CLXXIII.

1ª TORNATA DI SABATO 7 MAGGIO 1881

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MAUROGÒNATO.

SOMMARIO. *Continua la discussione del disegno di legge per costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche — I deputati Sciacca della Scala, Cagnola F., Plutino A, e il ministro dei lavori pubblici, parlano sull'ordine della discussione — Il presidente apre la discussione sull'elenco II annesso alla tabella* B *— Il deputato Fortunato parla sulla proposta di derivazione per Rapolla d'un tratto della strada nazionale di Matera, e chiede la precedenza per quest'opera — Il relatore della Commissione e il ministro dei lavori pubblici rispondono — Sono approvati i numeri dall'*1 *al* 5 *— Il deputato De Rolland parla sul numero* 6, Sistemazione della strada nazionale del Piccolo San Bernardo — *Risponde l'onorevole ministro — Sono approvati i numeri dal* 6 *al* 12 *— Il ministro dei lavori pubblici propone di aumentare lo stanziamento della somma destinata al n.* 13, Strada nazionale Spezia-Cremona, *sopprimendo il n.* 16 *— Il deputato Lugli prima che si dichiari soppresso il n.* 16, *raccomanda la sistemazione d'un tratto della strada nazionale da Bologna a Firenze — Sono approvati i numeri* 13, 14 *e* 15 *— I deputati Dari, Cavalletto, Rizzardi e Di Lenna propongono delle opere aggiuntive alla tabella — Il ministro si riserva di rispondere in altra seduta.*

La seduta incomincia alle ore 10 10 antimeridiane.

Il segretario Ferrini legge il processo verbale della tornata antimeridiana di ieri, che è approvato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER COSTRUZIONE DI OPERE STRAORDINARIE STRADALI ED IDRAULICHE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche.

Nella seduta di ieri mattina fu chiusa la discussione sull'articolo primo e ne fu sospesa la votazione. Ora passiamo all'articolo 2, che è del seguente tenore:

« La ripartizione per capitoli della somma di cui all'articolo 1, ed i relativi stanziamenti annui sono stabiliti, salvo il disposto dell'articolo 3, come alla tabella *A* per le opere indicate nelle tabelle *B*, *C*, *D*, *E*, annesse alla presente legge, e negli elenchi I, II e III allegati alla tabella *B*. »

Sulla discussione generale di questo articolo è iscritto primo l'onorevole Sciacca della Scala. Ha facoltà di parlare.

SCIACCA DELLA SCALA. Onorevole presidente, io credo che sarebbe meglio discutere le tabelle, perchè su questo articolo non potrei fare altro che delle osservazioni relative alle tabelle medesime.

Ella certamente non me lo permetterebbe, giusta il logico sistema che ha suggerito alla Camera. È per questo che io propongo di discutere ora addirittura le tabelle.

PRESIDENTE. Sta bene; vuol dire che ella parlerà sulle tabelle, quando lo crederà opportuno: frattanto io non posso togliere il diritto di parlare a quelli che si sono iscritti sulla discussione generale dell'articolo. Adunque ella rinunzia alla facoltà di parlare sull'articolo, riservandosi di parlare sulle tabelle.

SCIACCA DELLA SCALA. Rinunzio perchè ella non mi permetterebbe di parlare sulle tabelle.

PRESIDENTE. Sta bene. Domanderà di parlare quando lo crederà.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Molfino.

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. Perde il suo turno.

Viene dopo l'onorevole Bianchi. È presente?

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. Perde esso pure il suo turno.

Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Cagnola Francesco.

CAGNOLA FRANCESCO. Signori, non era affatto mio pensiero di parlare su questo disegno di legge, dacchè i quattro ordini di spese, che vi sono contemplate, non mi pareva avessero riferimento al soggetto a riguardo del quale io prego la Camera di concedermi brevi parole, per conchiudere con una viva preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ma al finire della discussione generale vennero presentati tre ordini del giorno, svolti poi dagli onorevoli Gorla, Canzi e Mussi, che introducono nelle disposizioni di questa legge anche la questione dei canali irrigatorii.

L'onorevole ministro d'agricoltura e commercio accettò il pensiero di tali ordini del giorno. L'onorevole relatore della Commissione l'accettò pure, e disse che la presente legge era un vero bilancio di lavori pubblici; e l'onorevole ministro dei lavori pubblici, annunziava come in questa legge si trovasse pressochè raccolta la sintesi dei voti espressi in questa Camera dagli onorevoli deputati in merito ai lavori pubblici, e dai Consigli provinciali; quindi essa apriva ampio campo agli interessi, che hanno strettissima attinenza col bilancio dei lavori pubblici.

Riguardo poi al canale Villoresi, il ministro espresse il suo parere favorevole di accettare le proposte che gli venissero dal ministro di agricoltura, industria e commercio. Io, come deputato nella provincia di Milano, non posso che aggiungere i miei ringraziamenti e quelli dell'onorevole Mussi per le intenzioni espresse dall'onorevole ministro; ma nello stesso tempo ho il dovere di richiamare la sua attenzione anche sopra un altro canale irrigatorio non da costruirsi ma costrutto, e che è di spettanza del demanio; voglio parlare del canale Muzza, le cui condizioni, sia per la regolarità del deflusso della sua competenza delle acque, e per la manutenzione, e sia per la erogazione alle roggie irrigatrici, sono veramente in uno stato deplorabile. La città e contado di Lodi, dopo formale diritto acquisito sulle acque dell'Adda, ne intrapresero l'ampliamento e la regolarizzazione sino dal 1223, col raccogliere in esso le minori derivazioni esistenti, e colla cooperazione dell'ospedale Broglio di Milano.

La Muzza venne poi con solenne sentenza della Facoltà giuridica di Pavia, costituita in tribunale, dichiarato di spettanza, per due terzi, della città di Lodi, e per un terzo dell'ospedale Broglio di Milano.

PRESIDENTE. Onorevole Cagnola, mi pare ch' ella proponga un emendamento aggiuntivo. Ora questo ella potrà fare quando sarà in discussione la tabella.

CAGNOLA FRANCESCO. Non propongo emendamenti, lo vedrà; sarò brevissimo.

PRESIDENTE. Non è questione di brevità, è questione d'ordine della discussione. Ora da quanto ella disse, si dovrebbe dedurre che intende di proporre un emendamento.

CAGNOLA FRANCESCO. Non voglio proporre emendamenti, ma voglio solo rivolgere una preghiera all'onorevole ministro riguardo a questo cavo.

PRESIDENTE. Poichè non propone emendamenti, parli pure.

CAGNOLA FRANCESCO. Fu la Muzza il primo canale che da noi e nell'epoca attuale sia stato aperto ad opera di corpo sociale per l'interesse di tutto il territorio, con facoltà a tutti di derivarne acque con corresponsione limitata al necessario per la manutenzione del canale stesso. Ma la occupazione fatta dallo Stato del canale nel 1547 togliendolo ai costruttori, iniziò un periodo di secoli di attriti, di litigi, di fiscalità e di abbandono, che non cessò nemmeno quando nel 1716 venne quel canale da un tribunale speciale di spagnuoli, dissenziente l'unico senatore milanese che ne faceva parte, dichiarato di spettanza erariale. Ora questo primo e glorioso canale si trova in condizioni deplorabili...

