove di questi impiegati io credo che non ce ne siano stati, e se per caso ve ne furono, per parte mia no certo.

Dunque prenderò cognizione delle domande che sono pervenute per parte delle due vedove alle quali egli ha accennato, e ne terrò il massimo conto.

CAVALLETTO. Io ringrazio l'onorevole ministro delle sue buone intenzioni rispetto alle vedove, e della promessa che egli fa di sussidiarle; lo assicuro però che il Governo austriaco pensava ed agiva in modo assolutamente diverso sul diritto di pensione degli assistenti stradali provvisorii lombardi e veneti, e che quando si rendevano invalidi e inabili al servizio li pensionava, come assegnava pensioni alle loro vedove; di queste posso citare come esempio la Curioni Pezzi, la quale ebbe una pensione di lire 350 annue, la Delbianco che ebbe una pensione di lire 735, la Caneiani vedova Zamparo che ebbe una pensione di lire 350 con decreto del 28 gennaio 1868, la Turrini Elisabetta che ebbe la pensione di lire 189 con data del 30 agosto 1872, e questa era vedova dell'assistente Zandigiacomo, che trovavasi nelle stesse condizioni di servizio dei mariti delle vedove Ongaro e Vaccaroni, sopra menzionate.

Io non capisco questo diverso trattamento.

Del resto io osservo che se non è in facoltà dell'onorevole ministro l'aumentare lo stipendio degli impiegati, è però in sua facoltà, anzi è del suo dovere di presentare un disegno di legge, come fece il ministro dell'interno per gli impiegati degli ospizi delle provincie meridionali, per supplire al difetto della legge del 1865, la quale avendo omesso di richiamare in vigore il titolo 8 della legge del 1859, lasciò dubbio se questi impiegati potessero essere equiparati agli assistenti misuratori, dubbio che per me non esiste, perchè si volle interpretare troppo fiscalmente, troppo restrittivamente la legge del 1865, quasi in odio a questa categoria di impiegati, i quali invece meritavano ogni riguardo essendo quasi tutti provetti e alcuni assai valenti e niente inferiori in capacità agli aiutanti del Genio civile.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Cavalletto ha detto che il ministro ha sempre la facoltà ed anche il dovere di presentare una legge per provvedere alla sorte di questi impiegati: ma io mi permetto di osservargli che la legge, la quale doveva rimediare alla piccolezza degli stipendi degli impiegati cui egli ha accennato, ed alla loro parificazione agli assistenti misuratori, io ebbi già l'onore di presentarla... (*Canversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... fino dal 1878, ed è precisamente la legge sul riordinamento del Genio civile, la quale contiene disposizioni che possono benissimo provvedere ai casi dei quali egli ha fatto cenno. Io la ripresenterò quanto prima, e spero che la Camera vorrà fare buon viso alla mia preghiera di rimandarla alla medesima Commissione, della quale l'onorevole Cavalletto è presidente; per conseguenza sarà il caso di introdurre in quella stessa legge, se mai non ce ne fossero a sufficienza, delle disposizioni le quali collimino perfettamente con i miei desiderii, perchè, ripeto, che sulla massima io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Cavalletto.

Quanto alle pensioni alle vedove a me non è mai passato per il capo di disputarle; ripeto che è la Corte dei conti la quale rifiuta le pensioni o le accorda; noi non facciamo che trasmettere gli atti ed i titoli sui quali si basano le domande.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 4 in lire 245,000.

(È approvato.)

Spese per lavori pubblici. — Genio civile. - Capitolo 5. Personale (Spese fisse), lire 1,981,482.

Pongo ai voti questo stanziamento.

(È approvato.)

Capitolo 6. Spese d'ufficio, lire 199,000.

Chi approva questo stanziamento è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Capitolo 7. Spese di trasferte, d'indennità e diverse, lire 675,000.

Metto ai voti questo stanziamento.

(È approvato.)

Strade - Capitolo 8. Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali e spese eventuali, lire 7,158,202 86.

L'onorevole Ercole ha facoltà di parlare.

ERCOLE. Nella tornata del 29 maggio 1878, io aveva l'onore di svolgere una interrogazione diretta all'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla prolungata sospensione della disposizione sancita dall'articolo 85 del regolamento di polizia stradale 15 novembre 1868. L'onorevole ministro riconosceva la necessità di far cessare lo stato anormale di cose da me lamentato, affermava che non si era provveduto prima, perchè nel 1876 era avvenuto al Ministero dei lavori pubblici un incendio, che aveva distrutto le carte preparate intorno a questa materia, e prometteva di occuparsi della cosa per venirne a capo nel più breve tempo possibile.

Io mi permetto di richiamare di nuovo l'attenzione dell'onorevole ministro intorno a questo argomento, e sono persuaso (anzi lo dispenso da un'altra sua promessa) che vedrò fra pochi giorni pubblicato il reale decreto per provvedere a questo bisogno.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Un momento; c'è ancora un altro oratore iscritto.

L'onorevole Lanzara ha facoltà di parlare.

LANZARA. Da diversi anni è in vigore per la manutenzione delle strade nazionali un sistema, che io credo non sia efficace e sia anche al tempo stesso dannoso alle finanze dello Stato. Si volle abolire il sistema così detto *à forfait*, col quale era tutelato in modo veramente sicuro il capitale che si spendeva sulle strade medesime; si prevedevano gli abusi e si risolvevano le questioni col contratto, il quale assicurava al certo l'interesse dello Stato in una misura veramente eccezionale. Si volle invece sperimentare e poi adottare il sistema della fornitura della ghiaia. Con esso si ottengono risultati poco efficaci nella manutenzione, poichè l'impresa non è obbligata che alla sola fornitura della ghiaia, e per ottenere un'ottima manutenzione essa non ha alcuna responsabilità, ma è l'ufficio del Genio civile che vi provvede.

Questo sistema volle introdursi per conoscere l'effettiva quantità di ghiaia che poteva essere consumata sulle strade. A questo proposito, io ricordo una disposizione emanata dalla direzione generale dei ponti e strade in Francia nel 1866. Fu pubblicato un decreto, col quale era fatto obbligo ai cantonieri, lungo le strade nazionali, di riportare sopra un modulo, che era fornito dalla stessa direzione generale, la quantità dei veicoli che in un dato periodo di tempo transitavano sulle strade stesse.

Questi moduli furono interamente riempiti, ma arrivati alla direzione generale, si trovò che mancavano le indicazioni sulle condizioni climatologiche, ed il peso di ciascun veicolo; cosicchè questa quantità di ghiaia necessaria alla buona manutenzione della strada, che si voleva conoscere, rimase una incognita, come lo è tuttora.

Ora, se con questi tentativi non fu possibile venire ad un risultato soddisfacente per conoscersi la quantità effettiva di ghiaia che richiede una strada in perfetta manutenzione, come potremo noi sperare di conoscerla, riferendoci semplicemente al consumo dell'anno precedente? Ignorandosi la quantità di ghiaia necessaria non può dirsi il sistema in vigore efficace nè rispondente al fine al quale deve mirare.

Non vi ha poi con questo sistema responsabilità da parte dell'impresa; perchè determinata la fornitura della ghiaia che si presume necessaria in una data quantità di metri cubi e messa dall'impresa sul lato della strada in cumuli aventi forma geometrica, non ha essa altri obblighi e diviene libera del tutto. Ed aggiungo inoltre che ordinata la spargitura della ghiaia, i tratti più vicini alle osterie, dove i signori cantonieri hanno il loro domicilio necessario, sono perfettamente mantenuti in ottimo stato mentre gli altri non sono curati.

Io non verrò certamente a fare oggi una proposta, nè pregherò l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè all'attuale sistema voglia sollecitamente surrogarne altro; ciò sarebbe lo stesso che sconvolgere tutto un servizio e l'amministrazione ne risentirebbe grave danno, ma gli rivolgo viva preghiera perchè questo modo, il quale non è efficace, sia studiato per abbandonarlo a suo tempo, surrogandolo con altro che assicuri un'ottima manutenzione.

LUGLI. L'onorevole Lanzara ha voluto riconoscere dalle cattive condizioni di alcune strade nazionali un difetto nel sistema che vige presso la nostra amministrazione dei lavori pubblici. A lui è sembrato cattivo il sistema, mercè il quale si stabilisce che la fornitura del materiale di consolidamento delle strade sia affidata ad una data impresa, mentre poi l'amministrazione direttamente si occupa di distribuire questo materiale a seconda delle condizioni delle strade medesime. Pareva quasi che egli, senza fare una proposta, volesse far credere fosse stato migliore sistema quello con cui e forni-

tura di ghiaia, e spargimento della medesima, e manutenzione delle strade stesse rimanesse interamente sotto la responsabilità dell'imprenditore. A questo scopo almeno pare a me mirasse il suo discorso.

Or bene, io, se tale è la sua idea, vorrei pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, prima di assecondarla, di volerla studiare molto accuratamente, perchè io credo che in questo modo noi, invece di migliorare, finiremo col peggiorare sensibilmente le condizioni delle nostre strade nazionali, giacchè nel mentre è possibile, con economia di spesa, ottenere da un impresario qualunque la fornitura di un buon materiale di consolidamento, non si ottiene lo stesso risultato, quando all'impresario si dia a rischio e pericolo la manutenzione della strada; e non è vero neppure che egli possa dedicare nella distribuzione del materiale medesimo e nella manutenzione della strada tutta quella cura, tutto quello zelo che può spendervi l'amministrazione direttamente.

Io convengo con l'onorevole Lanzara che vi saranno alcune strade, forse per negligenza del personale subalterno dipendente dall'amministrazione pubblica, in condizioni poco buone; ma per amor del cielo, onorevole Lanzara, non preghi l'onorevole ministro di voler adottare un sistema diverso da quello che oggi è in vigore e molto meno lo esorti ad accettare quello che ella sembra vagheggiare, giacchè l'esperienza ha dimostrato che il sistema oggi in vigore è quello che meglio risponde alla necessità di avere le nostre strade in buona condizione. Piuttosto chiamerei l'attenzione dell'onorevole ministro, perchè studi se inconvenienti vi sono nel sistema vigente, e cerchi di porvi riparo. In ciò io mi unisco alla preghiera dell'onorevole Lanzara. Non così potrei associarmi al suo pensiero, di variare cioè il sistema attuale di manutenzione delle nostre strade.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Due parole sole di risposta all'onorevole Ercole, perchè mi pare che non ne chieda di più.

Egli ha ricordato che nel maggio del 1878 io aveva assunto l'impegno di riprendere il cammino per le modificazioni necessarie al regolamento sulla polizia stradale. Ed infatti mantenni fin d'allora la promessa; voleva dire, disposi che fossero richiamate nuovamente tutte le informazioni dalle diverse provincie, essendo state distrutte le carte, come egli accennò benissimo, nell'incendio del 1876.

Non nego che a quest'ora forse si sarebbe potuto avere tutto il materiale necessario per addivenire alla definitiva risoluzione sulle modificazioni da introdursi in quel regolamento; ma il fatto è che non si ha ancora tutto e non si potrà, se non verso l'aprile, essere in grado di determinare qualche cosa di concreto.

Credo che di questa risposta si terrà soddisfatto l'onorevole Ercole.

Quanto alle osservazioni dell'onorevole Lanzara, bisogna che io confessi che m'associo interamente alle controsservazioni dell'onorevole Lugli. Per giudicare esattamente del valore delle osservazioni dell'onorevole Lanzara, converrebbe entrare in una disputa del tutto tecnica.

Il sistema che egli predilige della manutenzione stradale fu, dirò così, il sistema di tutta Europa di molti anni addietro. Ora, precisamente perchè codesto sistema *à forfait* era pienissimo d'inconvenienti, da tutti gli studi fatti, non solo da noi, ma anche negli altri paesi, si è venuti alla conseguenza di generalizzare oramai dappertutto il sistema attuale.

Il sistema della manutenzione delle strade *à forfait* si risolveva in un giuoco del lotto; conduceva a questo, che quando la stagione andava bene, l'appaltatore poteva benissimo soddisfare ai suoi obblighi, ancorchè avesse degli enormi ribassi d'asta: ma accadeva poi che venuto l'anno o i due anni di seguito, in cui le condizioni climatologiche avrebbero richiesto una grande spesa, l'appaltatore dimenticava i guadagni fatti negli anni precedenti e non faceva mai quello che sarebbe stato necessario, per tenere le strade nello stato di buona manutenzione.

È vero che si avevano dei contratti, e che si dovevano far eseguire. Ma tutti sanno che le contestazioni finiscono tante volte per rendere le disposizioni dei contratti illusorie.

Fatto è, dico, che gli studi sul sistema che predilige l'onorevole Lanzara non solo da noi, ma in tutti i paesi, hanno condotto ad abbandonarlo e ad adottare l'attuale. Egli dice: col sistema attuale l'appaltatore non ha nessuna responsabilità. L'ha perfettamente la responsabilità; ed è quella che nasce dal contratto; vale a dire di fornire un materiale di data qualità, al dato prezzo, di fornirlo nella tal maniera, di somministrare un tal numero di operai: e questa è la responsabilità che lo riguarda; in tutto il resto fu creduto, per ragioni tecniche, di provvedere direttamente.

Ad ogni modo l'onorevole Lanzara non fa proposte, non dimanda a me di proscrivere, di cambiare del tutto il sistema attuale; solamente fa delle raccomandazioni, perchè si studi se vi è niente da migliorare nel sistema vigente. E, sotto questo punto

di vista, non ho nessunissima difficoltà di soddisfare al suo desiderio.

PRESIDENTE. L'onorevole Rizzardi ha facoltà di parlare.

RIZZARDI. È una raccomandazione che mi permetto di rinnovare anche in quest'Aula all'onorevole signor ministro, quantunque possa essere superflua, essendo già stata da lui accolta molto benevolmente; ed è quella che, nei lavori di riparazione delle strade nazionali, voglia compiacersi di comprendere il tronco di strada che sta fra Lungarone e Fortogia, al punto del torrente Desedan sulla strada di Allemagna. Io ho avuto l'onore di avere una risposta molto cortese e di acconsentimento a questa domanda; spero di udire anche in quest'Aula una sua parola che confermi questa promessa.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non vi può essere niun dubbio che terrò conto delle osservazioni dell'onorevole preopinante. Se il tratto di strada, al quale egli allude, e già dichiarato nazionale...

RIZZARDI. È già dichiarato nazionale, ed il progetto è fatto. Non si tratta che di una spesa di 29 mila lire.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La spesa è determinata dallo stato della strada. La questione è eminentemente tecnica. Dal momento che il tratto è nazionale, dovrà essere trattato come tutte le altre strade nazionali.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti. Rileggo l'articolo 8.

Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali e spese eventuali, lire 7,158,202 86.

Lo metto a partito. Chi lo approva si alzi.

(È approvato. Come pure sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Capitolo 9. Concorsi obbligatori per opere stradali, lire 12,806.

Acque. — Capitolo 10. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª categoria e d'irrigazione, lire 1,100,000.

Capitolo 11. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria, lire 4,700,000.

PRESIDENTE. L'onorevole Micheli ha facoltà di parlare.

MICHELI. Onorevole colleghi, voi sarete meravigliati, e con voi il paese intero, che, dopo tante sventure sofferte da quella povera città di Chioggia, e dopo tutte le promesse per parte dei Ministeri che da tanto tempo si sono succeduti, promesse tendenti a riparare a queste sventure, debba io oggi tornare ad intrattenervi sulla questione del Brenta che minaccia quel paese e quegli abitanti in un modo il piu crudele.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, la città di Chioggia che dopo tanti disastri sofferti nutriva speranza che da un momento all'altro il Ministero presentasse alla Camera un disegno di legge per l'espulsioue del Brenta da quelle lagune, si è vivamente commossa nell'apprendere che anche in questa circostanza non s'è tenuto conto dell'orribile condizione ad essa fatta dal Brenta medesimo.

Sì, onorevole ministro, la città di Chioggia viveva colla massima sicurezza che, colla presentazione del bilancio dei lavori pubblici pel 1880, questo disegno di legge per l'espulsione di questo terribile fiume, che la devasta, l'avreste alla perfine presentato alla Camera. Ma poveretta lei! ha dovuto convincersi del proprio errore, del proprio inganno.

Per tal fatto quella popolazione è di nuovo immersa nel dolore, e per mezzo mio fa pervenire al Ministero ed alla Camera i suoi giusti reclami colla preghiera insieme perchè si provveda una volta a questa povera e disgraziata città così iniquamente abbandonata. (*Bisbiglio*) Che cosa risponde l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Voci. Non c'è.

MICHELI. Aspetteremo che venga.

MAZZARELLA. È andato a verificare i fatti. (*Ilarità*)

PRESIDENTE. Onorevole Micheli, vuol continuare?

MICHELI. Io chiedeva dunque all'onorevole ministro dei lavori pubblici che dicesse qualche cosa intorno a ciò ch'egli pensa per l'espulsione del Brenta, imperocchè la popolazione di Chioggia dopo che è stato presentato il bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici, non avendo veduto compreso in questo il disegno di legge per l'espulsione del Brenta da quella laguna, fa voti al Ministero ed alla Camera, perchè insieme cooperino alla presentazione di questo tanto desiderato disegno di di legge, senza del quale non si può dare mano a quest'opera divenuta assolutamente necessaria.

Aspetterò una risposta dall'onorevole ministro che valga a tranquillare gli animi di quelle popolazioni veramente angustiate dai fatti che ho accennato.