PRESIDENTE. Onorevole Cagnola, ciò che ella dice non ha alcun rapporto colla legge che discutiamo. Se vuole proporre un'aggiunta, un ordine del giorno, lo dica.

CAGNOLA FRANCESCO. Domando perdono: io ho già avvertito che quanto sto dicendo non aveva attinenza colla legge; ma l'essere state trattate le questioni relative ai canali d'irrigazione, mi pare che mi abbia necessariamente condotto ad intrattenere la Camera per dirigere una parola all'onorevole ministro dei lavori pubblici su questa questione.

BACCARINI, *ministro dei lavori pubblici.* Ella parla di cose che non riguardano la legge.

CAGNOLA FRANCESCO. L'ho già detto io, ed ho addotto i precedenti che mi costrinsero a chieder facoltà di parlare.

Circa la regolarità del deflusso della competenza d'acque, questo canale primo derivato dall'Adda è rimasto l'ultimo e non ha ormai che ciò che residua, serviti gl'altri. Tutti i cavi autonomi sull'Adda hanno migliorato o conservato almeno le loro competenze, mentre vanno scemando per la Muzza. Ogni domanda per derivazioni od altre utilizzazioni delle acque dell'Adda o dei suoi confluenti è una minaccia alle condizioni d'irrigazione del Lodigiano.

Le diminuzioni d'acqua nel bacino che alimenta

l'Adda ed il lago di Como sono risentite tutte dalla Muzza.

Nè meglio vanno le cose a riguardo della manutenzione. Il primo tronco è curato dal Governo, ed anche in questo, solo dal 1829 in qua, si è operato un inghiaiamento che, in alcuni tratti, eccede i 60 centimetri. Per tre quarti del cavo la manutenzione è abbandonata alle roggie e fondi laterali e la Camera ben comprende che coloro che usano le bocche derivanti sono diligenti a riparare le corrosioni allorchè tornano a pregiudizio della loro defluenza, ma si guardano bene dal riparare quei guasti che ad essa giovano.

Quanto all'erogazione delle acque alle bocche derivatrici, essa è ben lontana dall'altezza dei mezzi tecnici posti a disposizione dalla scienza e sono obliate le savie norme e le consuetudini che regolavano da antico il regime interno del canale.

Le conseguenze sono che le roggie derivate dall'ultimo tronco di quel canale nei mesi da ottobre ad aprile, negli anni di defluenza ordinaria, sono prive d'acqua, e negli anni di scarsa defluenza lo sono anche da settembre a maggio inoltrato. Quindi non coltura iemale, non coltura ad acqua continua ed in molti anni anche le colture primaverili sono in pericolo per esteso territorio. Questo territorio comprende quasi cinque mandamenti, che sono gran parte del circondario di Lodi; e questo decadimento che ho lamentato si è verificato, si può dire, solo dal principio di questo secolo.

Io quindi faccio viva preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici e mi affido alla sua distinta competenza, perchè prenda conoscenza di questo stato di cose e studi quei rimedi, e parecchi possono esservene, che valgano a ripristinare, per quanto è possibile, la regolarità del deflusso della competenza di questo canale ed a migliorarne la conservazione interna.

Il circondario di Lodi paga per contributo allo Stato forse più di quel che pagano 33 delle provincie del regno; dal 1861 a questa parte non ha avuto, nè un metro di ferrovia, nè un metro di strada comunale o provinciale di nessuna serie, e se ha fatto qualche istanza a riguardo di ferrovia, le sue domande furono respinte; esso non ha un palmo di terreno sopra il quale lo Stato debba spendere per bonifiche, nè per altre opere, ed al contrario contribuisce, e giustamente contribuisce alle spese nell'interesse generale dello Stato.

La mia preghiera è quindi che mentre da parte dello Stato e della provincia si cura di arricchire il territorio d'ogni sorta di strumenti economici collettivi, compresi nuovi canali, ed il Lodigiano largamente vi contribuisce; venga una volta arrestato il depauperamento di quest'arteria della vita e del lavoro suo. L'opera della autonomia locale non si lasci avvizzire, esaurire nelle più potenti mani dello Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Plutino Agostino. Ma lo prego di tenersi all'articolo di cui si tratta.

PLUTINO AGOSTINO. Stia sicuro, sarò discretissimo.

L'egregio ministro dei lavori pubblici emise due massime alle quali partecipo completamente. Egli ha detto che il ritardo delle opere idrauliche produce gravissimi danni; ed ha soggiunto che questa è una legge di perequazione. Sia benedetto lui che per la prima volta parlò di perequazione di benefizi in quest'Aula, nel mentre che per lo passato non si era parlato che di perequazione di sacrifizi! Io quindi l'applaudo!

Vediamo però se la presentazione di questa legge corrisponda alla premessa che io ho lodata. Prego gli onorevoli colleghi di volermi ascoltare.

Cinquantatrè anni sono, uscendo dal collegio, io ospitava i consiglieri provinciali che venivano dagli uffici centrali; da quell'epoca sino ad ora io ho sentito a parlare sempre degli stessi torrenti, del Metramo, Messima, Ammendolea, Verde Alloro, Torbido, e delle strade San Jejunio, San Giorgio, Gioja, Cittanuova, Plati, Gerace, e via discorrendo, e non si è mai potuto ottenere la definizione di questi lavori; non si è ottenuto nulla di positivo.

L'onorevole ministro accennò ad una perizia di 4 milioni che l'onorevole Spaventa aveva fatto compilare per i torrenti del Jonio, e disse che i 4 milioni non apportarono che la bonifica di 1300 ettari di terreno.

Ma scusi, onorevole ministro, ella sa meglio di me, perchè ella è persona tecnica, mentre io non sono che un conoscitore di quelle località, che i 4 milioni riguardavano lo sbarramento di tutte le gole montuose degli Appennini, e le sorgenti dei torrenti. Se ella vorrà staccare da questa perizia tutto ciò che riguarda la pianura vedrà che sarà necessario soltanto un milione per mettere in condizioni più vantaggiose per l'agricoltura i 1300 ettari. Ecco quello che volevo dire all'onorevole ministro.

Egli ha parlato anche delle chiaviche dei giardini difesi da muraccioli. Mi perdoni, onorevole ministro, noi le facciamo il rimprovero degli amanti, e le diciamo: venga a farci una visitina; questa è la preghiera che le ho fatto tante volte e che le rinnovo ancora. Ella vedrà nelle immense estensioni di agrumeti dei muraglioni di due metri di spessore con 5, 6, 8 metri di profondità; vedrà in alcuni punti allo sbocco delle montagne delle fortezze di muratura di

2, 3, 4 metri di larghezza e 10, 12, 15 metri di profondità o di altezza. Queste arginature sono dall'origine dei torrenti fino al mare, sicchè in forza della legge del 1865 questi corsi d'acqua dovrebbero essere riguardati come fiumi di seconda categoria, perchè sono perenni, e l'inverno impetuosi tanto da trasportare intiere contrade fino al mare, e l'estate ci danno quella poca quantità di acqua che serve all'irrigazione degli agrumeti. Le arginazioni in muratura, completa da cima a fondo nei torrenti, Melito, Santagata, Calopinace, Annunziata, Gallico, Catona costarono più di 12 milioni.

Io quindi prego il ministro che prima di fare la nuova legge, che egli ha promesso per le bonifiche, abbia la pazienza di venire sul luogo: io non mi fido più di nessuno, perchè tutti gli ingegneri che vi sono stati mandati hanno commesso degli spropositi non riferendo al Governo centrale il vero stato delle cose. Venga l'onorevole ministro in quei luoghi e con la sua competenza tecnica e idraulica sono sicuro che farà molto bene a quella provincia.

Fa dispiacere, credetelo onorevoli colleghi, il vedere quell'immensa regione di agrumeti coperta in gran parte di melma, a Rosarno, Catona, Gallico e dappertutto dove i torrenti straripareno, e i celseti che ne sono coperti tutti quanti. Avrete perduto mezzo milione, signor ministro delle finanze!

C'era un gran territorio espropriato al vescovo di Squillace, un 200 ettari di terra fertilissima chiamato l'Aguglia sotto Caulonia; è stato allagato da due torrenti che si sono gettati in mezzo, dall'Alloro e dal Mella.

Si erano fatti 10 lotti per poterlo ripartire fra tutti i proprietari, che se ne facevano un'immensa concorrenza, perchè era il più bel gioiello della Calabria. Ora questo terreno è tutto distrutto. Perchè non avete speso nulla per l'arginatura di questi torrenti avete dovuto spendere 4 milioni per rifare la strada ferrata da Bianco a Stilo, avete dovuto allargare tutti i ponti, ma intanto i torrenti vanno e vengono a loro piacimento per le pianure. È giovevole questo sistema all'erario e ai particolari? Io credo di no. E quindi siccome l'onorevole ministro ha in mano lo studio di molti lavori idraulici per tutte le provincie d'Italia, io lo prego di tener d'occhio anche quella provincia perchè ne ha veramente bisogno.

L'onorevole ministro ha detto una gran verità, ha detto che è tanto vantaggioso il togliere l'acqua dai terreni paludosi, bonificandoli, quanto irrigare i terreni che non sono inondati ed aridi. Ora io lo prego di tener d'occhio queste considerazioni che fa da uomo pratico. Nella costruzione delle bonifiche si deve anche aver il concetto dell'irrigazione. Noi abbiamo tutti i torrenti che sono a sorgiva perenne. Or bene tutto quest'immenso volume di acqua che sgorga dalle montagne, dalle gole dei monti, si perde poi in mezzo all'arena e non se ne ricava nessun vantaggio. Se in qualche punto si facessero non dico dei canali d'irrigazione sino al basso, ma delle pescaie, e queste acque si mettessero in canali irrigatori, come si fa in Piemonte, si farebbe una eccellentissima opera. Io mi sono trovato in Piemonte, ad Orbassano, e là avevamo un canale irrigatorio consortile che partiva da Susa ed aveva 82 chilometri di percorrenza.

E non costava nulla la manutenzione perchè tutti i frontisti avevano l'obbligo di mandare la domenica prima di agosto quattro giovani a pulire il pezzo di canale che era di fronte al proprio terreno. Ora questi sistemi così semplici, così poco costosi, e così immensamente vantaggiosi all'agricoltura, che è la base della prosperità della nostra penisola, io vorrei che fossero messi in pratica in tutti i paesi d'Italia.

Noi abbiamo un immenso tesoro, quale è l'acqua, e, coi raggi del sole e coll'acqua, possiamo fare miracoli di produzione. Dunque questi sistemi semplici d'irrigazione cerchiamo di farli valere nella costruzione degli argini che daranno grandissimo vantaggio alla nazione, perchè metteranno a profitto per l'erario e per la prosperità dei cittadini immense lande deserte ed arene perdute. Noi possiamo, nel tempo stesso che facciamo le arginazioni, cercare di combinare qualche pescaia e di mantenere qualche piccolo canale che poi correrebbe all'interno delle arginazioni, e così avremo fatto un gran benefizio al paese.

Ed ora, se il signor ministro permette che io gli faccia una raccomandazione, gliela farò fin d'ora, altrimenti la riserverò al suo posto.

PRESIDENTE. Sarà meglio farla al suo posto, perchè se noi nella discussione generale parliamo di cose speciali non si finisce più.

PLUTINO A. È una piccola questione che si riferisce a sei chilometri di strada...

PRESIDENTE. La farà dopo.

Voci. Parli.

PLUTINO A. È meglio farla dopo, od ora?

Voci. Ora.

PRESIDENTE. Non facciano conversazioni.

PLUTINO A. Dirò due sole parole: si è fatta una strada sulla schiena dell'Appennino.

Voci. Dove?

PLUTINO A. Nella Calabria. Invece di farla scendere ad un punto dove era naturalmente indicata, al capoluogo della provincia, si pensò meglio di farla scendere sul versante della strada nazionale, Reg-

gio-Villa San Giovanni, perchè s'andava incontro alla Sicilia, dove veramente il commercio ha bisogno di avere uno sbocco; giacchè questa strada soprattutto serve al trasporto di tutti i legnami che si producono nel versante appenninico della Calabria, e che s'imbarca per la Sicilia.

Ora Reggio, fra provincia e comune, fece già diciotto o venti chilometri di strada, che è precisamente il tronco Reggio-Campi.

Dal punto di Primiterra dove passa questa nuova costruzione a Sant'Angelo, dove arriva la strada Reggio-Campi, non ci sono che 6 chilometri; io domando: se il Consiglio provinciale avesse provveduto perchè questa strada fosse classificata, sono certo che lo sarebbe stato.

Perciò chiedo al signor ministro di benignarsi di introdurre questi 6 chilometri, che non sono una variante, ma una omissione; di fronte ad una legge di 160 milioni, io non credo di essere indiscreto se ciò chiedo per una provincia, la quale ha fatto tanti sacrifici, la quale si è assoggettata ad un prestito di otto milioni per fare le sue strade comunali e provinciali, che in atto paga il 172 per cento di sovraimposta comunale e provinciale; e spero che l'onorevole ministro, nella sua giustizia distributiva, accetterà questa mia proposta, e che la Commissione l'appoggierà, poichè non si fa che riparare ad una semplice omissione.

Non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Onorevole Plutino, allora Ella presenterà quest'aggiunta. Devo però pregare la Camera di aiutarmi a mantenere la disciplina in questa discussione, altrimenti non ne verremo a capo; questa legge è più complicata di quella delle costruzioni ferroviarie, gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi piovono continuamente, il loro numero è già enorme, e non la finiremo più.

Nella discussione generale si devono limitare alle osservazioni generali, e se gli onorevoli colleghi sentono il bisogno di fare qualche osservazione, o qualche raccomandazione sulle tabelle, la facciano al loro posto.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ringrazio l'onorevole presidente di questa raccomandazione fatta alla Camera, e se potesse essere accolta io aggiungerei anche la mia in questo senso, che chiunque abbia da proporre aggiunte, voglia avere la compiacenza di farlo alle tabelle; e se si tratta di modificazioni da farsi a qualche opera iscritta nelle tabelle, di volerle proporre quando sono lette le indicazioni delle opere stesse; altrimenti se si discutono questioni speciali nella discussione generale dell'articolo di legge non faremo che perder tempo.

PRESIDENTE. Così fu stabilito, onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Lo so, ma intanto vedo che si parla di aggiunte, anche quando non è il momento di farlo. Dopo questa generale raccomandazione o piuttosto preghiera, io risponderò pochissime parole al mio egregio amico l'onorevole Cagnola.