PRESIDENTE. L'onorevole Parenzo ha facoltà di parlare.

PARENZO. È il terzo anno, credo, che rivolgo al Ministero la preghiera di presentare il disegno di legge pel quale diverse opere iscritte in terza categoria dovrebbero passare in seconda.

So che per moltissime vi sono già i voti favorevoli del Consiglio superiore dei lavori pubblici e sono dispiacentissimo che, nonostante tutte le promesse fatte negli anni scorsi, questo disegno di legge non sia stato ancora presentato. Pregherei quindi l'onorevole ministro, in vista delle condizioni disastrose di alcuni Consorzi costretti a soste-

nere spese ingenti per opere che versano in cattivo stato e che sono state già riconosciute per opere di seconda categoria, di voler sollecitamente provvedere. Ed in caso ch'egli non trovasse possibile di presentare questo disegno di legge in modo che la Camera lo approvasse sollecitamente, io lo pregherei di conservare qualcuna di quelle somme, iscritte al capitolo per spese eventuali per le opere idrauliche, al fine di soccorrere quegl'infelici Consorzi e comuni che sono impossibilitati a mettere in ordine le arginature danneggiate dalle piene, in modo da tutelare le loro proprietà, le loro vite e le loro sostanze.

Io spero d'avere una buona parola dall'onorevole ministro che valga a rassicurarmi su questo proposito.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. L'onorevole Parenzo mi ha prevenuto. Su questo argomento io e l'onorevole Parenzo abbiamo altre volte fatto sollecitazioni al Ministero.

È assolutamente giusto e ragionevole che il tronco dell'arginatura destra d'Adige da Cà-Diedo alle Portesine verso Fosson sia passato in seconda categoria. Il voto tecnico sulla convenienza di classificare in seconda categoria cotesto tronco d'arginatura fu favorevole, non manca che il progetto di legge che renda effettivamente pratica questa classificazione.

Ma oltre a quel tronco dell'argine io devo ricordare all'onorevole ministro che da circa quattro anni pendono proposte per la classificazione in seconda categoria di altre opere idrauliche.

Fra le altre ricordo le arginature dell'Arno e dei suoi influenti da Firenze a Pisa. Ricordo anche il canale principale del palude di Fucecchio, il quale canale nella sua parte esterna, cioè dalla chiavica emissaria all'Arno, forma effettivamente un corso d'acqua influente del fiume recipiente, cioè dell'Arno, e quindi le sue arginature naturalmente dovrebbero essere classificate in seconda categoria.

C'è poi il canale interno navigabile che dalla chiavica emissaria suddetta, rimonta sin verso il paese di Borgo a Buggiano, il qual canale serve alla navigazione secondaria d'un importante territorio, e questo canale ha tutti i caratteri per essere compreso nella categoria seconda delle opere idrauliche. Io quindi raccomando che queste proposte, che ebbero già i voti favorevoli dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, siano comprese in un progetto di legge che dichiari e classifichi effettivamente queste opere nella seconda categoria.

Dopo queste raccomandazioni io debbo far preghiera all'onorevole ministro affinchè si affrettino i lavori idraulici di riparazione degli argini.

Finora il gelo nell'alta Italia impediva quasi ogni lavoro; oggi il gelo è cessato, e gli appalti veramente in alcune provincie non si vedono indetti, o lo sono in minima parte. Se gli appalti si faranno più tardi cosa avverrà? Che noi non daremo lavoro alle popolazioni rustiche, perchè queste saranno impegnate nei lavori campestri, e faremo un vero danno ai proprietari, portando una concorrenza dannosa ai lavori di preparazione delle terre per le coltivazioni agricole dell'anno nuovo.

È desiderabile quindi che in questo mese e nel prossimo siano appaltati tutti i lavori arginali che si devono eseguire questo anno, e pei quali sono pronti i progetti e sono anche disposti i fondi. Noi abbiamo adottato un progetto di legge per accelerare questi appalti; ma effettivamente mi consta che, tranne i lavori per le arginature del Po e le arginature dell'Adige, in molte altre province poco o nulla si è fatto per intraprendere cotesti lavori ordinari che sono pure necessari e urgenti, e i quali, dilazionati, non otterrebbero lo scopo di dar lavoro alle popolazioni agricole, ma anzi, come dissi, farebbero dannosa concorrenza ai lavori campestri. Fra i lavori che io raccomando all'onorevole ministro, ricordo la sistemazione, cioè il rialzamento sistematico delle arginature del Bacchiglione inferiore nel suo tronco da Bovolenta a Pontelungo e Conche.

Vi sono per quel tronco di fiume progetti già approvati da circa quattro anni, e si attende sempre che sieno eseguiti.

Raccomando i lavori del Piave medio, e specialmente il lavoro di fronte al paese di Maserada, dove già fu proposto di allacciare la sponda destra del Piave coll'antico muraglione di Salettuoli, il quale muraglione costituiva in passato la vera difesa della sponda destra del Piave in quella località. Quel muraglione fu girato dalle piene del fiume-torrente, ed ora è minacciata la fronte del paese di Maserada. Insisto quindi affinchè quel lavoro sia non troppo a lungo dilazionato; come raccomando che si provveda alla sistemazione, cioè al rialzamento sistematico delle arginature del Piave inferiore dove manchino del franco normale; poichè se avvenisse una piena dell'altezza di quella del 1851, si avrebbero colà parecchie rotte per tracimazione. E come sono necessari i lavori di sistemazione del Piave medio, così egualmente sono necessari i lavori di compimento della sistemazione arginale del Tagliamento medio e del Tagliamento inferiore.

Nel Tagliamento medio, per mettere in coordinazione fra loro le arginature, parte consorziali, parte

governative; e nel Tagliamento inferiore, per dare a queste arginature il franco necessario a sostenere le piene che in quel tronco si faranno maggiori, quando sarà compiuta la sistemazione arginale del Tagliamento medio, è impedita affatto la debordazione ed espansione delle sue piene; inoltre tra le altre opere idrauliche devo raccomandare quelle del fiume Livenza, specialmente alla confluenza del Meduna e del San Bellino.

Il San Bellino è lo scaricatore di due fiumicelli, il Sile e il Fiume. Io credo che convenga cambiare lo sbocco di quella confluenza, portandola all'ingiù verso Lorenzago con che si avrà il vantaggio di migliorare le condizioni del territorio bagnato dai fiumicelli Sile e Fiume, e per questa spesa potrà concorrere il territorio stesso in ragione del miglioramento che ne otterrà; e si avrà poi l'altro vantaggio di rendere meno lunghe le arginature per impedire il rigurgito delle piene della Livenza.

Ma su ciò non mi fermo, perchè trattandosi di cosa tecnica, il Ministero la farà studiare dai suoi uffizi tecnici; non è argomento questo da trattarsi nella Camera.

Per ultimo devo fare una specie di rimostranza o protesta per un lavoro che era stato appaltato, ed il cui appalto e contratto furono disdetti recentemente, cioè pel lavoro di chiusura della bocca della Brentella a sinistra del torrente Meduna. La Brentella originariamente non era punto un ramo del Meduna, era un canale di fluitazione del legname, che la famiglia patrizia Foscari aveva ottenuto dalla Repubblica Veneta di aprire sulla sinistra sponda del Meduna per il trasporto dei legnami di sua spettanza. La famiglia Foscari decadde e nessuno si prese cura di mantenere munito lo incile o bocca del canale privato di fluitazione, cioè della Brentella.

Abbandonati e caduti in rovina i munimenti della bocca della Brentella, questa restò indifesa e aperta alle irruzioni delle piene del Meduna, le quali ne formarono un ramo secondario del torrente principale, il quale ramo dopo un percorso di circa 11 chilometri rientra nell'alveo suo naturale, mettendo in pericolo il territorio alla sua sinistra, ed isolando una lunga zona di territorio col paese di Murlis.

Era desiderabile che quella bocca finalmente si chiudesse, ed effettivamente l'ufficio tecnico di Udine dopo lunghi e maturi studi aveva proposto un progetto di chiusura di quella bocca, il quale lavoro avrebbe importato la spesa di circa 25 o 28,000 lire, se ben mi ricordo.

Il paese di *Cordenons* credendosi minacciato da questa chiusura fece reclami, si mandò sul sito una Commissione la quale ha proposto un partito che io credo il peggiore possibile, quello cioè di mantenere aperta la *Brentella* come ramo sussidiario del Meduna, e di sistemare tutta l'arginatura sinistra della Brentella stessa di circa 12 chilometri.

Io non so se sia intenzione dell'onorevole ministro di mantenere la difesa anche sulla sinistra del Meduna, a necessaria protezione dell'isola che resterebbe interposta fra l'alveo del Meduna e questo ramo di Brentella, la quale isola, della superficie di 14,000 ettari, è tutta coltivata e oltre il paese di Murlis ha parecchi abitati importanti.

Io non credo che sia intenzione del ministro di abbandonare alla balìa del torrente questa importante parte di territorio.

Quelli di Cordenons si allarmarono senza vera ragione della chiusura della Brentella, perchè con essa non si faceva che rimettere le cose nello stato loro primitivo e naturale, e il danno che poteva temerne il territorio di Cordenons non poteva essere che piccolo, facilmente riparabile e relativo a qualche piccola abrasione dei relitti delle Celline, cioè di terreni di accessione ghiaiosi, che originariamente erano nel dominio del torrente.

Io non intendo qui trattare la questione tecnica, solo mi basta raccomandare all'onorevole ministro di non accettare senz'altro esame e studio le proposte della Commissione tecnica che provocò l'abbandono e la rescissione dell'appalto del lavoro di chiusura della Brentella, e che non valutò bene le condizioni vere di quella località; io lo prego di mandare sul luogo una Commissione composta di persone più competenti onde esaminare per bene le cose, e adottare quel partito che convenga meglio alla sicurezza del territorio e nello stesso tempo all'economia dell'erario nazionale, perchè se si adotterà il partito proposto dalla Commissione si spenderanno oltre 200,000 lire, e si avrà esposto alla balìa del torrente e senza protezione e difesa l'isola di Murlis, cioè una superficie di terreno di 14,000 ettari coltivati ed abitati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

LUGLI. Approfitto di questo capitolo del bilancio per rivolgere una domanda all'egregio ed illustre amico mio, l'onorevole ministro dei lavori pubblici. È una domanda discreta, e che non lo disturberà punto nella risposta, giacchè io non chiedo nè lavori, nè aumento di spese, ma vorrei solamente sapere da lui in quale stadio si trovi lo studio dell'eterna questione dell'immissione del Reno in Po; giacchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici sa che ad intervalli non molto fra loro lontani, furono nominate diverse Commissioni, le quali erano chiamate a studiare l'arduo e secolare problema, cui ho accennato, per venire poi ad una definitiva solu-

zione. Io non avrei fatta questa domanda, giacchè per me la questione è già risolta dal fatto delle diverse piene che in questi ultimi anni nel Po si sono succedute con tutti i disastri che ne furono la conseguenza, non avrei, dico, fatta questa domanda, se non avessi visto presentato nella scorsa Sessione un disegno di legge il quale tende a bonificare una parte delle valli Comacchiesi, disegno di legge che si deve collegare con un altro, il quale non è ancora venuto in luce, ma che lo potrebbe venire fra non molto, quello cioè di una botte sotterranea al Reno. Ora, è naturale che se il Reno dovesse scomparire (e scomparirebbe una volta che venisse immesso nel Po), per necessità non dovrebbesi più pensare a costruire la botte la quale avrebbe per iscopo di dare un felice scolo alle campagne, specialmente bolognesi, che giacciono alla destra del Reno. Per conseguenza, la questione a cui io alludo, è una questione del giorno; è bene che dall'autorevole parola del ministro si sappia se le Commissioni chiamate a studiare e a dare il loro parere intorno all'immissione del Reno in Po abbiano o no compiti i loro studi, e se compiti, quali furono di questi studi le conseguenze, e come la pensi l'onorevole ministro in ordine a questa grave ed ardua materia. Attendo quindi dalla sua cortesia una parola di schiarimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Micheli ha rinnovato non solo la sua raccomandazione, ma, direi quasi, ha formulato delle accuse al Governo per la ritardata espulsione del Brenta dalle lagune di Chioggia. Io non ho bisogno di ripetere che per parte mia ritengo, ed ho ritenuto sempre, assolutamente necessaria l'espulsione del Brenta dalle lagune di Chioggia; questa è opinione antica in me, e quando ho avuto l'onore di sedere altra volta su questo banco, ho dichiarato già che avrei anche presentato un disegno di legge relativo a questa opera.

Mi astengo per conseguenza dal ripetere quello che già dissi in merito della cosa, ma eziandio dal dargli spiegazione alcuna, inquantochè spero fra non molti giorni di presentare un disegno di legge nel quale sarà compreso l'intiero lavoro relativo all'espulsione del Brenta dalle lagune di Chioggia, unitamente ad altri lavori, per i quali si sono fatte mille volte delle raccomandazioni e per i quali si sono presi mille volte dei formali impegni. Ricorderò pure all'onorevole Micheli che quand'io ebbi l'onore di presentare alla Camera un disegno di legge per opere straordinarie nel dicembre scorso, e per le quali il Parlamento votò 10 milioni, fra i lavori ai quali si è accennato, c'era precisamente anche quello dell'espulsione del Brenta.

Naturalmente colla somma che poteva essere accordata allora, non era possibile pretendere d'intraprendere l'opera dell'espulsione del Brenta dalle lagune, lavoro che richiede 4 milioni e mezzo, ma però dico che io accennai già fino d'allora come questo era uno dei lavori ai quali bisognava senza ritardo provvedere; e come ripeto, spero che si troverà soddisfatto, più che da qualunque mia raccomandazione, dalla presentazione del progetto di legge, nel quale si troverà compresa quell'opera.

Quanto all'onorevole Parenzo e all'onorevole Cavalletto, i quali insistono perchè si riconosca la qualità di opere di seconda categoria in alcune arginature finora mantenute da consorzi di terza categoria; io debbo dire che nel merito sono completamente d'accordo con loro: non è cosa nuova codesta perchè l'ho dichiarato anche un'altra volta. Il progetto di legge si sarebbe potuto anche presentare, ma la Camera riconoscerà facilmente che quando si hanno 15 o 20 di queste domande, per le quali si riscontrano gli stessi caratteri, il presentarne una o due e lasciare indietro le altre, condurrebbe forse a far naufragare il progetto parziale, ovvero a far sollevare molte giuste lagnanze.

Ora, l'istruttoria non è compiuta per tutte queste domande. Appena sarà compiuta per tutte, non avrò difficoltà di presentare il progetto di legge, e non credo che vi sarà molto ritardo, imperocchè oramai su quasi tutte, ci sono i voti non solo del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma anche del Consiglio di Stato, poichè così richiede la legislazione per l'istruttoria sulle opere di seconda categoria.

Intanto, dice il mio amico Parenzo, come si provvede? Io sono costretto di dire qui quello che ho detto poco fa, non mi ricordo a qual riguardo, cioè che il Governo non può spendere sulle opere che non sono consegnate allo Stato.

Questo lo insegna a me l'onorevole Parenzo: non è possibile che coi fondi assegnati per le opere di seconda categoria il Ministero dei lavori pubblici faccia le opere di terza categoria; sarebbe un'usurpazione assoluta di attribuzioni che spettano soltanto al legislatore. Ma, dice l'onorevole Parenzo, voi avete le spese eventuali per le opere idrauliche; ma le spese eventuali per le opere idrauliche non sono altro che quel fondo, che si stanzia annualmente in previsione delle piene dei fiumi; ma intendiamoci, per le arginature che sono consegnate alla amministrazione dei lavori pubblici, imperocchè si sa benissimo, che se le piene avvengono in quella parte dei fiumi, dei torrenti e dei canali che dipen-

dono dalle amministrazioni consorziali, queste devono fare quello che fa lo Stato per proprio conto. Solamente, quando queste amministrazioni consorziali trovano che le loro opere acquistano carattere per essere poste in seconda categoria, chiedono, come alcune hanno chiesto, che sia fatto quello che è necessario per effettuare il passaggio dalla terza alla seconda; ma finchè questo cambiamento di categoria non è avvenuto, non c'è modo di provvedere. Così è per le strade comunali e provinciali da passare a nazionali. Finchè non lo sono, lo Stato non può spendere un soldo.

Qualche volta accade che i consorzi, specialmente lungo gli ultimi tronchi dei fiumi a cui allude l'onorevole Parenzo, dei fiumi grossi come l'Adige e il Po, questi consorzi davanti alle alte e insistenti piene alle quali vanno soggetti, non si trovano ad aver mezzi da fare la difesa necessaria per impedire pericoli. Ma sa anche l'onorevole Parenzo che *salus publica suprema lex*, e sa anche che l'azienda dei lavori pubblici, salvo i rimborsi, dà *ex-officio* provvedimenti per quello a cui non possono provvedere i consorzi isolati; e quindi quando accadessero di questi casi, come si è fatto in passato, si farà anche in avvenire. Ma però sempre sotto questo aspetto, non per riguardo alle strettezze economiche nelle quali possono versare le amministrazioni consorziali, ma bensì per difendere il territorio, per non permettere che l'impotenza altrui faccia nascere dei pericoli pubblici di una estensione incomportabile

L'onorevole Cavalletto ha fatto delle osservazioni quasi di rimprovero all'amministrazione, che mi permetta che gli dica, essa non merita. E lo merita tanto poco, che nel mentre egli sollecita l'appalto di tutti i lavori che ci sono da fare, io mi trovo nella condizione di non potermi liberare dalle raccomandazioni che mi piovono da tutte le parti, per la semplice ragione che non ho più mezzi. Io non posso fare che quello che mi consente il bilancio. Abbiamo 5,800,000 lire inscritte ai capitoli 10 e 11 per le opere di 1ª e 2ª categoria.