Egli ha trattato un argomento, che ho riconosciuto anche l'altro ieri degnissimo del massimo interesse, ma che non ha assolutamente nessuna relazione colla legge dei lavori pubblici che si discute oggi. Io farò gran conto delle cose che egli ha esposte relativamente al canale Muzza, che è uno dei canali principali d'irrigazione sul quale lo Stato ha già un'ingerenza per le cose che ho detto, perchè è un canale di prima categoria. Dunque, per tutto ciò che riguarderà quest'opera idraulica di prima categoria, della quale già ci sono i fondi in bilancio per la manutenzione, io prenderò certamente in esame la raccomandazione fatta dall'onorevole Cagnola per provvedere direttamente. Per quanto riguarda il resto del suo discorso, farò fare tutti quegli studi che possano condurre al risultato da lui desiderato, per la parte che mi possa riguardare.

All'onorevole Plutino debbo ricordare, che dalle mie parole, relativamente alle necessità idrauliche delle varie parti d'Italia, nessuno può avere dedotto che io escluda i bisogni medesimi, od escluda anche la convenienza, se non la necessità immediata, di qualche modificazione alle disposizioni della legge organica sulle opere pubbliche, rispetto alle opere idrauliche, talchè ho già accettato uno speciale ordine del giorno.

Io sono stato pochissimo tempo nei luoghi colpiti dal disastro nella provincia di Reggio-Calabria, ma pure ci sono stato; per conseguenza io sarei ben felice di poter attendere all'invito cordiale dell'amico Plutino per rivisitare quei luoghi; ma, come dico, ci sono stato ed ho visto abbastanza per avere il concetto completissimo della cosa. Io ho parlato di superficie ristrettissime che sono innondate per effetto delle irruzioni di quei torrenti là, in rapporto alle opere idrauliche di seconda categoria.

Nelle opere idrauliche di seconda categoria si tratta di mezze provincie innondate ogni volta che nasce una rotta di fiume. Una rotta del Po tutti sanno che porta un'innondazione di 70,000 ettari, come quella fra Secchia e Panaro, che si è rinnovata due volte in questi ultimi anni. Una rotta del Reno vi innonderà 30,000 ettari; e poi di-

scendendo, dirò che non ci sono innondazioni che non siano di 5, 6, 7 od 8,000 ettari, e per delle durate di mesi, per non dire d'anni.

Dunque io ho parlato in senso relativo, mentre le innondazioni prodotte dai torrenti cha corrono per ghiaie, tanto nella bassa, come nell'alta Italia (perchè ripeto non è solamente in quella parte là che si tratta d'innondazioni, ma in tutte le parti d'Italia) passano, distruggono e poi è finita.

SALARIS. Ma resta la distruzione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Perfettamente, l'ho detto; ma dico che è relativa. Io ho parlato della piccola estensione, rispetto alle altre. Del resto io ho detto che i danni sono anche maggiori in proporzione di superficie, perchè generalmente si tratta di terreni coltivati ad agrumeti; ed un ettaro coltivato ad agrumeto, costa, mi hanno detto, anche 35,000 lire, cioè dieci volte tanto di uno dei migliori ettari di terra coltivabile nelle pianure della valle del Po.

In massima intanto noi siamo tutti d'accordo, e la questione si riduce all'applicazione pratica, al tornaconto materiale. L'onorevole Plutino ha detto che io parlando dei torrenti che sono nelle zone studiate al tempo dell'onorevole Spaventa, ho messo in conto anche le opere d'imbrigliamento delle valli superiori; ma io ho distinto, onorevole Plutino; io ho detto che per i quattro torrenti del Jonio per 25 chilometri fra tutti di arginature, che difenderebbero 1385 ettari di terreno, occorre una spesa di 3,418,000 lire. Ho poi aggiunto che un altro milione e 845,000 lire, che è quello a cui alludeva, sarebbe necessario per l'imbrigliamento degli sbocchi, nelle valli, degli influenti principali; ma comprenderà che se per difendere 1355 ettari dovremo spendere 3 milioni e mezzo o 4 milioni, non c'è, almeno a primo aspetto, un immediato e corrispondente tornaconto. Sicuro che se questi 1355 ettari fossero di agrumeti, allora ci sarebbe il tornaconto; ma si tratta di ben altro che agrumeti! Ad ogni modo questo non è che per schiarimento della cosa.

In quanto alle raccomandazioni fatte per tronchi di strade, siccome domani tra ministro e Commissione si farà una rassegna di tutte quante le proposte di aggiunta, che sono state fatte, così terremo conto, e faremo l'esame anche della proposta dell'onorevole Plutino, imperocchè intendimento nostro sarebbe questo: che oggi si discutano le tabelle, non votando la somma finale, perchè se vi saranno aggiunte possano essere introdotte lunedì, sperando di trovarci in completo accordo colla Commissione. Lunedì o in altro giorno si leggerebbe l'elenco delle aggiunte che Commissione e Ministero possono accettare; così ciascuno saprà a che cosa attenersi, e molti forse potranno risparmiare discorsi di raccomandazione, una volta che le loro proposte fossero accettate. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti nella discussione dell'articolo 2, passeremo all'elenco 2° tabella *B*.

Come ho detto ieri, bisogna discutere prima l'elenco 2°, perchè esso comprende 1,495,100 lire le quali formano parte dell'elenco n° 1. Non si può dunque votare l'elenco n° 1, se precedentemente non siasi approvato l'elenco n° 2.

Il primo numero d'ordine delle opere di questo secondo elenco, tabella *B*, riguarda la *Derivazione per Rapolla di un tratto della strada nazionale di Matera, provincia di Potenza*, lire 140,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fortunato.

FORTUNATO. Mi permetta la Camera di rivolgere una brevissima raccomandazione al ministro dei lavori pubblici. Se or ora l'onorevole Agostino Plutino non m' avesse preso la mano, sarebbe spettato a me l'onore di aprire la lunga serie di raccomandazioni e di sollecitazioni a proposito di questo disegno di legge. (*Ilarità*)

Prima per ordine di numero fra i lavori di sistemazione e di rettificazione delle vie nazionali, compresi nell'elenco II della tabella *B* annessa all'articolo 2 di questo progetto, che stanzia duecento milioni di lire per opere straordinarie stradali e idrauliche nei bilanci 1881-1894, è questa deviazione per l'agro di Rapolla, nel circondario di Melfi, d'un tratto della via nazionale materana, che va, com'è noto, da Eboli a Barletta. La tabella *B* comprende tutte le opere stradali, per un ammontare di 95 milioni; ma l'elenco II ne preleva soltanto un milione e poco meno che 500 mila lire. Ora di questa deviazione, il costo della cui opera non supera le 140,000 lire, l'onorevole relatore, a pagina 125 degli allegati alla sua elaboratissima relazione, presentata il 28 novembre dell'anno scorso, si esprime così:

« Per movimenti franosi manifestatisi lungo la nazionale di Matera in contrada Macarico (provincia di Potenza) si riconobbe d'indispensabile necessità il deviare la strada stessa, anzichè conservarla nella stessa sua sede con opere di consolidamento che avrebbero costato un'enorme spesa.

« Il tracciato prescelto fu quello per Rapolla che presenta maggiori garanzie di solidità e comodità di transito, nonchè conveniente anche dal lato economico, poichè il comune di Rapolla si è offerto di concorrere nella spesa per lire 30,000.

« Questo lavoro è importante e urgente. »

Trattasi dunque di una deviazione ormai necessaria di via nazionale, che importa una spesa lieve

e che, per di più, ha il concorso volontario e libero da parte di un comune.