CAVALLETTO. Sono poche.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sono poche, ma non posso farle diventare di più.

Abbiamo, è vero, un'altra somma sulla legge del 24 dicembre scorso; ma anche tenuto conto di questa e fatta eccezione di pochi lavori pel Reno, Brenta, ecc., pei quali sono in riserbo i corrispondenti assegni onde appaltarli appena finito l'esame tecnico, annucio a lui, che se ne intende, che da oggi a fin d'anno non restano disponibili che 700,000 lire od in quel torno. Consiglia l'onorevole Cavalletto al ministro dei lavori pubblici di sprovvedersi completamente di qualunque somma ed aspettare le piene primaverili ed autunnali senza aver nulla da disporre? Egli comprende che una somma di 700,000 lire è un nulla rispetto a quel che può essere necessario.

Ora io approvo tutto quel ch'è assolutamente urgente, ma urgente per la natura del lavoro non urgente pel bisogno di dar lavoro, perchè tutto fu già approvato oramai a questo riguardo, salvo le ferrovie.

A quest'ora dopo la legge del 24 dicembre furono approvati 190 lavori di opere idrauliche per la somma di 6 milioni e 300,000 lire, di cui 5 milioni forse per lavori fluviali. Si fa presto a fare il conto e vedere che il ministro dei lavori pubblici non ha più nulla o quasi di disponibile sui capitoli in discussione.

Ad ogni modo di quei lavori che ha raccomandato, prenderò conto per vedere di che natura sono rispetto all'urgenza, rispetto ai pericoli; prenderò conto per vedere di che cosa si tratta; ma non posso a meno di significare che per il Piave furono approvati 76,000 lire di lavori, per il Livenza 42,000, per il Tagliamento 58,000 lire.

Ora potrebb'essere che ci fossero altre necessità; ma ritenga l'onorevole Cavalletto che questi fiumi la loro parte dei fondi che erano disponibili l'hanno avuta. Ci sono da fare lavori molto più grossi. Egli sa meglio di me che per il Tagliamento occorre mezzo milione; che per il Piave occorre un altro mezzo milione; ma queste spese faranno parte di lavori straordinari e del progetto di legge che avrò l'onore di presentare, come diceva, fra non molti giorni.

Vengo alla chiusura del Brentella. Egli ha detto: avete sospeso questo piccolo lavoro ed ha accennato agli studi di una Commissione che egli ha dichiarato non avere esaminato bene la cosa, per cui sarebbe opportuno che il ministro mandasse un'altra Commissione più competente. Ora io non ho nessuna difficoltà di fare esaminare le due, tre o quattro volte lo stesso argomento, ma è difficile poi che io sappia quale sarà la Commissione più competente; perchè se la seconda Commissione, per esempio, conferma il voto della prima, c'è il pericolo che non sia competente nemmeno quella; perchè per coloro che vogliono chiuso quel varco sarà competente se dice che deve chiudersi, per gli altri che non lo vogliono chiuso sarà competente un'altra.

Ad ogni modo l'onorevole Cavalletto avendo accennato alle ragioni per le quali questo lavoro ebbe la sua sospensione, troverà anche giustificata l'opera del ministro se, davanti ai reclami, davanti ai voti di una Commissione più o meno compe-

tente, si deve almeno arrestare. Io però riesaminerò la cosa, valendomi anche all'occorrenza di qualche ispettore, che non abbia avuto parte in questa questione.

L'onorevole Lugli invece inforcò il cavallo grosso ed entrò in una questione veramente di una importanza colossale.

Egli accennò, nientemeno, che all'immissione del Reno in Po; o, per essere più esatto, chiese a qual punto si trovino gli studi relativi all' immissione del Reno in Po. Ecco. Tutti sanno, che fino dal principio del 1873, dopo le sventure del 1872, fu istituita una Commissione idraulica, composta di uomini competentissimi, per occuparsi dei bisogni del bacino del Po, e ad essa fu affidato anche l'esame della questione relativa alla immissione del Reno in Po; come pure le fu sottoposto l'esame della sistemazione di Reno con altri sistemi che potessero essere suggeriti. Disgraziatamente quella Commissione non ha trovato modo ancora di potersi occupare di questo secondo argomento; non è ancora arrivata al punto di presentare nemmeno un rapporto sulla difficile questione. Io potrò sollecitare lo studio e la presentazione di codesti rapporti, e lo farò volentieri.

Quella questione è intimamente connessa colle sorti, direi quasi, di una gran parte dei terreni sia della destra che della sinistra del Reno, specialmente con quelli dei consorzi bolognesi i quali da tanto tempo aspirano a far sottopassare le loro acque al Reno medesimo. Io non so che cosa possa in definitiva accadere del Reno di Bologna: certo è che credo che anche quando, per caso, oramai impossibile, dovesse pensarsi a condurre il Reno in Po si sarebbe sempre in tempo di guidare lo scolo delle acque bolognesi a sinistra con una botte, imperocchè gli interessati avrebbero davanti un lunghissimo tempo. Alla perfine ci sarebbe sempre il tornaconto, prescindendo da qualsiasi considerazione di immissione del Reno in Po. Ad ogni modo, ripeto, io mi farò un dovere di sollecitare la Commissione perchè voglia emettere il suo parere su questo grave argomento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l' onorevole Parenzo.

PARENZO. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni che ha fatte. Soltanto aggiungo una preghiera in pochissime parole.

Poichè egli ha convenuto che in casi straordinari il Ministero può provvedere anche ad opere di terza categoria coi fondi che sono in bilancio, lo pregherei di voler non attendere lo stato di pericolo imminente per far riparare le arginature che ne hanno bisogno; e ciò non per sollevare dalle spese loro incombenti i Consorzi, ma perchè si tratta dell'impossibilità materiale, in cui si trovano i pochi possidenti che fanno parte di questi Consorzi, a procurarsi i fondi necessari a quei lavori che sono indispensabili per scongiurare i pericoli delle piene.

Mi pare che non sia nemmeno economico attendere che le acque minaccino di rompere per eseguire le opere di difesa, e credo che con minore spesa e con maggiore utilità, con poche opere, si può scongiurare il pericolo e tranquillare le popolazioni. Trattandosi di poca cosa spero che il Ministero troverà nel suo ricco bilancio i fondi per provvedere a questa necessità.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Micheli.

MICHELI. Io non poteva aspettarmi parole diverse dalla lealtà dell'onorevole Baccarini. Con esse saranno calmate, io lo spero, le apprensioni della popolazione di Chioggia. Io quindi prendendone atto ne ringrazio l'onorevole ministro, e lo interesso vivamente a presto mettere in fatto tali promesse.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

LUGLI. Io quasi immaginava che la Commissione, o le Commissioni, incaricate di studiare questo arduo problema non avessero per anco compiuto il loro lavoro, giacchè se questo fosse avvenuto, il risultato dei loro studi sarebbe stato in cognizione nostra; ma confesso francamente che mi ha recato una qualche sorpresa l'apprendere che la Commissione ultima nominata nel 1873 (oggi siamo al 1880) non abbia ancora incominciato a studiare! (*Movimenti*)

Non so se abbia afferrata bene la risposta dell'onorevole ministro; mi è sembrato che egli abbia detto che a tutt'oggi la Commissione non si è potuta occupare di quest'argomento. Comunque sia, a me piace di constatare che l'opinione mia, in ordine a questa grossa questione, è parimente consentita dal sommo idraulico che regge il Ministero dei lavori pubblici; vale a dire, che questa benedetta immissione del Reno nel Po, sogno di un secolo, allo stato delle cose, e dopo quello che è avvenuto è assolutamente da abbandonarsi. Non insisterò quindi davantaggio perchè l' onorevole ministro faccia nuovi uffici presso questa Commissione; poichè, quanto a me sono intimamente convinto che il Reno rimarrà nel letto che percorre da tanto tempo, e, per conseguenza, tanto ai Bolognesi che ai Ferraresi converrà di risolvere il problema in altra maniera.

Ad ogni modo ringrazio l'onorevole ministro della risposta che mi ha favorito.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. Dirò poche parole. Quanto alla classificazione delle opere idrauliche io riconosco la giustezza delle osservazioni fatte dall'onorevole ministro: ma non vorrei però che la cosa si portasse poi troppo in lungo, inquantochè vi sono alcune arginature, alle quali i consorzi non possono per assoluta mancanza di mezzi provvedere, e quindi, se avvenissero rotte, i disastri dei territori sarebbero molto gravi. Come è gravissima effettivamente la condizione del tronco arginale di Adige da Cà Diedo alle Portesine, il quale tronco di arginatura fu ripetutamente manomesso dallo Stato per scaricare le acque di alluvione dell'Adige per rotte avvenute nelle arginature superiori.

Quanto alle opere arginali se non ci sono fondi, ci vuol pazienza; non so che dire. Io credeva che ve ne fossero disponibili: ma giacchè non vi sono che 700 mila lire di riserva, è certo che queste sono piuttosto scarse che eccessive per i casi eventuali di piene che possano succedere.

In quanto poi al lavoro della chiusura della bocca della Brentella a sinistra del torrente Meduna, ripeto la mia raccomandazione che questa questione sia ripresa in serio esame, perchè effettivamente a me dorrebbe che si adottasse il progetto da ultimo proposto, che credo il partito più svantaggioso e pel territorio e per lo Stato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare unicamente perchè l'onorevole Lugli m'ha fatto dire una cosa non troppo esatta.

Egli ha detto d'essere rimasto sorpreso d'apprendere che la Commissione non ha ancora cominciato a studiare.

Io per verità non ho detto che la Commissione non ha cominciato a studiare, ho detto che non ha ancora presentato rapporti. Tengo a fare questa dichiarazione perchè la Commissione avrà studiato benissimo, senza bisogno di renderne conto direttamente a me.

All'onorevole Parenzo ed all'onorevole Cavalletto dichiaro che farò esaminare lo stato delle arginature consorziali alle quali essi sonosi riferiti, per vedere se realmente possono presentare un pericolo in caso di piene dell'Adige e del Po; e se realmente si riconoscerà che possono far correre pericoli seri, sebbene io non possa assumerne l'esecuzione per conto dello Stato, potrò come autorità in certo qual modo tutoria, intimare l'esecuzione dei lavori, e farli eseguire d'ufficio, se mancano i mezzi di eseguirli a coloro ai quali ne spetta l'obbligo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Alvisi.

ALVISI. Intendo svolgere un argomento che recenti e secolari sventure dimostrano essere di gravissima importanza, e si riferisce principalmente al sistema da preferirsi per iscongiurare i disastri delle rotte. Siccome queste sventure si rinnovano troppo frequentemente, ho creduto mio dovere, sebbene questa questione sia stata diffusamente trattata da distintissimi idraulici, di prendere la parola per interpellare in questo argomento il signor ministro, che stimo autorità chiarissima in simile materia, sul sistema addottato onde non si abbiano a deplorare, in un avvenire più o meno prossimo, nuove sventure.

È vero che il sistema delle arginature data da tempo remotissimo, ed è pur vero che questo sistema è stato praticato da illustri idraulici; ma siccome purtroppo una sventura recentissima ha dimostrato che esso è insufficiente, così ritengo necessario che si debba seguirne un altro diverso da quello fino ad ora esperimentato, un sistema, se non del tutto nuovo, che presenti almeno una riforma radicale.

Evocando per un momento le lontane memorie dei miei studi giovanili, trovo che diversi e molti sono i modi con cui si verificano le rotture degli argini; io non ne farò l'enumerazione perchè a tutti noti, accennerò solamente ai due principali, cioè a quello della rottura per trapelamento e a quello della rottura per sfaldamento.

Il primo generalmente offre degli indizi più o meno certi e quindi è possibile il riparo alla minacciata rottura; ma la seconda, il più delle volte è irreparabile, perchè non presenta indizi di sorta che accenni la rovina dell'argine, tanto è vero che si verifica al decrescere delle acque che mancando la pressione contro la falda dell'argine che è scalzata alla base dai vortici, essa scivola e precipita nel fiume. Del resto che il sistema delle arginature sia insufficiente, lo dimostrano non solo le rotte avvenute nel secolo presente, che furono dieci rotte in 80 anni, cioè una rotta circa ogni decennio, ma anche quelle avvenute nei secoli scorsi.

I rimedi pertanto per impedire le rotte, possono essere radicali ed eventuali. Dei radicali fino ad ora non se ne è adottato alcuno, come già accennai. In quanto ai rimedi eventuali, questi sono di tanto poca efficacia, che qualche volta durano da una piena all'altra. I rimedi radicali rifletterebbero, ad esempio, lo imboscamento del bacino montuano del Po e delle vene tributarie. I rimedi radicali sarebbero l'apertura di qualche emissario che non intenderei di certo derivasse da un fiume come il Po, la rettifica di qualche tratto del suo corso.

I rimedi eventuali si restringono a qualche rinforzo d'argine, cioè alla costruzione di banchine ed a qualche piccolo tratto di doppia arginatura. Ma questi sono insufficienti, sono quasi un'ironia.

Io, se mi fosse lecito di fare un confronto di questa fatta, fra un elemento provvidenziale e quello della degradazione umana, paragonerei il Po ad un prigioniero pericolosissimo custodito in una casa di carta.

È vero che gli argini, o signori, da lungo tempo furono riconosciuti come mezzo, come sistema più o meno efficace per scongiurare le rotte, anzi si vuole sino dai tempi degli Etruschi. È certo però che Scauro ne ha fatti costruire fra Piacenza e Parma, poichè troviamo scritto: « Multum ejus quae intra Padum regionis paludibus obtinebatur sed exicavit eas Scaurus. »

Ma allora il bacino del Po si può dire che era tutto un bosco. Diffatti Teodorico per costrurre una flotta in Ravenna si è procacciato il legname occorrente dalle sponde prossime del Po, allora coperte da foreste. Allora una legione romana sulle sponde del Po è stata prima sepolta che morta, impigliata fra gli alberi fatti cadere all'intorno di essa dai Galli, dei quali non ricordo il nome speciale.

Allora dunque aveva realmente una valida efficacia il sistema delle arginature, allora fu provvida l'opera degli Etruschi ed anche di Scauro, allo scopo di ridurre a coltura le secche, i dossi o polesini come si vogliono chiamare; ma ora bisogna adottare un sistema che abbia una efficacia maggiore di quella di cui si fece purtroppo una dura e dolorosa esperienza.

Osservando l'andamento del Po, salta subito all'occhio la tortuosità che esso disegna nel suo corso. Alcuni vogliono che questa...

PRESIDENTE. Onorevole Alvisi, gli stenografi non odono; non possono raccogliere quello che ella dice. Vuol avere la compiacenza di scendere più basso? (*L'onorevole Alvisi scende di alcuni banchi*)

ALVISI... che questa tortuosità, piuttosto che vizio di natura, sia una provvida legge. Ed io accolgo questo parere; poichè, se non altro, colle sue spire avvolge ed avviva quel maggiore spazio di territorio, che costituisce la differenza con la linea retta cioè all'incirca 230 chilometri, i cui abitanti risentono il beneficio della corrente del Po. Ma vi è una tortuosità che, quando è forzata, si oppone al naturale deflusso delle acque; ed io credo appunto che non sia naturale questa che adesso designerò, perchè forma dei veri salienti. Ed è impossibile che il Po li abbia da sè stesso costrutti. È la rapace ingordigia degli uomini, i quali volendo coltivare qualche secca là ove ne esiste, difesero dalle inondazioni con gli argini gli spazii lasciati scoperti in un momento in cui il fiume era povero di acque, per riprenderseli poi quando ne avesse avuto bisogno. Ecco, secondo me, la ragione principale per cui si verificarono sì di frequente le rotte quasi sempre intorno a questi salienti. Diffatti quando si impedisce che la tortuosità si disegni, si modelli, si stabilisca da sè con curve per così dire leggiadre, allora essa diventa un costringimento ed il fiume si vendica. Trovo questi salienti nel fiume Po prima indicati dai nomi Gorgo di Ostiglia, di Bergantino ed in ultimo da quello funesto di Stellata, nomi tutti che rammentano ansie e dolori. È sicuro che finchè esistono questi che si possono chiamare ostacoli artificiali, è impossibile assolutamente, per quanti milioni si spendano per riparare gli argini, è impossibile evitare le rotte.

Adunque, quale è il rimedio? Ve lo dico: la scomparsa, la distruzione degli ostacoli ora nominati, perchè la fisica m'impara che l'angolo di riflessione è uguale all'angolo d'incidenza, e questo assioma è applicabile anche alla direzione delle correnti: e quanto più l'urto dell'acqua succede contro una ripa che avvicina all'angolo retto, tanto più forte nella ripa opposta e tanto maggiore si fa la corrosione. Nello stesso tempo la fisica pure m'insegna che l'acqua, quando non può vincere direttamente un ostacolo, essa lo insidia alla base scalzandolo coi vortici prodotti dai rigurgiti.