Basterebbe tutto ciò per giustificare la raccomandazione, che io fo all'onorevole ministro dei lavori pubblici: quella cioè che il numero d'ordine, che per sè stesso non ha precedenza di sorta, si traduca nel fatto come titolo possibile di preferenza fra tutti i lavori segnati in questo elenco. Ma vi è un altro motivo, un più valido e più forte motivo, a sostegno delle mie parole.

Questa deviazione riguarda gli 8 chilometri, che la via nazionale materana fa nello ascendere il Vulture dall'Olivento, giù nel vallone di Ripacandida, all'abitato di Barile; e il progetto riduce a via nazionale i 4 chilometri dell'agevole via comunale dal suddetto vallone all'abitato di Rapolla, avvalendosi poi dell'ottima via provinciale di Melfi da Rapolla a Barile, e riducendo, per questo verso, di 4 chilometri tutto il percorso della stessa nazionale da Barletta ad Eboli.

Or questo progetto, che si risolve in un beneficio reale per l'erario nella spesa totale della manutenzione annua, perchè raccorcia, ripeto, di quattro chilometri tutto il percorso della via; questo progetto è vecchio forse quanto la stessa via nazionale, che pur conta mezzo secolo di vita, perchè invano si è tentato più volte di mettere in tutti i modi riparo ai continui e periodici franamenti della salita del Macarico. Ufficialmente però, o, meglio, ufficiosamente le pratiche rimontano a nove anni addietro; perchè la deliberazione del concorso volontario di lire 30,000 da parte del comune di Rapolla ha la data del 22 marzo 1872. Ma le prime istanze, come al solito, non ebbero effetto che nella primavera del 1875, quando, interrotto il traffico per enormi scoscendimenti cagionati da piogge torrenziali, fu ordinato dalla prefettura di Potenza, ed eseguito dal Genio civile di Basilicata, lo studio di massima d'una possibile rettifica, che fu appunto questa di Rapolla, *riconosciute irremovibili* (è bene notare) *le cause del franamento*. Eppure, non prima dell'ottobre del 1877 fu fatta, come per legge, la debita ispezione; non prima del dicembre 1878 fu compiuto lo studio definitivo; non prima del febbraio 1879 questo studio fu approvato dal Cosiglio superiore dei lavori pubblici. Così, dopo otto anni dalla prime istanze, dopo cinque dai danni avvenuti, pareva pur giunta l'ora finalmente di vedere iscritta la spesa di questa deviazione nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Ma l'onorevole ministro, dopo tutto un altro anno di silenzio, fece noto un bel giorno al comune di Rapolla, con sua lettera del 9 gennaio 1880, *avere egli creduto meglio comprendere la deviazione della via nazionale materana in questo disegno di legge*, che presentò alla Camera il 29 maggio dell'anno scorso. È proprio il caso di dover dire: *timeo Danaos et dona ferentes!*

Io non voglio discutere l'equità della presa deliberazione; del resto, cosa fatta capo ha. Ma posso e devo far notare all'onorevole ministro, che, di questo passo, occorrerà almeno un altro anno prima che il disegno di legge abbia efficacia di legge; posso e voglio domandargli, se non crede equo e doveroso dare una possibile preferenza a questa deviazione di Rapolla, trascorso un decennio dacchè per essa fu iniziata la pratica necessaria!

Io non traggo argomento alla mia raccomandazione dal fatto, che lo Stato nulla ha erogato pel circondario di Melfi dal 1860 in poi: lungo la stessa via nazionale, pel tratto che percorre l'abitato di Barile, il Consiglio di Stato non ancora ha ben deciso se, nell'opera che spetta al comune per l'allargamento interno, bisogna concedere al municipio tutta o parte della somma, che lo Stato dovrebbe erogare per la traversa esterna di quel tratto medesimo. Traggo bensì argomento alla mia raccomandazione dal sacrificio stesso, che il comune di Rapolla compie di sua iniziativa e volontà verso lo Stato, perchè i voti di tutto il circondario siano presto esauditi. Trattasi d'un piccolo comune di montagna, di meno che quattro mila abitanti, che pure versa in tristissime condizioni finanziarie. Basti dire, che l'anno scorso, non ostante avesse ridotto le spese al puro necessario, e raggiunto il *maximum* delle sovrimposte, gli esiti, che sommarono a lire 30 mila, superarono di sette mila tutte le entrate; e il disavanzo non fu colmato che con l'eccedenza alla sovrimposta stessa del tributo fondiario!

Or quando penso che lo Stato, il quale ha pure erogato milioni e milioni per sovvenire grandi città fallite o prossime a fallire, e che spenderà in pochi anni 60 milioni in opere edilizie della capitale; quando penso che lo Stato, il quale ha pure un bilancio d'un miliardo e 200 milioni, accetta di buon grado un soccorso di lire 30,000 per un'opera tutta sua, il cui ammontare non supera le 140,000 lire, soccorso eccezionale, che viene da un povero comune di Basilicata: a me pare, o signori, che sia obbligo patrocinare la causa di questo povero comune, di questo modestissimo interesse locale, che si risolve a profitto d'una delle più importanti vie nazionali dell'Italia meridionale.

Ed io, che al nostro onorevole Baccarini non fo certo il torto di credere, che egli non curi il patrocinio dei più deboli e dei più umili, io mi auguro che, approvato dal Parlamento il disegno di legge, vorrà

dare pronta esecuzione alla rettifica della via materana presso Rapolla, preferendola possibilmente a tutti i lavori segnati nell'elenco II della tabella *B*.

Sarei anche grato all'onorevole relatore di sapere, su questo proposito, il suo autorevole parere, che gli viene dalla conoscenza che ha de' nostri pubblici lavori.

GRIMALDI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, *relatore*. Mi preme di dichiarare due cose in risposta all'egregio mio amico e collega Fortunato. La indicazione dei numeri non significa alcuna ragione di precedenza. Così in questo, come nell'altro elenco val la pena di ripetere, che la precedenza è lasciata al ministro, perchè il ministro è il solo giudice competente, con tutti gli elementi che ha, di determinare le ragioni di preferenza nella costruzione di una strada sull'altra, di un'opera sull'altra. Dichiaro, in secondo luogo, che le ragioni esposte dal collega Fortunato e che io avevo già studiato nello stendere la relazione, sono così convincenti e così chiare, che spero e credo anch'io, come lui, che il ministro vorrà aver riguardo, nello stabilire la precedenza nei lavori di rettifica delle strade nazionali, alla strada segnata nel numero primo, per tutte le cose dette dal collega Fortunato, alle quali aderisco.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io dichiaro al mio egregio e carissimo amico Fortunato che terrò nel più gran conto le sue raccomandazioni, sia per ciò che riguarda la preferenza, sia per ciò che riguarda la esonerazione delle 30,000 lire in favore del comune di cui egli ha parlato.

FORTUNATO. Domando di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Faccio però, adesso per sempre, una dichiarazione; che in materia di preferenza, dal momento che il Governo deve avere la responsabilità di stabilirla, bisogna che la Camera abbia la pazienza di lasciargliela tutta.

Dopo che il Governo avrà fatto gli esami necessari, potrà risolvere, di volta in volta, la preferenza da dare, rimanendo pur sempre libero alla Camera di domandarne conto, pel diritto di controllo che sempre le spetta.