Risulta infatti dall'esame di quegli studi idraulici nei quali si parla diffusamente delle piene del Po, che molte rotte si verificarono specialmente nei punti già indicati e soprattutto nei froldi dove gli argini restano più esposti ai furori delle piene. Ed è appunto sulla efficacia valida delle golene che io mi fondo per proporre un rimedio di una durata maggiore di quelli che attualmente sono adottati.

E confermerò la mia osservazione sulla debolezza dei froldi in genere citando alcune rotte di epoche moderne, anzi recenti, ad esempio, quella al froldo di sopra Zocca nel 1627, nel froldo di Limone nel 1652, di Umana e Vigna nel 1677, nel froldo di Ariano nel 1679, e di tanti altri di tutte le epoche da farne per così dire una litania.

Ora il sistema accennato testè, e che ritengo assai efficace, semprechè si abbiano i mezzi di attuarlo, consisterebbe nell'abbandonare all'espansione delle acque degli spazi che sarebbero lasciati liberi dal trasporto degli argini; laddove questi costituiscono dei veri ostacoli al naturale deflusso delle acque.

Credo che l'idea di tale sistema non sarà sfuggita a nessuno, che sia studioso della scienza idrau-

lica, ma però resta da stabilirsi il limite della sua attuazione, cioè del ritiro degli argini.

Non sono golene di dieci metri, di dodici, di venti o più metri, non golene regolamentari, che io propongo, non golene da servire di vie d'alaggio, ma golene che abbiano l'estensione di centinaia ed anche migliaia di metri, trasportando gli argini sino e dove essi comincierebbero ad avere una direzione rettilinea, rettificando così il corso del fiume. È certo che, esistendo questi spazi, il fiume acquisterebbe una larga sezione in quei punti in cui più ne sente il bisogno maggiore, e se risultasse maggiore alla copia delle sue acque esso avrebbe la tendenza d'interrirla e quindi in questi spazi o golene si depoiterebbe la melma, in tempo di piena, diventando ivi l'acqua *mollente*, e per così dire si costituirebbe da sè stesso la prigione con dei bastioni, che non potrebbe giammai distruggere, giacchè in breve giro d'anni essi si alzerebbero mediante i depositi delle piene, se è vero che le acque delle piene del Po tengono sospese materie eterogenee per 1/3 del loro volume; e così non si avrebbero a temere per l'avvenire le rotte, e la sua efficacia quindi sarebbe più duratura di qualsiasi altro sistema fino ad ora adottato, e si potrebbe nel giro di brevi anni esperimentarne l'incalcolabile vantaggio e la sua incontestabile superiorità.

Concludo adunque col dire che se fosse possibile adottare il sistema di lasciare degli spazi alla espansione delle acque nei punti che sono più pericolosi, scemerebbero gradualmente le probabilità delle rotte fino a scomparire interamente in brevi anni.

Ecco quanto io ho voluto esporre al signor ministro. Non so se egli troverà alcunchè di apprezzabile nel sistema da me appena abbozzato.

Qualche volta anche l'idea di un ignorante può essere utile quanto quella di un dotto.

D'altronde io confido nella scienza ed esperienza di un idraulico valente come è l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè voglia scoprire ed applicare un altro sistema di disciplina fluviale che possa essere migliore, più efficace e più duraturo di quello che abbiamo avuto a sperimentare fino all'ultimo ed indimenticabile disastro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non posso certamente seguire l'onorevole Alvisi in una trattazione eminentemente tecnica, quale è quella che egli ha fatto dottamente nel suo discorso. Quando avrò il suo discorso pubblicato negli Atti parlamentari non ne farò uno studio speciale io, ma terrò a pregio di passarlo all'esame di persone competenti; poichè è evidente che in Parlamento non si potrebbero discutere nè approvare i sistemi tecnici che si debbono seguire per le difese fluviali.

Dirò soltanto che non ci può essere ministro dei lavori pubblici che possa garantire che con un sistema o con un altro non avverranno mai più rotte lungo le arginature dei fiumi.

Signori, l'amministrazione deve fare una cosa sola per adempiere completamente al suo dovere; fare tutto ciò che la scienza e l'esperienza sanno suggerire. Quanto a ciò che possa accadere con la adozione di sistemi, sia suggeriti dall'onorevole Alvisi, sia suggeriti da tanti altri che si occupano di queste questioni, finchè questi sistemi non saranno entrati nella convinzione degli uomini della scienza, è inutile che aspetti una dichiarazione dal ministro di farli adottare. Fin che ci saranno fiumi ci saranno piene, e fin che ci saranno queste sussisteranno i pericoli di rotte, come fin che ci saranno eserciti ci saranno guerre, e fin che ci saranno guerre c'è la possibilità di sconfitte. (*Ilarità*) Se si potessero sopprimere i fiumi, non si avrebbero rotte; ma non possiamo entrare nel regno dell'ideale. Dunque io non ho altro da rispondere all'onorevole Alvisi, se non che prenderò in esame la sua proposta e la farò esaminare anche da altri.

ALVISI. La ringrazio.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti.

Capitolo 11, lire 4,700,000.

(È approvato.)

Capitolo 12. Assegni e fitti - Opere idrauliche di prima categoria e di irrigazione (Spese fisse), lire 236,680.

Capitolo 13. Assegni e fitti - Opere idrauliche di seconda categoria (Spese fisse), lire 967,572.

Capitolo 14. Concorso per opere idrauliche consortili (terza categoria) giusta l'articolo 97 della legge sui lavori pubblici, lire 50,000.

Capitolo 15. Sussidi ai comuni e ad altri corpi morali per opere di difesa (quarta categoria) degli abitati di città, villaggi e borgate, a termine dell'articolo 99 della legge suddetta, lire 100,000.

Capitolo 16. Servizio idrografico fluviale, lire 4,000.

Capitolo 17. Spese eventuali per le opere idrauliche, lire 505,000.

(Sono approvati senza discussione.)

RIPRESENTAZIONE DEI DISEGNI DI LEGGE PER IL RIORDINAMENTO DELL'ARMA DEI CARABINIERI E PER SPESE STRAORDINARIE MILITARI E PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE PER MODIFICAZIONE A QUELLO PER SPESE STRAORDINARIE.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di presentare un disegno di legge.

BONELLI, *ministro della guerra*. Mi onoro di ripresentare alla Camera il disegno di legge per spese straordinarie militari (V. *Stampato*, n° 42), che era già stato presentato nella passata Sessione. Prego la Camera di volerlo rimandare alla stessa Commissione, che già l'ebbe ad esaminare.

Mi onoro di presentare alla Camera un altro disegno di aggiunta a quello per le spese militari. (V. *Stampato*, n° 42 *bis*.) Questa aggiunta ha per iscopo soltanto di ottenere qualche facilitazione rispetto al metodo di fare i lavori contemplati in quella legge, non che di ottenere la facoltà di fare un piccolo aumento straordinario di personale per far procedere più celeremente i lavori contemplati in quella stessa legge.

Da ultimo mi onoro di ripresentare alla Camera il disegno di legge pel riordinamento del corpo dei carabinieri (V. *Stampato*, n° 43); e prego di volerlo affidare all'esame di quella stessa Commissione che già ne fece lo studio e ripigliarlo allo stadio al quale era già pervenuto.

PRESIDENTE. Do atto al ministro della guerra della presentazione del disegno di legge: Riordinamento del corpo dei reali carabinieri.

L'onorevole ministro chiede che il disegno di legge pel riordinamento del corpo dei reali carabinieri, ch'era già stato presentato nella passata Sessione, sia ripreso dalla stessa Commissione, a cui n'era stato affidato l'esame, allo stadio al quale era pervenuto.

L'onorevole Cavalletto mi pare abbia chiesto di parlare sopra questo disegno.

CAVALLETTO. Carabinieri?

PRESIDENTE. Carabinieri. (*Ilarità*)

CAVALLETTO. Domando l'urgenza per questo disegno di legge e domando che sia posto all'ordine del giorno dopo quello sulle decime.

MINISTRO DELLA GUERRA. Mi associo all'onorevole Cavalletto perchè sia dichiarato d'urgenza il disegno di legge pel riordinamento del corpo dei reali carabinieri, e domando l'urgenza anche per i disegni relativi alle spese straordinarie militari.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro domanda che il disegno di legge per il riordinamento dell'arma dei reali carabinieri sia dichiarato urgente, deferito alla Commissione che già lo esaminava e ripreso allo stato al quale era giunto.

L'onorevole Cavalletto chiede inoltre che venga iscritto all'ordine del giorno, dopo il disegno di legge sulle decime.

Pongo ai voti queste varie proposte.

(Sono approvate.)

Sarà quindi iscritto all'ordine del giorno.

Do atto pure all'onorevole ministro della guerra della presentazione del disegno di legge per spese straordinarie militari.

L'onorevole ministro della guerra chiede che questo disegno, già presentato nella precedente Sessione, ritorni alla stessa Commissione che già lo esaminava, e venga ripreso allo stato al quale era giunto. Chiede pure che sia dichiarato d'urgenza.

(Queste proposte sono approvate.)

L'onorevole ministro della guerra presenta pure un altro disegno di legge a modificazione di quello per spese straordinarie.

L'onorevole ministro domanda che questo disegno di legge sia deferito alla Commissione che già esaminò l'altro per spese straordinarie.

Pongo ai voti questa proposta.

(È approvata.)

LETTURA ED APPROVAZIONE DELL'INDIRIZZO IN RISPOSTA AL DISCORSO DELLA CORONA.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Martini a recarsi alla tribuna per dar lettura dell'indirizzo in risposta al discorso della Corona.

(*L'onorevole Martini legge il seguente indirizzo:*)

SIRE! — Nei giorni del più gran lutto che mai accorasse l'Italia, usa ad avere comuni colla Vostra augusta Casa dolori e speranze, trepidazioni ed intenti, se a Voi lo universale cordoglio porse argomento di fiducia, la Camera, dalla parola Vostra, ebbe nuovo incitamento alle opere savie per le quali le libere istituzioni divengono strumento di civile prosperità.

Da questi mutui conforti, onde negli affetti si afforzavano le volontà e si avvivava l'operoso desiderio del bene, il popolo italiano trasse imperturbata fidanza; e ripensò tranquillamente securo le promesse che furono estrema gloria del primo Regno e il cui adempimento sarà al Vostro, o Sire, gloria feconda.

E oggi come è Vostra sollecitudine, così sarà nostro studio dare a quelle aspettazioni equo soddisfacimento. A noi preme serbare quell'equilibrio fra le entrate e le spese dello Stato che si ottenne per sacrifizi non scarsi. Ma urge oramai che rotto ogni indugio si prosegua nella soppressione graduale della imposta sulla macinazione dei cereali, come quella che prostra i meno abbienti in angustie pensose. Così la politica, come troppo di rado nella storia, avrà questa volta fondamento di carità e pari vanto di preveggente e di umana. (*Benissimo!*)

Provveduto a tale uopo, la Camera attenderà con solerzia di desiderato lavoro alla riforma della legge elettorale, affinchè al maggiore atto della vita

civile partecipi chiunque offra accertata malleveria di esercitare schietto e consapevole così alto diritto. Opera altrove difficile: qui ricca di effetti salutari. Qui dove l'affetto che s'alza verso di Voi conferma in manifestazioni diuturne la volontà espressa nei plebisciti, la estensione del suffragio, crescendo autorità agli eletti, proverà ad un tempo quanto incremento di benefizi comportino le istituzioni.

A questi provvedimenti, ai quali dobbiamo le prime cure, gioverà che altri si colleghino in efficace armonia. La Camera intenderà pertanto a modificare quelle disposizioni della legge comunale e provinciale che lo sperimento ha mostrate meritevoli di emenda; a dare agli ordinamenti amministrativi e giudiziari, semplicità meno costosa e più spedita; a curare la esecuzione delle opere ferroviarie onde aspettano possente impulso le industrie; a tutelare, colla revisione del codice che li governa, i commerci, che furono la più durevole, ed è a sperare ritornino costante fortuna d'Italia. (*Benissimo!*)

La quale, per cura che le incomba, non può non volgere di continuo il pensiero a questa Roma; che oggi non soltanto ha da superbire in maestà di ruine ma essere in tutto acconcia capitale del Regno. Noi prenderemo volentieri in esame le leggi intese ad accrescerne la salubrità ed il decoro.

Ma così all'opera del Parlamento come allo svolgersi progressivo dell'attività nazionale, abbisogna la pace, di opere utili aiutatrice suprema. La Camera accoglie lieta l'annunzio dell'amicizia che all'Italia ricambiano gli altri Stati. Laonde intorno alle leggi che ci saranno proposte per compiere gli apparecchi militari potremo adoperarci con ferma prontezza, senza iattanza e senza timori. L'Italia vuol serbarsi forte e prudente (*Benissimo!*); forte per mantenere rispettati i propri diritti, prudente perchè rispettosa de' diritti altrui (*Bravo!*); e adempiendo le promesse sue e verificando le speranze che di essa si concepirono, durare elemento di concordia e ragione di securtà all'Europa. (*Benissimo!*)

SIRE! — Per la via che Voi ci tracciaste procederemo volenterosi; grave lavoro si prepara a questa Sessione; noi lo compiremo in emulazione di buon volere. Provvide risoluzioni cresceranno prosperità alla patria dei cui felici destini è arra la Vostra lealtà. Premio meritato è al popolo la convinzione Vostra, che il Vostro regno si fonda sull'amore di esso. (*Benissimo!*) Serbatela, Sire. Popolo la cui fede stancò la sventura sa avvalorare di affetti perseveranti i ricordi di grandi benemerenze. (*Bene! Bravo!*) Reverente alla Vostra Casa, fedele alle istituzioni il popolo italiano s'inchina alla memoria del Vostro Gran Genitore; in Voi riposa sapendovi continuatore delle tradizioni domestiche, di Voi s'inorgoglisce additandovi al mondo erede della paterna saggezza. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Metto ai voti l'approvazione dell'indirizzo, di cui è stata data lettura.

Chi lo approva sorga.

(È approvato.)

ESTRAZIONE A SORTE DELLA COMMISSIONE INCARICATA DELLA PRESENTAZIONE DELL'INDIRIZZO.

PRESIDENTE. Ora si procederà al sorteggio di otto colleghi, i quali, assieme all'ufficio di Presidenza ed al relatore, dovranno presentare l'indirizzo a S. M. il Re.

(*Procede all'estrazione.*)

Do lettura dei nomi estratti a sorte:

Inghilleri, Marzi, Leardi, Sonnino, Giacomelli Giuseppe, Plutino Fabrizio, Sperino, Ercole.

RIPRESENTAZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER AUTORIZZAZIONE DI SPESE STRAORDINARIE PER ALCUNI PORTI DEL REGNO.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di presentare un disegno di legge.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi onoro di ripresentare alla Camera il disegno di legge per autorizzazione di spese straordinarie per opere marittime in alcuni dei principali porti del regno.

Siccome questo disegno di legge era già stato approvato a scrutinio segreto dalla Camera, farei istanza perchè fosse rimandato alla Commissione che aveva già sul medesimo riferito.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della ripresentazione di questo disegno di legge.

L'onorevole ministro chiede che piaccia alla Camera che questo disegno di legge sia ripreso allo stato in cui era nella passata Sessione.

Pongo ai voti questa proposta.

(È approvata.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO STATO DI PRIMA PREVISIONE PER IL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Capitolo 18. Assegni ed indennità al personale di bonificamento (spese fisse), lire 123,000.

L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. In nome dell'onorevole mio amico e collega Luzzatti, ed in nome mio, devo ricordare e

raccomandare all'onorevole ministro la sistemazione del Sile alla quale è collegata la bonificazione di un larghissimo territorio nelle provincie di Venezia e Treviso, compreso tra il Sile e il Piave.

Trattasi della costruzione sotto l'alveo del Sile di una botte ai Lanzoni per la quale le acque del territorio superiore, intercettate dal taglio del Sile, si devono scaricare in laguna, e del regolare arginamento del Sile stesso lungo quella sua inalveazione eseguita dai veneziani per allontanarlo dalla laguna di Burano.

È un'opera veramente urgente la quale è reclamata da molti anni. Si può dire che da mezzo secolo si discute di questo lavoro, il quale doveva essere eseguito dal Governo austriaco con la grande sistemazione dei fiumi veneti Brenta, Bacchiglione e Sile; è un'opera compresa altresì nella recente legge dei lavori straordinari; io credo quindi che l'onorevole ministro, a quest'ora, avrà dato le disposizioni necessarie per lo iniziamento di quest'importante lavoro, che interessa assai un vasto territorio, il quale, bonificato, diverrà molto produttivo e ubertoso.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non ho altro a dichiarare all'onorevole Cavalletto, se non che i lavori del Sile di fronte ai consorzi Vallio e Meolo, e la costruzione della botte dei Lanzoni, sono una cosa per me indiscutibile, tanto che ne farò argomento di quel progetto di legge di lavori straordinari al quale ho accennato poco fa quando ho parlato del Brenta e di altre cose. In quel progetto sarà compresa anche la regolazione del Sile. Quanto alla piccola parte di lavori che possa essere eseguita anche nel frattempo con i pochi mezzi che sono stanziati colla legge dei lavori straordinari del 24 dicembre, io diedi già disposizioni perchè si facesse un progetto nei limiti di quella somma di cui possiamo disporre, ed appena sarà quest'opera stata tecnicamente approvata, si disporrà per eseguire i lavori.

CAVALLETTO. Io sono soddisfatto.

PRESIDENTE. *Porti, spiagge e fari.* — Capitolo 19. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 883,000.

L'onorevole Maurigi ha facoltà di parlare.

MAURIGI. Io non ho che una semplice parola a rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ho inteso testè con piacere che egli ha ripresentato alla Camera il disegno di legge, che avevamo già approvato, relativamente ad un certo numero di porti del regno.

Mi risulta, per dichiarazioni di cui è stato gentile verso di me l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che eguali disposizioni è nell'animo suo di sottomettere all'approvazione del Parlamento per alcuni altri lavori che non sono compresi in quel disegno di legge, e più specialmente per qualche lavoro già votato in massima dal Parlamento, e la cui spesa ha superato gli stanziamenti come più specialmente per il porto di Trapani.

Io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volere con una parola confermare alla Camera ciò che ebbe la cortesia di dirmi privatamente or sono molti giorni.

PRESIDENTE. L'onorevole Melchiorre ha facoltà di parlare.

MELCHIORRE. Ebbi altra volta l'onore di rivolgere una preghiera caldissima al ministro dei lavori pubblici intorno alla spesa stanziata per i porti, spiaggie e fari, di che è proposito nel capitolo 20 e seguenti del presente bilancio; e siccome spesso le preghiere non sono esaudite, io sono nella necessità di ripeterla per la quarta volta.

Discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, relativamente allo stanziamento delle somme occorrenti all'escavazione dei porti nel 1879, io richiamai l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sul porto di Ortona a Mare, di terza classe, meritevole di considerazioni speciali; dappoichè la escavazione n'era così necessaria, che laddove non fosse stata eseguita sarebbe restata senza scopo la spesa enorme fatta pel porto medesimo.

Ebbi assicurazione, discutendosi, come dicevo, il bilancio di prima previsione del detto anno 1879, che la somma a tale uopo allocata sarebbe stata ripartita religiosamente tra tutti i porti, così del settentrione come del mezzogiorno, e che la equità sarebbe stata la regola di tale ripartizione, oltre la necessità dei lavori da farsi. E mi teneva sicuro che lo adempimento di questa promessa non avrebbe richiamato di nuovo l'attenzione mia su questo proposito, nè avrei sentito il bisogno di ripetere la preghiera alla Camera e al ministro; imperocchè discutendosi il bilancio di seconda previsione, mi si disse che la spesa di 78,000 lire, assegnata per la escavazione del porto di Ortona, era stata registrata in apposito articolo, e che pei porti del mezzogiorno erasi fatta una convenzione apposita.

Ora io vorrei sapere dall'onorevole ministro, giacchè i lavori non sono stati ancora incominciati, se in questa convenzione fu compreso il porto di Ortona a Mare; se coloro i quali l'hanno stipulata credono che sia giunta l'ora di cominciare i lavori, molto più che in questa stagione i lavori tornerebbero proficui e graditi alla popolazione di quella città che ansiosamente li aspetta. Il ministro dei

lavori pubblici sa meglio di me che spende bene chi spende a tempo; e se le amministrazioni del regno di Italia avessero osservato sempre questa massima salutare di ben'intesa economia, oh! quanti disastri si sarebbero evitati, e il risarcimento di danni infiniti non avrebbe richiesto somme considerevoli allo stremato bilancio dell'erario nazionale.

Io mi attendo dall'onorevole ministro una risposta, e voglio sperare che sia l'ultima e decisiva. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. All'onorevole Maurigi io non posso che dichiarare quello che parmi avere avuto occasione di dire un'altra volta: vale a dire che nel progetto di legge per lavori straordinari in aggiunta a quello che si era presentato, per il porto di Trapani figurerà il completamento della scogliera del Ronciglio e, se la ricordo bene, indicherò anche la somma che mi pare debba essere di 200,000 lire. Una dichiarazione più esplicita di questa non saprei fare.

Quanto all'onorevole Melchiorre, egli deve ritenere per sicuro che nessun fine in nessuno dell'amministrazione, nè in alcun ministro può supporsi per rimandare ad altro tempo l'esecuzione di un lavoro che è stanziato nel bilancio. Il ritardo dell'escavazione nel porto di Ortona non è il solo. Esso si è ripetuto, e saltuariamente si ripete per molti altri porti. Nello scorso anno è accaduta la rinnovazione d'appalto per l'escavazione dei porti napoletani. Sia per la diserzione degli appalti, sia anche un po' per la mancanza del materiale di escavazione, di cui non siamo troppo bene forniti, accade che tante volte non si può fare contemporaneamente lo scavo in più porti, e che bisogna eseguirli uno dopo l'altro.

Ora metta che la regolarizzazione del contratto avvenga ad anno un po' inoltrato, e quando si avrebbe disponibile il materiale arrivi l'inverno; allora in certi porti, come succede precisamente in quello di Ortona a Mare, non è possibile affrontare i pericoli di compromettere i materiali di escavazione. Adesso siamo ormai nella stagione in cui si può pensare anche a quei porti per farne l'escavazione. Il contratto è già in corso, l'onorevole Melchiorre avrà veduto nella nota di giustificazione dove si è parlato delle escavazioni, che sono iscritte 68,000 lire per il porto di Ortona. Sarà mia cura di sollecitare che si ponga mano all'escavazione di quel porto, e che la si eseguisca senza andare incontro al pericolo di dover sentire da lui ripetere i suoi cortesi rimproveri un altro anno.

MELCHIORRE. Io non ho fatto rimproveri. Mi sarei ben guardato dal farli, chè non ne avrei avuto l'autorità, nè sarei stato dalla Camera autorizzato a farli, ad un ministro così solerte e diligente. Sono lieto delle risposte che mi ha dato, e m'auguro che siano le ultime definitive.

MAURIGI. Nel ringraziare l'onorevole ministro, faccio pieno assegnamento sulla esperimentata di lui solerzia perchè il disegno che egli ha testè annunziato sia presto presentato al Parlamento.

MINERVINI. Rivolgo all'onorevole ministro una preghiera che altre volte fu accolta favorevolmente; essa riguarda la costruzione del porto di Otranto, le cui condizioni sono tali che lasciano a dubitare della sua sicurezza.

Non è già che io pretenda che si faccia un porto ad Otranto, e che si facciano delle grandi spese, ma desidero che si modifichi in qualche modo la sua profondità e la sua banchina, e questa è cosa di riparazione più che di costruzione.

Raccomando quindi alla bontà del ministro di tener presente questa mia preghiera per quel tanto che nel limite delle sue attribuzioni può essergli conceduto.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Qui siamo al capitolo delle escavazioni dei porti, e mi pare che l'onorevole Minervini parli di altre opere.

MINERVINI. Migliorare la condizione del porto...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Anche qui io debbo fare una dichiarazione: i porti che sono in consegna al Governo naturalmente hanno il loro assegno, ed il ministro ha la facoltà di fare tutte le opere relative; ma per quei porti che sono di quarta classe si trova nell'impossibilità assoluta di fare altro che dare il sussidio secondochè è stabilito dalla legge.

La sola cosa che il Governo può fare è quella di esaminare le condizioni di questi porti per vedere se abbiano caratteri tali da passare in altra categoria, e ciò in occasione degli studi che si fanno per rivedere le condizioni dei porti; ma promettere che lo Stato spenderà per porti che non sono direttamente in consegna a lui, sarebbe un promettere quello che nessuno può attenere.

Io però terrò conto delle osservazioni e raccomandazioni dell'onorevole Minervini per tutto quello che sarà in mio potere.

MINERVINI. Io sono grato delle dichiarazioni dell'onorevole ministro il quale ha detto due cose; che i porti consegnati al Governo sono quelli che formano oggetto delle sue cure, che formano oggetto della diligenza sua, mentre quei porti che a lui non sono consegnati meriteranno dall'altro canto le sue cure per vedere quali sussidi debbano per i medesimi essere accordati. Ed io modestamente non ec-

cederò per quanto riguarda la categoria di cui ha parlato l'onorevole ministro. Sia che il porto d'Otranto voglia considerarsi come porto consegnato al Governo, sia che voglia riguardarsi come appartenente alla categoria di quelli da sussidiarsi; soltanto, non è men vero che il porto d'Otranto, storicamente di tanta importanza, merita tutte le cure e tutte le attenzioni, onde almeno si accordino per esso quei sussidi che valgano a migliorarne l'ancoraggio e l'approdo.

Parmi per conseguenza di essere col ministro perfettamente d'accordo, e confido che egli terrà conto della preghiera che ho avuto l'onore di rivolgergli.

PRESIDENTE. L'onorevole Vollaro ha facoltà di parlare.

VOLLARO. Prendo argomento dall'escavazione dei porti per fare...

PRESIDENTE. Non ci siamo ancora, onorevole Vollaro, all'escavazione dei porti. È il capitolo che segue...

VOLLARO. Per me è perfettamente lo stesso. Dovendo parlare genericamente sui porti, prendo argomento da qualsiasi capitolo per fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Va bene.

VOLLARO. Ricorderò che a proposito di questa discussione, il ministro promise altra volta che si sarebbe occupato di presentare una legge relativa alla classificazione dei porti.

Questa legge è attesa con ansietà; imperocchè le mutate condizioni ferroviarie hanno reso necessario un mutamento nella classificazione di molti porti; e siccome è qui il luogo di ricordare questo impegno che l'onorevole ministro dei lavori pubblici prendeva innanzi alla Camera, io lo pregherei a volermi dare qualche risposta a questo riguardo, a dirmi cioè se e quando la promessa, che interessa specialmente le provincie meridionali, verrà presentata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio.

FAZIO. Desidero io pure domandare all'onorevole ministro qualche schiarimento sulla classificazione dei porti di quarta classe. Per quanto mi ricordo, parmi che sia stata nominata una Commissione, della quale facevano parte parecchi nostri egregi colleghi, appunto per vedere di preparare un disegno di legge per i porti di quarta classe.

Io sono persuaso che la Commissione avrà lavorato efficacemente; ad ogni modo pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volere esprimere alla Camera la sua opinione su questo proposito, e di dire se egli intenda di presentare questo disegno di legge.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Le osservazioni dell'onorevole Fazio si confondono in certo modo con quelle dell'onorevole Vollaro. L'onorevole Vollaro però perdoni se io faccio una rettifica alla sua affermazione. Io presi veramente impegno, ma parmi di ricordare avere espresso la speranza che dentro l'anno 1880 si sarebbe potuto arrivare a presentare al Parlamento un progetto di legge per rivedere la classificazione dei porti, nella quale occasione naturalmente non sarebbe stata trascurata quella parte che riguarda i porti di quarta classe.

Io fino da ora non potrei prendere impegno di presentare siffatto progetto di legge 15 giorni prima o 15 giorni dopo; solamente assicuro che da molto tempo ci stiamo occupando di questo.

Ma i porti, pei quali si domanda il trapasso di classe e quelli pei quali si domanda il passaggio al Governo, sono tanti, e le informazioni, le procedure, i consigli sono anche tanti che proprio non mi sentirei in grado di dire che fra 15 giorni presenterò il progetto di legge; solamente prendo impegno di occuparmene alacremente.

La Commissione però è da un pezzo che ha compiuto il suo dotto lavoro sui porti di 4ª classe.

PRESIDENTE. L'onorevole Fazio ha facoltà di parlare.

FAZIO. Faccio assegnamento sulla solerzia del ministro dei lavori pubblici e lo ringrazio delle risposte che mi ha dato.

PRESIDENTE. L'onorevole Vollaro ha facoltà di parlare.

VOLLARO. Io ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni, delle quali ho bisogno di prendere atto.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Rileggo lo stanziamento. Capitolo 19. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 883,000.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Capitolo 20. Escavazione ordinaria dei porti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Nella recente convenzione stipulata con la Compagnia Peninsulare per i viaggi dalle Indie a Venezia fra le altre cose è indicato che quella Compagnia adotterà per il suo servizio vapori di maggiore portata, i quali a carico normale avranno l'immersione di 7 metri.

Ora se questi vapori verranno a Venezia, e vi verranno presto, perchè la Compagnia Peninsulare è fornita di larghi mezzi, è dubbio se entrati nel porto di Malamocco, potranno proseguire la loro via per il canale di Malamocco, ed arrivare direttamente alla stazione marittima di Venezia. Presen-

temente il canale di Malamocco non ha la profondità necessaria per l'accesso di cotesti grandi vapori.

Io quindi debbo raccomandare che gli scavi, del grande canale da Venezia al porto di Malamocco, sieno spinti con tutta sollecitudine. C'è adesso una nuova impresa, la quale spero sarà diligente ed alacre nell'adempimento dei suoi doveri; ma se non ci sono i danari, anche l'impresa dovrà ritardare i suoi lavori.

Io credo che presentemente ci sieno appena mediamente i 7 metri, e per i legni che hanno 7 metri d'immersione, ci abbisognano almeno 8 metri di profondità. La profondità di quel canale si riferisce alla comune marea, cioè quando la laguna è nel colmo; quando poi riducesi a bassa marea anche la profondità diminuisce e si ridurrebbe a 7 30 se il canale fosse portato alla profondità veramente di metri 8, che costantemente dovrebbe avere; e in questo caso metri 7 30 sarebbero sufficienti, ma questa profondità attualmente non c'è. Ci sono appena i 7 al colmo della marea, cioè al *comune marino*. Se non si spingono avanti con tutta sollecitudine i lavori ordinari di escavazione, i legni della Peninsulare non entreranno certo in Venezia; e questo sarebbe un grave danno per il commercio nostro e per uno dei primi porti del regno.

Credo che l'onorevole ministro avrà già dato le disposizioni affinchè questo servizio della peninsulare ed il servizio di escavazione del canale di Malamocco possa aver luogo secondo gli intendimenti della nuova convenzione.

Non discorro poi dei riguardi che merita il servizio delle corazzate perchè è una questione diversa che tratteremo quando verrà la discussione sui porti e sui lavori degli arsenali militari.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Cavalletto ha accennato ad un gravissimo difetto della navigazione interna della laguna veneta. Anche qui ho bisogno di confessare che mentre sono d'accordo sull'occorrenza di procurare alle navi della Peninsulare il necessario pescaggio nel canale, mentre sono d'accordo che bisogna provvedere acchè il gran canale di navigazione sia portato alla profondità necessaria per rispondere al servizio di navigazione, consenta che gli dica che coi mezzi del bilancio ordinario difficilmente arriveremo a dare in tempo i provvedimenti che occorrono per approfondare il canale.

Le disposizioni che ho date, e che doveva dare, sono per ottenere che si solleciti più che sia possibile l'escavazione nei limiti dei fondi che sono messi in bilancio, cioè 400,000 lire per la manutenzione dei canali principali.

Ma io sono tanto convinto dell'insufficienza del grande canale di navigazione, non solo per la *Peninsulare*, ma per la navigazione generale, e più specialmente per la marina da guerra, che nel progetto di legge dei lavori straordinari ho già compreso una somma per gli scavi del canale di Malamocco in sostituzione di quella che era stata chiesta in un progetto di legge dal ministro della marina (fuori di sede secondo me), ma ad ogni modo era stata chiesta per provvedere ad una maggiore profondità necessaria per le corazzate a cui egli alludeva.

Imperocchè è curioso che si abbiano dei bacini di carenaggio in un porto più profondi di quel che sia il canale per accedervi. Se hanno fatto i bacini di carenaggio con 9 metri di profondità, non dico che si debba fare il canale egualmente di 9 metri, ma si deve fare certamente con quel tanto d'acqua che possa permettere a qualunque legno di arrivare fin là.

Io dunque a questo riguardo non posso dir altro all'onorevole Cavalletto, che con la presentazione del disegno di legge provvederò anche alla domanda di un fondo straordinario per aumentare l'escavazione del canale principale di Malamocco.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minervini.

MINERVINI. Su questo paragrafo, porti, spiaggie e fari, io debbo fare delle preghiere all'onorevole ministro. Io, senza por mente alla disposizione dei diversi capitoli, accennerò in breve le mie raccomandazioni. Il capitolo 19 parla di manutenzione e riparazione dei porti; il 20, di escavazione ordinaria dei porti; il capitolo 27, di sussidi per opere ai porti di 4ª classe. Ora, riguardo a queste tre categorie io devo rammentare la preghiera che ho fatta pel porto d'Otranto.

In quanto poi ai capitoli 21, 22, 23, 24, 25 e 26 io debbo fare all'onorevole ministro la seguente preghiera.

Nelle provincie napoletane esistevano i cosidetti *fanalisti*, ossia coloro che servivano ai fari. Secondo il sistema che vigeva in quelle provincie, questi fanalisti avevano l'obbligo, per garantire la manutenzione degli oggetti di pubblico servizio a loro affidati, di lasciare una quota del loro stipendio, che si diceva *massa*. Venuto il novello regime si unificò tutto, ed i fanalisti non furono più soggetti a questa specie di ritenuta. Per conseguenza i fanalisti dei fari napoletani si trovano ora creditori di questa *massa*. Il Governo, con molta giustizia, la convertì in libretti della Cassa depositi e prestiti, con un utile per essi del 3 per cento.