Dunque io faccio questa dichiarazione generale: che ciascuno esponga pure le ragioni che crede; io le terrò in massimo conto; ma impegni non ne piglio. Rispetto alle 30,000 lire del comune, è una questione d'indole amministrativa. Se è chiesto un concorso, vuol dire che ci sarà un interesse municipale; imperocchè, se la questione riguardasse solo il lavoro della strada, essendo essa strada nazionale, il Governo non solo non ha diritto, ma altresì il dovere di non accettare concorsi da nessuno. L'opera essendo nazionale, i comuni non devono concorrervi. Ma, se si tratta di un concorso, ritenga, e lo saprà forse meglio di me, che c'è qualche cosa di interesse comunale. Ad ogni modo si tratta di una questione d'ordine amministrativo, che dichiaro di esaminare e di trattare il più benevolmente che mi sarà possibile.

PRESIDENTE. L'onorevole Fortunato ha facoltà di parlare.

FORTUNATO. Ringrazio l'onorevole relatore e prendo nota delle parole dell'onorevole ministro, cui però fo osservare, non aver io ho menomamente accennato alla esonerazione delle lire 30 mila, votate dal comune di Rapolla fin dal 1872. Il comune di Rapolla non ha ritrattato nè intende punto ritrattare la parola data, che, più che un'obbligazione, è per esso un impegno d'onore.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Per aggiungere un'altra dichiarazione ed è questa: che i numeri di ordine non significano nulla rispetto alla precedenza dei lavori; non sono che un'iscrizione, perchè è una necessità il farla.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti sull'articolo 1, ne metto ai voti la tabella:

1. Derivazione per Rapolla di un tratto della strada nazionale di Matera (Potenza), lire 140,000.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Passeremo al n° 2.

Debbo però fare un'osservazione generale: potrebbe essere stato proposto qualche emendamento che abbia in qualche modo rapporto colle opere contenute nell'elenco e che si metteranno ai voti: io procurerò di usare la maggiore attenzione; ma siccome potrebbe accadere, senza che io lo sapessi, che la votazione di un articolo pregiudicasse qualche emendamento, così prego gli onorevoli colleghi, che proposero emendamenti, di chiedere a tempo la facoltà di parlare.

Metto ai voti il n° 2 della tabella: Rettificazione della strada nazionale delle Calabrie in contrada Grada (Potenza), lire 58,000.

(È approvato, e lo sono del pari i seguenti numeri fino al 5 inclusive:)

3. Variante della traversa di Cosenza (Cosenza), lire 139,600.

4. Ponte sul Coscile disalveato. Strada nazionale, n° 36 delle Calabrie (Cosenza), lire 41,500.

5. Ponte sul Pesipè nella strada nazionale delle Calabrie (Catanzaro), lire 38,000.

6. Sistemazione della strada nazionale del Piccolo San Bernardo tra l'abitato di Runas e il ponte di Equilive (Torino), lire 90,000.

Su questo articolo chiese di parlare l'onorevole Rolland, che propose un emendamento del seguente tenore:

« Nell'elenco II, annesso alla tabella *B*, dopo il n° 6 propongo lire 100,000 per migliorare i passi più difficili sulla strada nazionale da Ivrea ad Aosta. »

Poi c'è un altro emendamento dello stesso onorevole De Rolland, del seguente tenore:

« Al n° 6 dell'elenco annesso alla tabella *B*, propongo la seguente aggiunta: Chiedo, che si facciano solleciti studi per la pronta e intera rettificazione delle due strade nazionali da Aosta al Piccolo e al Gran San Bernardo e per la continuazione di quest'ultima sino al confine svizzero. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Rolland.

DE ROLLAND. Se la frontiera è l'insegna della nazione, il viaggiatore che dalla Francia, e specialmente dalla Svizzera, entra per la prima volta nella valle aostana, non deve al certo, in riguardo di viabilità, formarsi un gran concetto dell'Italia.

Le due diramazioni della strada da Ivrea ad Aosta che da questa città mettono, l'una, a piè del Gran San Bernardo, l'altra alle falde del Piccolo, di nazionali non hanno che il nome.

O per antica difettosa costruzione, o perchè nella maggior loro estensione mai rettificate, o perchè saltuariamente mal sistemate e peggio mantenute, quelle strade sono in tale stato deplorevole, che, transitandovi, il viandante non può fare a meno di domandarsi, senza trovare risposta, a quali principii s'informa il Governo nel credere, con simili mezzi di comunicazione, di mantenere il suo debito verso la civiltà e il progresso, come ad un gran popolo si addice, e di soddisfare alle più ovvie esigenze della giustizia distributiva.

Coi doni, di cui la natura non le fu avara, la valle di Aosta ha nel suo seno elementi di grande ed invidiabile prosperità; ma la scarsezza, e l'immensa e costosissima difficoltà dei trasporti paralizzano ogni sforzo ed ogni moto della sua vita economica.

Ha miniere importanti di zinco, di amianto, di piombo, di rame; il suo ferro, specialmente quello di Cogne, è fra i migliori d'Europa, e non teme il confronto con quelli dell'isola d'Elba e della Svezia, eppure, l'industria metallurgica è in completa decadenza, e pressochè abbandonata; possiede ricche zone di terreni antracitosi, ha folte ed estesissime foreste, e queste rimangono infruttifere, e quelle, inutili, giacenti sotto terra, mentre in Italia si difetta di combustibile.

La bellezza dei suoi laghi, delle sue praterie, dei suoi maestosi ghiacciai, dei numerosi e pregiatissimi suoi monumenti romani e medioevali, e dei suoi riputati stabilimenti termali, dovrebbe fare della valle di Aosta il ritrovo dei forestieri; ma invece, allontanati dalla insufficienza delle strade, o dal cattivo stato in cui trovansi quelle esistenti, il loro concorso si va facendo ogni anno più scarso.

E così, in mezzo a tante naturali ricchezze, agricole, minerali e forestali, nella impossibilità di utilizzarle e di trarne profitto esportandole, i laboriosi abitanti di quelle dimenticate contrade sono costretti ad emigrare su larga scala, in cerca di lavoro, e guardando al di là delle Alpi, fanno confronti che una savia politica avrebbe dovuto prevenire, e che amor di patria consiglia di fare assolutamente cessare.

Mentre, in forza della provvida legge del 30 agosto 1868, apportatrice di grandi benefizi, quando viene applicata con savi e pratici criteri, senza esagerarne il carattere di obbligatorietà, ed essenzialmente tenendo conto delle speciali condizioni delle diverse località, i municipi sono obbligati a fare eseguire, con sacrifizi superiori alle loro forze, con lamenti che da tutte le parti si muovono, e non di rado con un lusso senza relazione colle scarsissime loro finanze e coi meschini loro commerci, numerose strade comunali, la cui necessità è spesse volte assai problematica; mentre i municipi sono impoveriti per la costruzione di quelle arterie la cui stessa utilità non è sempre dimostrata, e che molti di essi certamente non potranno mantenere in buono stato di manutenzione, le strade nazionali colle quali queste devono congiungersi, rimangono incomplete, completamente trascurate, ed il transito, sempre difficile, vi è non di rado impossibile.

Sulla linea del gran San Bernardo, la strada nazionale da Aosta a Saint-Rhémy non ha, in media, che tre metri appena di larghezza. Le pendenze in diversi punti oltrepassano il 10 e sino il 15 per cento, e tale è la strettezza di molte curve che spesso succedono disgrazie.