Ma i fanalisti del Napoletano supplicarono il ministro per aver liberata questa ritenuta. Il Ministero trovò giuste le ragioni; ma per quanto io

abbia fatta preghiera perchè questa gente potesse nelle critiche circostanze attuali valersi dei mezzi loro per vivere, si è risposto che il Governo attendeva a prendere dei provvedimenti e che fino a quando questi provvedimenti non fossero presi, non si credeva di mutare le cose. Mi permetto pertanto di osservare all'onorevole ministro, così come ho fatto colla mia preghiera: sarà necessario aspettare il nuovo organamento navale per dare a coloro a cui spetta il mezzo di poter vivere? Sotto questo riguardo pertanto io raccomando che la questione di massima per i fanalisti del Napoletano sia presa in considerazione dall'onorevole ministro, del quale per altro so che le intenzioni sono conformi alle mie.

La seconda preghiera è questa. Tra i fanalisti del Napoletano ve ne sono tre del faro Angioino.

PRESIDENTE. Onorevole Minervini, sopra i fanali potrà parlare al capitolo 24.

MINERVINI. Quando avrò detto questo avrò finito. Approfitto della facoltà di parlare per non ridomandarla ad ogni momento. Questi tre fanalisti non hanno la casa: il ministro pieno di buona volontà dava loro 60 lire per indennità di alloggio, mentre per gli altri furono costruite delle case a spese dello Stato. Per questi tre si rispose che le 60 lire sarebbero state elevate a 100, ma la promessa non ebbe risultato. Quindi io raccomando al ministro la sorte di questi tre fanalisti. Detto questo non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Le cose dette dall'onorevole ministro si riferiscono al solito ritornello: i fondi sono insufficienti. Io prendo atto di questa insufficienza e faccio voti perchè si rendano sufficienti. Devo però notare che il canale di Malamocco per la sua ordinaria manutenzione dovrebbe essere profondo otto metri sotto il *cômune marino* e che se si avessero gli otto metri il servizio coi grandi piroscafi potrebbe essere fatto sino a Venezia con molto vantaggio del commercio. Io prego che si faccia in modo che per l'avvenire questo capitolo sia accresciuto di tanto da avere i mezzi di mantenere in quel canale la normale profondità di otto metri, quale fu prestabilita e che sarebbe obbligo del Governo di costantemente mantenere.

Quanto poi alle corazzate ed al servizio militare marittimo, e quindi ai lavori ben maggiori per ciò richiesti, trattasi di un'altra questione, risolvendo la quale sarà da vedersi se convenga spingere ulteriormente, pel servizio militare marittimo, la profondità del canale di Malamocco. Questo è un problema un poco difficile. Sarà bene che l'onorevole ministro faccia studiare se non convenga prendere un altro partito. Ora non voglio intavolare la questione; solo raccomando che gli otto metri per la manutenzione ordinaria del canale di Malamocco sieno al più presto raggiunti e mantenuti.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Cavalletto raccomanda che sia osservata la profondità di otto metri nel canale di Malamocco. Per verità confesso che non credo ci sia mai stata tale profondità. Io sarei arcicontento quando se ne mantenessero sette per ora a basso mare.

Egli aggiunge: provvedete ad aumentare i fondi perchè si possa mantenere quella profondità. Ma io gli rispondo che prima bisogna averla. Ed è per questo che domanderò più di un milione per procurare la desiderata profondità.

Naturalmente dopo bisognerà mettere i fondi della manutenzione in proporzione del bisogno per conservare la profondità.

Rispetto alla questione delle corazzate, egli dice che è da prendersi in considerazione forse sotto un altro aspetto. Non comprendo a che cosa egli voglia alludere; ma, se avessimo otto metri costanti di profondità lungo tutto il corso di navigazione, anche le grandi corazzate potrebbero...

CAVALLETTO. Possono.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... almeno pochissime sarebbero le eccezioni, potrebbero passare.

Se poi si pretende che il canale di navigazione di Malamocco abbia nove o dieci metri di profondità costante, ho già detto altra volta qui che, su per giù, è cosa quasi contro natura. Non perchè non si possa fare, perchè tutto si può fare materialmente, ma perchè ci sarà un'enorme difficoltà a poterli mantenere senza gravi inconvenienti. Se noi potessimo mantenere otto metri costanti, credo che avremmo soddisfatto alle esigenze ordinarie come in qualunque altro porto. Per le corazzate è un'altra cosa.

Quanto all'onorevole Minervini, egli può essere persuaso che nessuno contesta le osservazioni da lui fatte intorno alla restituzione delle ritenute delle quali ha parlato; ma bisogna considerare che colui il quale va a prender posto in un'amministrazione diversa, non può pretendere di godere i vantaggi dell'una e dell'altra posizione. Credo che la restituzione possa essere fatta, ma si contesta anche che sia assolutamente dovuta, imperocchè qui si tratta d'una ritenuta la quale corrispondeva ad uno stato di cose che allora era regolare. Inoltre non basta che il ministro abbia un'opinione sopra un dato provvedimento, bisogna ch'egli abbia i mezzi

di mandarla ad effetto. Appena sarà possibile di fare questa restituzione, essa verrà fatta, e quando la somma stabilita nel rispettivo capitolo non bastasse, mi farò un dovere di chiedere un supplemento in occasione del bilancio definitivo, poichè nel frattempo tutte le questioni relative a quest'argomento saranno, spero, risolte.

Riguardo ai fanalisti che non hanno la casa, il fatto proviene dalla causa da lui indicata; vale a dire che nelle provincie napoletane vigeva un sistema diverso da quello che seguivasi nelle altre provincie. Il fanalista, che dipendeva dall'appaltatore, non avea casa dappertutto. Ora il regolamento che è applicato in tutto il regno stabilisce che il Governo provveda una casa e qualche mobilio ai fanalisti.

L'onorevole Minervini parlò di tre fanalisti che non hanno casa. Io accennerò ad uno di essi che ha dormito mesi e mesi per terra, perchè non aveva i mezzi di provvedersi il mobilio e lo Stato non aveva ancora l'obbligo di fornirlo.

Ora a questo bisogna provvedere; quindi allorchè non si avranno all'uopo case di proprietà dello Stato, se ne prenderanno in affitto. Se furono promesse lire 100 per l'affitto, mi affretterò di verificare lo stato delle cose, e non si mancherà alla promessa.

PRESIDENTE. L'onorevole Minervini ha facoltà di parlare.

MINERVINI. Io sono grato all'onorevole ministro delle sue spiegazioni per quanto riguarda l'indennità d'alloggio e per la disposizione da lui già data di portarla a lire 100, ciò che sventuratamente non fu però ancora eseguito.

Quanto alla restituzione delle masse, prego l'onorevole ministro di riflettere che non è questione di bilancio, nè d'avere i fondi, poichè queste somme sono state versate alla Cassa dei depositi e prestiti, di guisa che coloro che le hanno versate, a somiglianza di Tantalo, vedono il loro danaro, ma non possono riaverlo. Quindi, se l'onorevole ministro riconosce il diritto in costoro, non ha da fare altro che ordinare alla Cassa dei depositi e prestiti la restituzione dei versamenti da essi fatti.

Io lo prego di considerare che nell'attuale annata lagrimevolissima, questa gente, lungi dal chiedere la miseria di un sussidio, lungi dal chiedere la carità al Governo, non fa altro che rivolgersi al Ministero per avere quanto le è dovuto.

Fatta questa rettificazione, cioè che le somme sono depositate presso la Cassa dei depositi e prestiti, ringrazio l'onorevole ministro dei principii di giustizia che ha espresso dinanzi alla Camera ed ho fiducia che quanto egli ha detto sarà esattamente eseguito.

PRESIDENTE. L'onorevole Geymet ha facoltà di parlare.

GEYMET. Vorrei chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle osservazioni fatte dall'onorevole Cavalletto.

Attualmente il fondale del canale Malamocco è di metri 7 50 sotto comune; posso affermarlo questo dato, perchè l'ho attinto dall'ufficio del Genio civile in Venezia.

Ora non è vero che le corazzate di tipo francese possano passare in una profondità di 8 metri: è necessario che essa sia di metri 8 50 almeno o meglio ancora di 9, riferite però queste quote alla media fra l'alta e bassa marea. È indubitato che le navi da guerra che si trovano nell'Adriatico per raddobbarsi non possono, salvo i legni di piccolo tirante di acqua, usare dei bacini di carenaggio che si sono costruiti a Venezia. Sarebbe quindi urgentissimo che si provvedesse allo scavo del canale di Malamocco sino alla profondità per lo meno di 8 metri e 50 sotto la comune.

Io pregherei quindi il ministro di volere accordarsi col ministro della marina affinchè, disponendo in comune dei mezzi effossorii che ha la marina, e di quelli di cui dispone il Ministero dei lavori pubblici, si addivenisse (e creda che la spesa non è immensa) si addivenisse, dico, al più presto ed in modo continuo, a questo lavoro. E con questo sarà assicurato il paese che tornino veramente efficaci i lavori testè compiuti nell'arsenale di Venezia, e che il nostro naviglio trovi un sicuro rifugio in quel porto così ben formato dalla natura che più adatto non si potrebbe imaginare per la difesa in caso di guerra.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. All'onorevole Geymet rispondo che siamo perfettamente intesi col Ministero della marina per risolvere questa questione in comune. Ricorderà che nel progetto di legge presentato dal ministro della marina c'era un milione per l'escavazione appunto del canale di Malamocco, e precisamente per la maggiore profondità occorrente alle navi da guerra. Ora nel progetto di lavori straordinari sarà stanziato tutto quello che occorre, sia pel servizio mercantile, sia pel servizio militare. Quanto ai mezzi, che li abbia la marina od il Ministero dei lavori pubblici, siccome si tratta di cosa che riguarda lo Stato, torna lo stesso.

GEYMET. Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha date.

PRESIDENTE. Veniamo ai voti.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli, sino al 27 inclusivo:)

Capitolo 20. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,275,000.

Capitolo 21. Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese fisse), lire 80,398 45.

Capitolo 22. Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese variabili), lire 6717.

Capitolo 23. Pigioni pel servizio dei porti (Spese fisse), lire 1495.

Capitolo 24. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 395,476.

Capitolo 25. Personale pel servizio dei fari (Spese fisse), lire 206,523.

Capitolo 26. Personale pel servizio dei fari (Spese variabili), lire 20,000.

Capitolo 27. Sussidi per opere ai porti di 4ª classe (articolo 198 della legge 20 marzo 1865, nº 2248, allegato *F*), lire 240,000.

Strade ferrate. — Capitolo 28. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del regno (Spese fisse), lire 356,648.

FILÌ-ASTOLFONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A questo capitolo è stato mandato lo svolgimento della interrogazione dell'onorevole Pasquali, di cui do lettura:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'amministrazione delle ferrovie dell'alta Italia. »

L'onorevole Pasquali ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

PASQUALI. Quantunque l'onorevole ministro dei lavori pubblici, con un notevole discorso pronunziato nel Senato del regno, abbia trattato la questione attinente alle ferrovie dell'Alta Italia, pur tuttavia io credo opportuno di rivolgergli la interrogazione di cui il presidente ha dato lettura. È mestieri che si sappia bene nel paese lo stato delle cose riguardo all'amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, e credo che al ministro stesso debba tornar gradito che a lui sia data in quest'Aula occasione di occuparsi e di discorrere di una tale questione. E questo tanto più lo credo perchè nel 28 novembre, rispondendo all'onorevole Delvecchio, egli esternava il desiderio che la propostagli questione si fosse ritardata di qualche giorno; perchè così se vi fosse stato questo ritardo, egli avrebbe potuto far noti i provvedimenti che stava prendendo per rimediare agli inconvenienti che furono lamentati e che egli stesso in gran parte riconosceva veri.

Ma vi è ancora, o signori, un'altra ragione, a parer mio, abbastanza importante per la quale io debba intrattenere la Camera di questo argomento. Il senatore Saracco, parlando della questione finanziaria e della condizione in cui trovasi il paese, pronunziava serie parole di ammonimento ai ministri. Egli diceva: « dietro voi sorgeranno altri uomini che speculeranno sul malcontento del popolo. »

Certamente oggi in ordine alle ferrovie dell'Alta Italia si fanno molti discorsi poco benevoli, e levansi tanti lamenti che si può dire appunto essere diffusa un'ondata generale di malcontento. E mentre da una parte io veggo serpeggiare questo malcontento, dall'altra vedo anche sorgere uomini che cercano di trarre partito da questo malcontento. (*Bravo!*) Le deliberazioni state prese dall' Associazione Costituzionale di Milano e quelle che fecero seguito nell'Associazione Costituzionale di Torino, me lo dinotano in modo palese.

DI SAMBUY. Chiedo di parlare.

Voce a sinistra. È vero!

PASQUALI. E veggo anche, o signori, dove si vuole andare con queste manovre. Il 14 febbraio si pronunziava nell'Associazione Costituzionale di Torino un discorso in favore degli impiegati dell'Alta Italia, dei quali l'Associazione Costituzionale non si era mai prima d'allora occupata. Questi impiegati (stabili) sono 24,378, dei quali forse 22,000 hanno le qualità per essere elettori politici. Il 13 di questo stesso mese, in Genova, l'onorevole Bonghi raccomandava di accaparrarsi gli elettori facendo raccomandazione di « estendere sovr'essi l'influenza del partito di destra. »

Quindi, signori, io vedo che qui, oltre alla questione attinente agli interessi generali del paese per questa parte di amministrazione, spunta altresì una questione politica. Un partito che non è al potere, desidera di avere a suoi fautori 24,378 agenti ferroviari, di avere sotto la sua protezione 3522 chilometri di strade ferrate.

Tacquero questi nostri avversari politici per il passato, ed oggi vanno dicendo: è il Governo della Sinistra che ha fatto tutto questo male. E dimenticano che il principale fautore del sistema iniziato fu precisamente un tale che nei collegi di Lombardia volevasi presentare candidato in opposizione a chi era proposto dal partito progressista.

Ma intanto, o signori, accadono dei ritardi e dei disguidi, si verificano certi fatti che possono essere raccolti e commentati in diversa maniera, e gli avversari li raccolgono e commentano a modo loro. E dicono, per esempio, che questi ritardi non vi furono mai per il passato. Si tratta di trasportare i soldati, e questi si trasportano anche nei carri ove trasportansi gli animali? Ed allora sorge un grande entusiasmo per questi poveri coscritti, dei quali rimpiangesi la sorte, quasi che il Governo e l'amministrazione dell'Alta Italia, che dal Governo dipende, li avesse posti alla rinfusa cogli animali, dimenti-

candosi che negli accordi passati fra il ministro dei lavori pubblici e quello della guerra si regolava questo servizio come venne fatto in questi giorni.

Ma pertanto, o signori, nel prender nota di queste esagerazioni, io veggo che altri fatti ancora si vengono delineando per guisa che torna opportuno intervenga la parola del Governo, e si provochi una discussione che io non potrei portare sopra un campo troppo vasto, per difetto di conoscenze tecniche, ma che spero poter suscitare ugualmente. È necessario, ripeto, richiamare l'attenzione della Camera, e provocare una parola che possa tranquillare il paese ed eccitare il Ministero a porre avvertenza alla condizione di cose che attorno a lui viene creata.

Incominciamo, o signori, dalla provvista del materiale.

Per la provvista del materiale stabile furono assegnati 22 milioni ripartibili in diversi esercizi; si lamenta, malgrado ciò, che non vi sono macchine sufficienti, e che non vi sono carri da trasporto. È vero o no questo fatto?

È vero realmente che un commerciante vi domandò a Napoli due mila carri, e non si riuscì che a dargliene due?

Queste cose sono state stampate; è conveniente adunque si dica se sian vere, perchè, se non inventate di sana pianta, si provvegga, e così chi desidera esercitare il commercio sappia di non trovare incaglio nel difetto di mezzi di trasporto nell'Italia nostra. Se non vere si dissipino gli infondati timori.

Le rotaie mancano realmente, così che si debba lamentare che in molti luoghi non si possano collocare, e surrogare quelle che esistono?

Qui debbo accennare un fatto che giunse all'orecchio di tutti, e che sarebbe di una certa gravità, ed avrebbe relazione al sistema di amministrazione tenuto dal cessato Consiglio di amministrazione. E qui, o signori, permettetemi, innanzitutto, una apparentesi; io non posso prefiggere a me stesso di tacere del Consiglio cessato negli appunti che voglio fare, perchè non è il caso di dire: *parce sepultis.* Quel Consiglio è morto in parte, è vero, ma in parte e nel suo capo è ancor vivo; quindi è opportuno di scuoterlo, e di vedere se voglia abbandonare il sistema che si iniziò, o se, per avventura, voglia continuare ancora in quell'ordine d'idee. Ora, si disse che dalla direzione dell'esercizio si domandassero 22,000 tonnellate di rotaie, e che il Consiglio d'amministrazione ne ordinasse sole 9000, perchè a lui pareva di fare opera di buon economo non assecondando l'idea del richiedente direttore dell'esercizio, e perciò avrebbe pensato di uscirsene con questo numero ridotto. Le 9000 tonnellate sarebbero state ordinate (uso sempre il condizionale, poichè, per questo fatto, non ho tra le mani i documenti autentici), e si sarebbero pagate 130 lire la tonnellata; ma siccome il taglio alle 22,000 si sarebbe fatto fuori di luogo, e le altre 13,000 che erano state richieste dalla direzione erano pure necessarie, queste si sarebbero comperate dopo, pagandole 250 lire alla tonnellata.

Adunque, io non domando solo al signor ministro se abbiamo materiale sufficiente, ma gli domando ancora perchè, se materiale rotabile, se materiale fisso ci viene a mancare, non ci si pensa a provvederlo e non lo si provvede in tempo, e quali sono le ragioni per le quali si obbliga l'amministrazione ad incontrare maggiori spese con tardive provviste. Nè là cosa parrebbe che camminasse diversamente in ordine agli approvigionamenti nei magazzini.