Da Saint-Rhémy poi al confine svizzero, non esiste che una strada mulattiera praticabile per soli cinque mesi dell'anno. Durante gli altri sette mesi, non viene nemmeno sgombrata dalle nevi, ed i pedoni sono costretti ad andare alla ventura, non avendo altra

guida che rari pali indicatori il più delle volte rovesciati dalla bufera.

Eppure, o signori, quel monte, reso celebre dal passaggio a venti secoli di distanza di due dei più grandi capitani che abbia avuto il mondo, Annibale e Bonaparte, è traversato annualmente da oltre 20 mila persone, la maggior parte delle quali sono operai delle limitrofe provincie, che emigrano nella Svizzera o nella Francia.

Sul principio del secolo, Napoleone, che aveva il genio di tutte le cose grandi, aveva decretata l'apertura, sul Gran San Bernardo, di una strada che avrebbe fatto degno riscontro a quella detta del Sempione, d'ordine suo tagliata, essa pure, in mezzo alle Alpi, con tanto stupore delle genti; ma gli mancò il tempo per farla eseguire.

Più tardi, cinquant'anni or sono, il piccolo Piemonte, dal coraggio più grande del corpo, cercava esso pure di costruirvi una strada carreggiabile, della quale si vedono tuttora le traccie; ma ragioni politiche internazionali lo costrinsero prepotentemente ad abbandonare i lavori, che non furono mai ripresi; il vaso di creta si era urtato contro il vaso di ferro.

Ebbene, o signori, quello che il primo Napoleone non ebbe agio di fare, quello che illegittime influenze diplomatiche impedirono al Piemonte di eseguire, l'Italia lo deve compiere, e ho fiducia che lo compirà (*Bene!*): me ne dà affidamento il sentimento di equità e di convenienza politica che in quest'Aula ha sempre regnato sovrano. (*Bene!*)

Sulla strada del piccolo San Bernardo, da Aosta a Pré St-Didier, il tratto sotto il reale castello di Sarre, quelli di Saint-Pierre-Villeneuve, di Arvier-Liverogne, e sotto Rhunaz, sono talmente angusti e rapidi che il transito vi è sempre malagevole assai.

Fra l'abitato poi di Rhunaz e il ponte di Equilive, il passo, rinserrato fra la montagna e la Dora Baltea che corre ai suoi piedi in fondo ad un immenso precipizio, è talmente stretto, e tante e sì brusche sono le risvolte, che per traversarlo con carrozze o con carri, bisogna prima avvisare della sua presenza i viandanti che vengono in opposta direzione, affinchè possano ripararsi e sostare. Se poi si considera che le pendenze oltrepassano il 12 per cento, di leggieri si comprenderà come, specialmente nella stagione invernale, col ghiaccio e con due metri di neve, il transito sia pericolosissimo e spesso impraticabile agli stessi indigeni i più robusti.

Però, quella via di comunicazione che mette la nostra rete stradale in diretta relazione colla francese, è molto importante, e sta per diventare sempre più frequentata, ora che quella nazione ha decretata la costruzione di una ferrovia che metterà alle falde del piccolo San Bernardo traversato, sui due versanti, da una buona strada carreggiabile. Ma, o signori, non sono soltanto le esigenze dell'industria e del commercio, l'incremento dell'agricoltura, il progresso della pastorizia e la sicurezza dei viandanti, che richiedono in quella località la pronta esecuzione di opere urgentissime. Considerazioni politiche e strategiche di gran rilievo vi richiamano la speciale attenzione del Parlamento, essendo sempre stata l'alta parte della valle di Aosta il passaggio sul quale quelle forti e patriottiche popolazioni hanno resistito alle invasioni antiche e moderne. Francese è il loro linguaggio, ma italianissimo il cuore. (*Bene!*)

E poichè ho parlato delle strade nazionali, mi permetta la Camera di accennare di volo ad un altro principalissimo fattore di prosperità e di civiltà.

Grazie all'energica iniziativa ed all'illuminata costanza del Comitato promotore di Aosta, in forza della legge del 20 luglio 1879, quella valle dovrà finalmente avere ancor essa, prima del 1886, una ferrovia che la metterà in più intime relazioni colle altre parti d'Italia.

Venti mesi però sono trascorsi dalla promulgazione della legge, ed i lavori appaltati non arrivano che a 2 chilometri e 800 metri, e soltanto in questi giorni è stato messo in corso di pubblicazione un avviso d'asta per l'appalto di altri circa 10 chilometri; intanto, la strada nazionale da Ivrea ad Aosta in diverse parti rimane completamente trascurata. Sotto Montjovet specialmente, sul tratto che da Saint-Vincent mette a Châtillon, e su quello in faccia di Champ de Praz, sono necessarie importantissime rettificazioni che furono anche accertate dal Genio civile; ma i progetti sono completamente lasciati in disparte, col pretesto principalmente della prossima costruzione della ferrovia; e quelle popolazioni, i cui bisogni furono da tanti anni riconosciuti, e che vedono sempre insoddisfatte le loro più legittime aspirazioni, rimangono ansiose e sfiduciate, contando i giorni e le ore, ed il provvedimento che doveva rialzarle, il provvedimento destinato a migliorarne le condizioni, sinora non ha fatto che peggiorarle.

Mi preme però di dichiarare, che non intendo punto fare recriminazioni contro l'onorevole Baccarini, per il pessimo stato della viabilità nella Valle d'Aosta. Conosco le sue benevole intenzioni in proposito; credo che il paese possa ripromettersi buoni frutti da alcune disposizioni date non ha guari sulle mie istanze, dal dicastero cui egli presiede; e già, grazie alle medesime, si è potuto far uscire dagli archivi, dove giaceva sotto la polvere, un antico progetto, per la rettificazione importante di un

tratto della strada nazionale del piccolo San Bernardo, sotto al comune di La Salle. Questo progetto, debitamente modificato e riformato, deve essere stato trasmesso, qualche tempo fa, al Ministero, e me ne auguro prossima l'approvazione.

So che il ritardo nell'iniziare i lavori della ferrovia dipende da tutt' altro che dalla volontà dell'onorevole ministro, e so anche che le sue premure non si limitano al miglioramento delle strade nazionali, ed alla esecuzione della decretata ferrovia, ma, con savia preveggenza, hanno per obbiettivo più larghi orizzonti, i quali confido non tarderanno ad essere raggiunti. La più alta montagna dell'Europa, il gigante delle Alpi, dovrà inchinarsi anch'esso dinanzi al progresso. (*Bene!*)

Potrei fare ancora molte considerazioni sulle condizioni anormali della viabilità nella Valle d'Aosta, ma il tempo corre, o signori, i vostri momenti sono preziosi, e non abuserò più lungamente della indulgenza di cui mi foste larghi.

Con disadorna e sconnessa parola, ma colla brutale eloquenza dei fatti, ho cercato di farvi conoscere eccezionali circostanze che richiedono eccezionali provvedimenti. Non so se avrò raggiunto l'intento, ma mi conforta il pensiero che alla povertà del mio dire avrà supplito l'alta vostra sapienza. (*Bene!*)

Prego dunque la Camera di voler approvare lo stanziamento della somma necessaria per la rettificazione urgentissima del tratto della strada nazionale del piccolo San Bernardo, tra l'abitato di Rhunaz e il ponte di Equilive, indicata al numero 6 dell'elenco 2° annesso alla tabella *B*, e prego vivamente il ministro di volersi compiacere, in vista della grande urgenza, di dare le necessarie disposizioni perchè i lavori siano appaltati appena ne sia autorizzata la spesa.