Un giorno ebbi occasione d'intrattenere la Camera sull'argomento delle ferrovie dell'Alta Italia, e lamentai che un'ordinazione troppo grossa di carbone fosse stata data, o che almeno, essendosi data una importante ordinazione, non si fosse ripartita per guisa che il combustibile giungesse agli scali italiani in modo da non occuparne tutto lo spazio con danno dell'altro commercio. Pare che siasi creduto che realmente quel sistema non andasse bene, e si sarebbe cercato di porvi riparo. Ma in quale maniera, o signori? Non più facendo delle grosse provviste, ma comperando a spizzico. In ordine alla provvista del carbone infatti si era detto: mandiamo ad acquistarlo in Inghilterra, mandiamo una Commissione che veda quali carboni, in qual maniera e a qual prezzo si abbiano a comperare; ma poi chi proponeva questo sistema non credette d'insistere per l'esecuzione del progetto, malgrado fosse intervenuto il voto del Consiglio. In Inghilterra non ci si va, non si provvede tutto il carbone necessario ed invece si compera a spizzico con danno della amministrazione e poca convenienza di contrattazione. Questi sono fatti veri o meno? Dipendono essi da un concetto generale d'amministrazione, o sorvennero da casi eccezionali, di quei casi fortuiti che non si possono prevedere e pei quali non si può provvedere in via preliminare, ed ai quali conviene far fronte man mano che si presentano?

Abbiamo poi l'altro tema importante e parallelo a questo della provvista; il tema, cioè, della manutenzione. Le manutenzioni debbono essere regolari, e debbono essere fatte a tempo debito. Si dice che siansi trascurate molto, sicchè la mancanza che si lamenterebbe presentemente del materiale mobile, dipenderebbe essenzialmente da non potersi servire di una quantità di materiale esistente, che non fu

riparato a tempo opportuno. Se questo è vero, perchè non si pone riparo a danni di siffatta specie, che sono così gravi, come quelli che ci sono rappresentati da diverse forme successive di perdite di capitale e irregolarità di esercizio? Infatti prima si ha mancanza di materiale, poi, che questo materiale si guasta maggiormente, di guisa che occorre una maggiore spesa; sicchè ciò che oggi riparato potrebbe servire per un certo lasso di tempo, trascurato non potrebbe più in guisa alcuna servire. Quindi perchè non si applica il principio di fare oggi la spesa, la quale ci rappresenta un guadagno per domani, e si aspetta invece a farla domani, il che ci rappresenta una perdita per l'avvenire?

Nè, o signori, dobbiamo lamentare solo questi fatti, che si vengono dicendo e dei quali disgraziatamente molti sono già confermati esatti; ma abbiamo ancora l'esercizio non sempre regolare.

Questa però è una questione che si riannoda al difetto di provvista di materiale e al difetto di regolare e pronta manutenzione.

Mancando il materiale, necessariamente il servizio deve arrestarsi e non può più essere regolare, poichè quando fanno difetto le macchine e i carri di riserva, il servizio non può a meno di soffrirne danno.

Se poi queste macchine, se questi carri, se tutto questo materiale non sarà tenuto in buono stato, converrà o rallentare le corse, o provvedere in maniera che l'inconveniente che si è verificato del guasto del materiale non debba influire sul movimento generale, non debba influire nelle corse che la locomotiva deve fare. Ma la bontà dell'esercizio dipende anche da altre cause importanti. Oltre ad avere un materiale buono, conviene che questo materiale venga animato, che siavi l'opera intelligente ed attiva dell'uomo, la quale alla forza materiale imprima il movimento e che tragga partito da questa forza inerte. Ora, come nell'amministrazione della quale discorro sonosi trattati questi principali cooperatori del grande movimento ferroviario dell'Alta Italia? Io ebbi già, nel 1° aprile dello scorso anno, a lamentare il modo col quale questi impiegati venivano considerati e ricompensati.

Generali furono i lamenti da questo e dall'altro lato della Camera; sì che lo stesso capo dell'opposizione, sorgeva a parlare in favore di questi impiegati. Ma dopo quei lamenti fu provveduto a riparare tutto il male? Qui vi è una grave questione, signori, ed io affermo che non fu provveduto a tutto! Allora si trattava essenzialmente di due questioni, quella delle promozioni ed aumenti di stipendio e quella attinente ad una maggiore ritenuta di ricchezza mobile, che veniva fatta agli impiegati. A questo ultimo fatto si pose parziale riparo ritornando all'antico sistema per gli impiegati che avevano stipendio inferiore alle lire 5000.

Francamente la logica, con tale determinazione, fu molto offesa, imperocchè se era giusto che nulla si cangiasse nel sistema di amministrazione, se la logica doveva regnare sovrana, questa disposizione non doveva riflettere quei soli impiegati che avevano stipendio inferiore alle lire 5000, ma anche quelli che avevano uno stipendio superiore. Ma lasciamo andare per ora questo argomento. Esso fu portato sul terreno dell'interesse materiale degli impiegati; e certo una maggior ritenuta farà meno danno a chi ha 5000 lire di stipendio, che a chi ne ha uno minore, e *pro bono pacis* e per conseguire intanto quel beneficio che veniva acconsentito, ce ne siamo accontentati, gli impiegati cioè e coloro che cercando tutelarne la condizione, avevano alzato la loro voce in quest'Aula in difesa di questi conculcati interessi.

Ma, ciò non ostante, possiamo oggi dimenticare quella importante discussione e non rioccuparcene? Non credo che questo si possa fare. Riandiamo i fatti. Il ministro aveva assunto un formale impegno davanti alla Camera e dava gli opportuni ordini al Consiglio di amministrazione, suo dipendente, di eseguire questi ordini.

Vi fu una riluttanza tenace, una (mi si permetta la frase militare), una *mancanza di disciplina* assoluta per parte, e m'è pur concesso di pronunziare un nome perchè pongo innanzi gli elementi di prova, che sono rappresentati da documenti parlamentari e da documenti di servizio, per parte, dico, del presidente del Consiglio d'amministrazione onorevole Morandini.

Dopo la discussione del 1° aprile 1879, cioè nella tornata del 16 giugno veniva presentata la relazione sull'andamento dell'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia pel 2° semestre 1878. A questa relazione, firmata dal presidente del Consiglio di amministrazione, il ministro dei lavori pubblici credette necessario far precedere una lettera sua. Perchè, o signori? Perchè con questa lettera il ministro dimostrava come egli avesse dovuto imporsi al Consiglio di amministrazione per far rispettare le promesse ch'egli, il ministro, aveva solennemente fatte davanti alla Camera, e perchè come allegato a quella relazione era stata stampata un'altra relazione tecnico-legale, colla quale il presidente del Consiglio cercava dimostrare che il ministro aveva male operato a fare quelle promesse, che la Camera aveva avuto torto di *promuoverle*. E il ministro pubblicò la sua lettera di ingiunzione al Consiglio nella quale comincia col dire al presidente del Consiglio di amministrazione queste testuali parole:

« Presa in attento esame la comunicazione di codesto onorevole Consiglio di amministrazione del 31 corrente mese relativa alla maggiore ritenuta per l'imposta di ricchezza mobile sugli stipendi del personale di codeste ferrovie e spiacemi dover dichiarare che il temperamento proposto per compensare gl'impiegati della suddetta maggiore ritenuta non corrisponde agl'impegni da me assunti nella Camera dei deputati. »

Adunque dopo il 1° aprile vi fu una lotta tra il Ministero ed il presidente del Consiglio di amministrazione, lotta che ha dovuto finire coll'ordine perentorio, ora citato e che fu emanato il 25 aprile dal compianto ministro Mezzanotte.

Allora pareva che il Consiglio si fosse acquetato; perchè mentre con un semplice ordine di servizio indicava le ragioni delle disposizioni che aveva creduto di dare in quel certo modo che tutti noi sappiamo e che il signor ministro non ha voluto si mantenessero, afferma che esso Consiglio anzi avrebbe voluto fare qualche cosa di più di ciò che voleva il ministro a benefizio degli impiegati, e conchiude dicendosi lieto di fare restituire la maggior ritenuta. Questo documento, o signori, è del 28 aprile 1879, porta il numero 4, è firmato dall'onorevole Morandini, e così testualmente esprime la cosa:

« Il Consiglio di amministrazione sarebbe stato lieto se la sua proposta (di trattar meglio gli impiegati) fosse stata favorevolmente accolta, ma è lieto ancora di adempiere alle disposizioni ministeriali prescrivendo che si restituisca la maggior ritenuta fatta. »

Sembrava che le cose dovessero finir lì; e potevano gli impiegati dell'Alta Italia trovarsi soddisfatti di questo accordo del suo Consiglio di amministrazione col ministro e di questa letizia che li congiungeva in un nodo di conciliazione e di vedute comuni. Sicchè pensavano che nell'avvenire avrebbero trovato difensori concordi il Ministero e il Consiglio di amministrazione; difensori, dico, dei loro interessi. Ma la cosa non doveva finir lì. Alla Commissione d'inchiesta parlamentare, quando nel giorno 8 gennaio 1880 essa sedeva a Firenze e chiamava davanti a sè il commendatore Morandini perchè le esprimesse le opinioni che egli portava in ordine al servizio ferroviario e cercava così di confortarsi dei suoi lumi, il commendatore Morandini, narrato della discussione avvenuta qui alla Camera il primo aprile 1879, soggiungeva credere tuttora di meritar lode per quel fatto che la Camera e il ministro avevano condannato.

A me pare che sia bello il trovare gente di opinioni ferme, ma mi pare che sarebbe stato anche doveroso, per parte dell'onorevole Morandini, prendere un altro provvedimento subito quando si vedeva respinta l'idea posta innanzi, per la quale si credeva meritar lode ed intorno alla quale esso continuava ad avere concetto di bontà malgrado le critiche fatte e l'ordine di abbandonarla.

Ma l'onorevole presidente del Consiglio di amministrazione non si è, con le sue osservazioni, arrestato lì; e mentre poco fa, per qualificare ciò che avvenne, ho detto che vi fu una mancanza di disciplina, ora userò altra frase più esatta e dirò che vi fu della insubordinazione, perchè dal presidente si dissero queste parole testuali: « Dopo quella discussione il ministro s'impegnò con qualche deputato, di rimettere in vigore il riparto della tassa alla primitiva cifra per gli stipendi inferiori alle lire 5000. » Non erano adunque, secondo l'onorevole presidente, impegni assunti alla Camera. Non erano che impegni stati presi nel proprio gabinetto dal ministro con qualche deputato. Ma a questo errore di fatto non si arrestò l'onorevole Morandini ed invece va innanzi dicendo che il ministro volle che la cosa fosse fatta, « non so con quanto rispetto della legge. » Ed è un dipendente del Ministero che dice che il ministro dei lavori pubblici gli ha dato ordine di non rispettare la legge, che vuole tutti eguali dinanzi al fisco! Onde ne viene la conseguenza di eccitare coloro che pagano contro gli altri cittadini che, secondo l'onorevole Morandini, non pagherebbero il dovuto. E qui il critico dimentica che la differenza di tassa rappresenta solo un aumento di corrispettivo agli impiegati, ma invece afferma che la decisione riuscì a grande esautoramento del Consiglio. Egli però continua a presiederlo.

E dopo tutto questo, quasi che non bastasse, l'onorevole presidente corona il suo edificio...

LUGLI. Domando la parola.

PASQUALI... e dice: « e così potrei citare altri casi in cui si dovettero subire influenze parlamentari. »

Se un impiegato dello Stato, o signori, posto a capo di un'amministrazione così importante, dopo che si è discusso la quistione per la stampa, dopo intervenuta una discussione del Parlamento, dopo che furono dati ordini perentorii dal ministro, dopo che ha affermato la sua letizia per avere potuto eseguire questi ordini, dice che si è subìta un'influenza parlamentare per il fatto di una deliberazione stata annunciata qui e accettata ed eseguita dal Consiglio che esso presiede, io non so come si potrà andare avanti. Come potranno, o signori, avere confidenza in questi superiori, gli impiegati dell'Alta Italia, quando vedono una tanta pervicacia nel so-

stenere una tesi sbagliata, e tanto accanimento in una lotta così ingiusta? Che diranno di un loro superiore che accusa Ministero e Camera di voler violata la legge?

Questo fatto, o signori, per me è della più alta gravità e mi parve doveroso di accennarlo una volta che era venuto a mia cognizione. Esso si riannoda essenzialmente, come voi vedete, alla questione degl'impiegati, appunto perchè vale a dimostrare una cosa, e cioè, che si aveva più desiderio in questo Consiglio di seguire una idea, anche condannata, piuttostochè giovare alla condizione degli impiegati.

Vi ho già detto ciò che si fece in ordine agli impiegati per la ritenuta della ricchezza mobile. Quelli che hanno lo stipendio superiore alle 5000 lire pagano la ritenuta imposta dal Consiglio. Questi impiegati però non ebbero solo per questa parte disparità di trattamento. Essi, oltre lo stipendio, avevano un sistema speciale di pagamento ed era una retribuzione straordinaria, una specie di gratificazione.

Io sono nemico, signori, delle gratificazioni, e se queste si tolgono io ne sono lieto e vi applaudo: ma vi applaudo però ad una condizione, cioè che, se la gratificazione rappresentava una parte del correspettivo dell'opera dell'impiegato, questo correspettivo non sia tolto e si confonda, unendovelo, con lo stipendio. Ma nel caso speciale, quantunque la cosa avesse l'aspetto di gratificazione, e nel linguaggio tecnico si denominasse *tantième*, non era altrimenti che un riparto sugli impiegati superiori dei benefizi che si ritraevano dall'esercizio, era un modo di farli compartecipare a quei lucri che essi, coll'opera loro, concorrevano a rendere maggiori.

Ora, o signori, io credo che questo sistema sia molto opportuno: l'interessamento dell'operaio, del lavoratore, dell'agente col capitalista, nella speculazione che il capitalista fa, mi rappresenta l'eccitamento migliore al lavoro perchè, oltre al solleticare l'ambizione individuale, solleva e suscita la molla più importante, quella cioè dell'interesse. Nè mi si opponga che qui, trattandosi di Stato, non è il caso d'interessare all'amministrazione gl'impiegati, imperocchè qui non siamo nè carne nè pesce, non siamo nè Stato, nè società privata, siamo un *quid medium*, che attende la sua decisione, ma che frattanto deve rimanere come era prima.

Ebbene questo *tantième* fu tolto e nulla vi fu sostituito. Fu in altri termini diminuito il corrispettivo a questi impiegati.

Non mi pare che questo sistema sia molto accettabile, e mi rappresenta la violazione del *ne innovetur*, che da tutti i banchi di questa Camera fu invocato siccome il mezzo unico per metterci in condizione di risolvere poi l'ardua questione dell'esercizio governativo, o dell'esercizio privato.

Con questo forse si credette di aver trovato una formula felice per la quale, facendo malcontenti anche gli alti impiegati, si avesse il malcontento generale.

Ma credete voi che il sistema di danneggiare tutti gli impiegati, ed alti e bassi, qui almeno si arrestasse? Abbiamo anche qualche altra cosa che colpisce un poco l'amor proprio, che tocca la suscettività, un'altra molla che pure dobbiamo cercare non irrugginisca mai, perchè è potente a fare agire gli uomini, e farli agire bene. Si dava nel tempo passato ai capi delle primarie stazioni, quando dovevano viaggiare, un biglietto gratuito di prima classe. Il Consiglio ordinò si desse invece loro un biglietto di seconda classe.

Quantunque non viaggino contemporaneamente in tanti da doversi attaccare ai convogli maggior numero di carrozzoni di prima classe; e quindi non sia possibile un danno alla amministrazione, si volle forse mostrare che non bisogna cercare gli agi della vita, e si credette forse che col fare viaggi in prima classe potessero gl'impiegati avvezzarsi a ricercare il lusso ed allontanarsi dal lavoro.

Non critichiamo adunque, e benchè queste siano idee forse molto discutibili, si tollerino pure; ma quando i capi di stazione delle ferrovie dell'Alta Italia veggono, dopo questo provvedimento del Consiglio, viaggiare con biglietti di prima classe, rilasciati dal presidente del Consiglio delle ferrovie dell'Alta Italia, e colla facoltà di avere compartimenti riservati i capi-stazione della società delle ferrovie romane, i nostri hanno motivo di lagnarsi del modo con cui sono trattati. Forse a scusa del Consiglio d'amministrazione vi potrebbe essere qualche altro esempio tratto assai dall'alto nelle pubbliche amministrazioni.

Questa però non sarebbe scusa sufficiente. Noi che lamentiamo questo fatto altrove e tanto più in alto lo dobbiamo lamentare anche in questa amministrazione.

Venne la volta degli impiegati minori, e si diramò un ordine di servizio pel quale modificavasi il sistema passato. Quando necessità urgenti richiedevano un maggior lavoro, quando si doveva provvedere a gravi bisogni straordinari, eravi l'abitudine di far lavorare impiegati abili delle sfere più basse e di retribuirli pel maggior tempo che impiegavano in questo lavoro. Si cangiò metodo, si volle speculare sui lavori fuori orario, e questi lavori non si pagano più quando non durano che un'ora e quando si lavora più di un'ora si paga la differenza fra quest'ora, che l'amministrazione vuole guadagnare, ed

il tempo realmente impiegato. Vi sono quindi impiegati che fanno un lavoro straordinario e nulla percepiscono. È giustizia questa, signori? Per tal guisa operando si disavvezzano gli impiegati al lavoro perchè loro non è retribuito e si viene ad ottenere minor prodotto anche dall'opera abituale, perchè prestata con animo svogliato.

Dall'amore che gl'impiegati pongono nel disimpegno delle loro funzioni, dal non dovere essi stare coll'orologio alla mano a contare i minuti, può dipendere un vantaggio grandissimo per l'amministrazione, e tutto questo lo si perde per una gretta idea di economia sui meno favoriti agenti. Ecco, signori, che mentre da una parte si è potuto avere l'idea che il Consiglio d'amministrazione fosse stato diretto da un pensiero di economia, dall'altra si vede che questo pensiero invece di dare un beneficio di qualche centinaio di lire all'amministrazione produce il fatto d'impiegati che non compiono tutto il lavoro che potrebbero fare e che non prestano opera dalla quale si potrebbe trarre giusto e ragionevole vantaggio.

Andiamo innanzi; se accadono dei danni, se la merce viaggiante sparisce, se è avariata, se soffre un disguido, allora sorge un altro concetto di riparazione di danni.

Io lo ammetto che chi rompe paga sia un concetto generale e giusto; ma mentre questo concetto applicato mi rappresenta il fatto della responsabilità, il fatto, cioè, che ogni opera umana deve avere la sua correlativa responsabilità, mi pare sia cosa ragionevole che debba poi esservi per contrapposto la ricompensa al merito, per lo meno, dico, il rispetto ai contratti.

Ebbene con un ordine speciale di servizio, il Consiglio d'amministrazione ha stabilito che tutti gli impiegati che abbiano concorso ad una di queste perdite, debbano pagare l'importo del danno. Ripeto il concetto in se è giusto e nel passato non era stato dimenticato; quando v'era la colpa, il colpevole doveva necessariamente rimborsare l'amministrazione. Ma ora invece è stato stabilito che quando accade un guaio, un disastro, un accidente qualsiasi per cui ne venga un danno materiale all'amministrazione, l'impiegato deve pagare; poi con molte formule, circondando le riserve con una quantità di parole si dice: si potrà condonare una parte della rifusione se si tratta di un buon impiegato, se vi saranno dei buoni precedenti in suo favore.

Signori, non bisogna tendere troppo la corda: la corda troppo tesa si spezza. Vi sono dei facchini i quali non hanno che 60 franchi al mese di stipendio. Questi facchini sgomenti tutti gli istanti di vedersi incolpati della perdita di un collo o di una avaria, non faranno più di quello che sarà indispensabile, per non incorrere in una responsabilità maggiore, onde non vedersi togliere le intere 60 lire delle quali hanno bisogno per la sussistenza propria e delle loro famiglie.

Ci vogliono concetti più elevati nelle amministrazioni, non si può procedere con questo sistema. Ma tutto è fatalmente coordinato a male. E il dettaglio, è il grandemente piccolo che preoccupa il Consiglio, sicchè lo vediamo, dopo date queste belle disposizioni, venire a prendere solenni deliberazioni per concedere la gratificazione di un franco ad un guardavia il quale ha raccolto sollecitamente un sacco di granturco che era caduto da un carrozzone o provvedere ad altre simili piccole contingenze di amministrazione che dovrebbero essere riservate ai singoli funzionari capi servizio.

Nè vi sorprenda, o signori, che di siffatte piccolezze si sia occupato il Consiglio d'amministrazione. Fu stampato, e non fu contraddetto, che un giorno si discusse per qualche ora per la seguente questione: si volevano avere dei dati precisi intorno ad una questione concernente il carbone, ora chi poteva dare queste notizie di fatto era il signore che era di là, il direttore dell'esercizio. Ebbene si discusse dal Consiglio per più di un'ora per sapere se egli dovesse venire a dare queste notizie, oppure se gli si dovesse scrivere una lettera; e si è poi dovuto andare alla votazione segreta per decidere a quale di questi due mezzi si doveva appigliare il Consiglio. (*Ilarità*)

Il Consiglio d'amministrazione, o signori, si è però occupato anche di altre cose; e su queste richiamo l'attenzione del signor ministro. Vi ha un regolamento che stabilisce le norme con le quali si deve procedere nelle promozioni di grado, e negli aumenti di stipendio. Nelle amministrazioni generali dello Stato l'impiegato che era promosso non riceveva immantinente lo stipendio maggiore attinente alla nuova posizione che egli andava ad occupare, ma per un certo spazio di tempo, per sei mesi, se non vado errato, egli riceveva soltanto la metà dell'aumento.

Nell'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia non si seguiva questo sistema; si stabiliva invece che coloro i quali avevano diritto alla promozione di grado vi giungessero, che fosse per loro posta, fino a tanto che rimanevano in quell'ufficio, una colonna d'Ercole relativamente allo stipendio nella misura massima di stipendio che era assegnato a quel determinato ufficio, e che era portato nella pianta morale; quindi colui che raggiungeva una promozione era assicurato di poter conquistare un bel giorno quel maggiore stipendio; ma egli non lo aveva subito: vi andava *gradatim*, poco per volta.

Si trattava di stipendi i quali fossero inferiori alle 1500 lire; ed allora ogni anno si aveva un aumento di 150 lire. Era uno stipendio che variava dalle 1500 alle 2400; ed allora l'aumento non poteva aver luogo (il regolamento lo stabilisce) se non dopo 18 mesi. Si trattava di uno stipendio di 2400, o superiore; ed allora si richiedevano due anni per aumentare lo stipendio di 300 lire, e così di seguito finchè si fosse raggiunta la cifra di stipendio che nella pianta morale veniva a quell'ufficio assegnata.

Il regolamento dice, che l'impiegato, trascorso questo periodo di tempo, non può ritenersi costituito in possesso di un diritto assoluto da far valere davanti ai tribunali; però stabilisce le norme ed i modi con cui dovevano farsi questi aumenti e queste promozioni. In fine dei conti era una spinta che veniva data agli impiegati a far bene, perchè, se facevano male, non si dava loro l'aumento neppure pel trascorrere del tempo, ma se facevano bene, sempre lo si accordava. Ebbene, o signori, il Consiglio d'amministrazione ha creduto opportuno di non dare questi aumenti. Esso disse tanto di risparmiato. Videro che nel passato con questi aumenti si erano spese molte migliaia di lire, e i signori consiglieri credettero fosse opportuno di non spendere tanto. Più tardi dissero: guardiamo di metterci in condizione di dare questi aumenti a quelli soli che hanno uno stipendio inferiore a 2100 lire, e non sempre a epoche fisse; e così fecero. Per cui sconvolgimento generale nella classe degli impiegati.

Essi che dalla propria opera solerte, intelligente, attiva potevano confidare di ritrarre un maggior lucro quando fosse trascorso quel tempo stabilito, se lo videro trascorrere una volta, e qualcheduno anche due, inutilmente. E sono sempre tutti in aspettativa; sono gente che avevano fatto su quell'aumento un calcolo, notate, o signori, non nel senso assoluto, chè non avevano un diritto acquisito, poichè altrimenti avrebbero ricorso ai tribunali, ma avevano quelle legittime speranze che loro davano le promesse della Società ed ora del succedutogli Governo. Ed appunto per questo si doveva tanto più rispettare l'impegno morale perchè se da una parte stava la mancanza della ragione giuridica a domandare, dall'altra stava il debito morale di concedere.

Ed ora questi impiegati potranno sperare lungamente, ma non avranno l'aumento, perchè il Consiglio d'amministrazione ha deciso di fare delle economie. Questi impiegati possono esser contenti? Questi impiegati che cosa diventeranno?

Non dirò che per questo essi diventeranno nemici del paese, poichè ho troppa stima di loro; ma certamente non presteranno tutta l'opera loro, perchè distratti da cause dipendenti dal fatto che lamento e segnatamente o per riunirsi, come accadde a Milano, in 500 e più, onde deliberare il modo di tutelare i loro interessi, o per formare delle memorie alla Commissione d'inchiesta e mandarle ai deputati come è accaduto fra gli impiegati residenti a Firenze. Che gl'impiegati dell'Alta Italia si riuniscano per costituire dei magazzini cooperativi, come accadde a Torino, e come si fa ora a Milano, sta bene, perchè in questo modo provvedono ad un legittimo bisogno, e si associano in un concetto economico nobile e dignitoso; ma che si abbiano a riunire per tutelare i loro interessi misconosciuti e difendersi per la esecuzione di un contratto, perchè l'altra parte contraente non lo rispetta in tutte le sue parti, mi pare che sia cosa che noi tutti dobbiamo lamentare.

Questi, o signori, non sarebbero i soli fatti che corrono per le labbra di mezza Italia, e che si adducono per combattere quel sistema che fu inaugurato dal Consiglio di amministrazione. Ma credo di non dovervi trattenere sopra altri; mi basta averne enunciata una parte, mi basta richiamare su questi l'attenzione del signor ministro per provocare su ciò una discussione, perchè è certo che, vedendo questi inconvenienti, si scorgerà pure quali altri vi siano, e si vedrà in che maniera si possa porre riparo ad una tale condizione di cose resa ormai intollerabile.

Fu detto che il guaio serio dell'amministrazione dell'Alta Italia dipendeva da un dualismo che era sorto fra il Consiglio di amministrazione, ed il direttore delle ferrovie; fu detto che il guaio serio stava anche nell'esser troppo burocratico il Consiglio di amministrazione, che la burocrazia, la quale ci rovina in tante parti, ci rovinava anche nell'amministrazione dell'Alta Italia.

Oggi questo dualismo fu tolto? A credere a notizie che la stampa ci diede converrebbe ritenere che sì, ed io lo voglio sperare e spero che l'opera intelligente del signor ministro che, si recò a Milano per discutere ed ordinare, avrà energicamente provveduto. Ma è pur bene che esso ce ne dica un motto.

Ora il Consiglio, per quel che si dice, non si radunerà più che una volta la settimana, ma allora i grandi lavori che si hanno a fare da chi verranno preparati? Dal personale di segreteria rispettabilissimo sì ma che sarà burocrazia nella burocrazia. Quali saranno i concetti che ispireranno questo Consiglio? Sono rispettabilissime persone i componenti del Consiglio di amministrazione al quale tutto, cominciando dallo stesso presidente rendo omaggio di onestà, ma come al precedente Consiglio mossi critica di essere stato troppo persistente negli sbagli fatti non solo, ma di voler anche continuare a persistere in altri, per l'attuale Consiglio

posso affermare che dopo i dolorosi precedenti lamentati il paese vuol saperne qualche cosa di concreto e rassicurante. Al paese non basta sentirsi dire: abbiamo cercato di provvedere, il dualismo che esisteva sarà tolto, non vi sarà più la sovranità della grettezza e della burocrazia. Il paese vuole fatti, vuole che vengano fuori provvedimenti solleciti ed immediati, i quali tranquillizzino tutti i cittadini ed assicurino un miglior ordinamento dell'amministrazione ferroviaria.

Noi, o signori, dobbiamo aspettare un grande beneficio per la nostra nazione dall'industria e dal commercio, ma se togliete o non favorite i mezzi di comunicazione, questi benefizi non li potremo raccogliere. Bisogna che l'industria ed il commercio siano tranquillizzati, che sappiano che da una parte potranno essere serviti da convenienti mezzi di locomozione, e dall'altra che tutti gli impiegati, non distratti da preoccupazioni del loro avvenire, coopereranno efficacemente a rendere utile questo servizio e ad indirizzarlo bene.

Si è detto, ed è una triste cosa (ed anche questo o dico per mettere in avvertenza il ministro e per evitare, per quanto sia possibile i danni che ne potrebbero derivare), si è detto che l'attuale Consiglio di amministrazione si troverà in una costante lotta, perchè sono rappresentate nel Consiglio le Camere commerciali di due città marittime, Genova e Venezia, che potrebbero avere opposti interessi ferroviari.

È un'idea regionale, e che perciò tanto più deve essere dissipata. Riesce quindi utile che intervenga la parola del ministro per affermare che qualora sorgessero tali opposizioni di interesse esso interverrebbe sempre a ristabilire l'ordine e ad indicare la retta via. È questo il modo, o signori, col quale si potrà portare anche da questo lato la maggior tranquillità in coloro che vogliono vedere ben condotte e bene amministrate le ferrovie dell'Alta Italia.

Io mi auguro, o signori, che l'onorevole ministro venga a dirci che molti degli inconvenienti lamentati dal generale sono frutto dell'immaginazione di avversari, credo che gli inconvenienti veri e denunciati saranno tolti di mezzo con i provvedimenti escogitati dal signor ministro e che esso ci vorrà indicare, e che così potremo sperare un esercizio regolare ed esatto, in modo che rientri la calma e la fiducia in coloro che delle ferrovie si hanno a servire e in coloro che lavorano nelle ferrovie dell'Alta Italia. (*Bravo! Benissimo!*)

PRESIDENTE. Do lettura di alcune domande d'interrogazione arrivate al banco della Presidenza.

Una del tenore seguente:

« Il sottoscritto chiede interrogare il ministro degli affari interni sulle condizioni dell'amministrazione nel circondario di Tortona.

« Leardi. »

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler comunicare al suo onorevole collega il ministro dell'interno quest'interrogazione.

Un'altra dell'onorevole Vollaro:

« Il sottoscritto deputato chiede interrogare il ministro degli affari esteri:

« *a*) Circa i provvedimenti a prendere per l'arresto di cittadini italiani avvenuto in Abissinia;

« *b*) Sulle misure di precauzione d'adottare per la tutela delle persone di cittadini italiani in missioni scientifiche in quelle contrade, tenuta ragione delle ostilità manifestatesi tra quei principi, di cui uno è l'amico e il protettore degli italiani ivi dimoranti.

« Chiede inoltre interrogarlo se il Governo italiano intendesse intervenire, o assieme alle altre potenze che finora non l'han fatto, o direttamente, pel regolamento della questione finanziaria egiziana, mentre altre hanno già una ingerenza diretta e si fanno rappresentare da speciali agenti stipendiati dall'erario egiziano. »

Prego gli onorevoli ministri presenti di comunicare all'onorevole ministro degli esteri quest'interrogazione.

Altra domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto intende interpellare gli onorevoli ministri dell'interno e delle finanze sugli intendimenti del Governo per la sistemazione delle finanze comunali.

« Della Rocca. »

Prego l'onorevole ministro delle finanze di voler prendere i concerti necessari col suo collega dell'interno per fissare il giorno dello svolgimento di queste interrogazioni.

C'è un'altra interrogazione:

« Il sottoscritto deputato chiede interrogare il ministro dei lavori pubblici sull'andamento dei servizi ferroviari tanto in rapporto alle compagnie sovvenzionate quanto in rapporto a quelle che sono assuntrici dei servizi delle ferrovie di proprietà dello Stato.

« Chiede inoltre di interrogarlo sul servizio di sorveglianza che si esercita dai regi commissari in generale. Particolarmente poi circa il numero, riparto ed importanza dei funzionari destinati in relazione delle linee esercite; nonchè sull'applicazione dei regolamenti di sorveglianza e sindacato.

« Vollaro. »

Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici se e quando intenda di rispondere a questa interrogazione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi pare che si possa fare di seguito a quella che è stata svolta adesso.

PRESIDENTE. Così pareva anche a me; come pure mi sembra che in seguito potrà essere svolta l'interrogazione dell'onorevole Luzzatti, di cui è stata data lettura in principio di seduta, e poi dare facoltà di parlare ai molti iscritti sopra questo capitolo, la discussione del quale sarà rimandata a domani.

Domani alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione 1880 del Ministero dei lavori pubblici;

2° Discussione dei bilanci di prima previsione pel 1880 dei Ministeri:

di agricoltura e commercio;
del Tesoro;
delle finanze (Spesa);
dell'interno;
degli affari esteri;

3° Discussione del progetto di legge concernente le decime ed altre prestazioni fondiarie;

4° Discussione del progetto di legge pel riordinamento dell'arma dei carabinieri.

COSTITUZIONE DEGLI UFFIZI

addì 21 febbraio 1880.

UFFIZIO I. *Presidente*, Morrone — *Vice-Presidente*, Simonelli — *Segretario*, Guala.

UFFIZIO II. *Presidente*, Nervo — *Vice-Presidente*, Di Blasio — *Segretario*, Toaldi.

UFFIZIO III. *Presidente*, Ercole — *Vice-Presidente*, Balegno — *Segretario*, Calciati.

UFFIZIO IV. *Presidente*, Minghetti — *Vice-Presidente*, Inghilleri — *Segretario*, Romeo.

UFFIZIO V. *Presidente*, Corbetta — *Vice-Presidente*, Castellano — *Segretario*, Chinaglia.

UFFIZIO VI. *Presidente*, Varè — *Vice-Presidente*, Zanolini — *Segretario*, Cagnola Francesco.

UFFIZIO VII. *Presidente*, Pianciani — *Vice-Presidente*, Indelli — *Segretario*, Correale.

UFFIZIO VIII. *Presidente*, Solidati — *Vice-Presidente*, Del Zio — *Segretario*, Meardi.

UFFIZIO IX. *Presidente*, Damiani — *Vice-Presidente*, Cordova — *Segretario*, Delvecchio.

Prof. Avv. Luigi Ravani
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1880 — Tip. Eredi Botta.