Mi rivolgo poi alla sua giustizia affinchè i lavori della ferrovia siano seriamente e con sollecitudine iniziati, con energia affrettati ed eseguiti sull'intera linea, tenendo conto di tutte le esigenze alle quali la linea medesima deve soddisfare.

E se le opere da me indicate come necessarie sulla strada nazionale Ivrea-Aosta, per alcune delle quali debbono già esistere speciali progetti, non possono per ora essere interamente eseguite, prego l'onorevole ministro di voler almeno provvedere per il miglioramento della strada medesima nei passi più difficili.

A quest'uopo propongo lo stanziamento della somma di 100,000 lire. Spero che la Commissione e il Governo non avranno difficoltà ad accettare la mia proposta, e prego la Camera di volerla approvare.

Propongo infine che l'onorevole ministro dei lavori pubblici sia invitato a far eseguire solleciti studi per la pronta ed intera rettificazione delle due strade nazionali del Piccolo e del Gran San Bernardo, e per la continuazione di quest'ultima sino al confine svizzero.

Coll'accogliere queste proposte, o signori, voi farete atto di giustizia riparatrice, conforme ai principii della civiltà moderna, assicurando, con gran beneficio d'Italia, l'avvenire economico d'una regione per tanti titoli cotanto benemerita. E tutelando alti interessi morali e politici che s'impongono imperiosamente all'attenzione del Parlamento, la Camera e il Governo affermeranno ancora una volta quella solidarietà del sentimento nazionale che è tanta parte della nostra forza e delle nostre speranze. (*Bene! Bravo! — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*)

PRESIDENTE. L'onorevole De Rolland, ha approfittato della sua inscrizione al n° 6 per sviluppare l'emendamento che ha presentato. Siccome però il suo emendamento è aggiuntivo ed ha lo scopo di migliorare il percorso della strada nazionale da Ivrea ad Aosta, così sarà votato quando sia finita la discussione sulla tabella, secondo quanto abbiamo stabilito.

Procederemo dunque ora alla votazione dell'articolo 6 collo stanziamento di lire 90,000, e finita la discussione sulla tabella voteremo l'aggiunta dell'onorevole Di Rolland e tutte le altre che furono presentate. Metto dunque ai voti l'articolo 6.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io sperava di poter rispondere a tutti; visto però che si mettono ai voti una ad una le opere stabilite nella tabella, è necessario che io dica una parola di risposta, molto più dopo le interessantissime considerazioni svolte dall'onorevole De Rolland.

L'onorevole De Rolland, se ho bene compreso, raccomanda la pronta esecuzione dei lavori che sono già iscritti in questa tabella al numero 6, vale a dire il compimento, la sistemazione (rettificazione piuttosto dovrebbe dire) del tratto di strada nazionale del Piccolo San Bernardo tra l'abitato di Rhunaz e il ponte di Equilive: di più egli raccomanda (sempre se ho ben compreso) di fare degli studi per una consimile rettificazione della strada del gran San Bernardo, e specialmente di compiere gli ultimi cinque o sei chilometri verso il confine svizzero, che attualmente credo non siano che una strada mulattiera, o presso a poco, tratto di strada che per nove mesi dell'anno resta coperto dalle nevi Per conse-

guenza non si tratta che di attivare una via carrozzabile per qualche mese di estate.

Ad ogni modo, per questa parte della sue raccomandazioni, io prendo impegno di fare eseguire gli studi che egli ha richiesti; alcuni sono già fatti, ma per questo tratto, che è sull'estremo confine, non esiste studio dettagliato in modo da potersi fare un concetto di quello che possa importare la relativa spesa. L'onorevole De Rolland stesso non chiede nessuna somma speciale, e soltanto, dopo avere stampato il suo ordine del giorno che si riferiva a queste due parti, adesso propone un altro emendamento con cui chiede 100,000 lire, non ho ben compreso per quale lavoro speciale.

PRESIDENTE. Per migliorare il transito.

Rileggerò la sua proposta:

« Domando l'aggiunta di lire 100,000 per migliorare il transito sui passi più difficili della strada nazionale da Ivrea ad Aosta. »

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ecco: su questa domanda di 100,000 lire in genere per migliorare i passi più difficili della strada nazionale Ivrea-Aosta, dirò che si tratta di tanti piccoli lavori che trovano la loro sede naturale nel bilancio. In questa legge bisogna comprendere tutte quelle opere, anche di strade nazionali, che richiedono spese per le quali sarebbe necessaria una legge speciale. Quando non si tratta che di piccole correzioni, alle quali provvede il bilancio stesso, ed al disotto delle 30,000 lire, non c'è bisogno di autorizzazione speciale, poichè si tratta di strade nazionali. Se si trattasse di strade provinciali, direi anch'io che bisognerebbe parlarne adesso, perchè poi non se ne potrebbe parlare più. Ma per la strada nazionale non c'è bisogno d'altro che del bilancio. Dunque siccome pare che la somma di 100,000 lire che l'onorevole De Rolland chiede sia il risultato di tante piccole somme, lo prego di desistere dalla sua domanda, visto che, al bisogno, sarà il caso di provvedere colle inscrizioni che si fanno annualmente per lavori consimili.

Io gli prometto che quando conoscerò di che si tratta in via particolareggiata, mi occuperò di fare le relative proposte nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Si tratterebbe di quella specie di lavori pei quali ho già dichiarato che s'era riservata la somma di due milioni e mezzo, media delle spese di miglioramenti che si facevano. La parte più grossa è già stata compresa in questi elenchi, ed un'altra parte s'andrà aggiungendo man mano che se ne riconoscerà il bisogno. Non occorre comprendervi le piccole somme cui si riferisce l'onorevole De Rolland, e tanto meno occorre di farlo ora che non si ha ancora un concetto esatto dei lavori da farsi. Spero pertanto che l'onorevole De Rolland si riterrà soddisfatto di questa mia promessa, e di quella che ora aggiungo di affrettare i lavori della ferrovia Aosta-Ivrea.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Rolland.

DE ROLLAND. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni, e gratissimo, ne prendo atto.

PRESIDENTE. Allora ritira la sua proposta.

DE ROLLAND. Ritiro la domanda delle 100,000 lire, ma mantengo la parte che si riferisce agli studii da farsi.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dichiaro che farò fare tutti gli studii pei quali egli ha fatta raccomandazione nel suo ordine del giorno stampato e nel suo discorso.

DE ROLLAND. Allora ritiro l'una e l'altra proposta.

PRESIDENTE. Passiamo dunque ai voti.

6. Sistemazione della strada nazionale del Piccolo San Bernardo tra l'abitato di Runas e il ponte di Equilive (Torino), lire 90,000.

Chi approva l'articolo 6 è pregato di alzarsi.

(È approvato, e sono approvati senza discussione i numeri seguenti sino al 12 inclusivamente:)

7. Opere di consolidamento nel tronco della strada nazionale fra la Sella Crociata e il Colle del Contrasto (Catania), lire 37,500.

8. Sistemazione della strada nazionale del Tonale entro e fuori Vezza d'Oglio (Brescia), lire 178,000.

9. Trasporto dalla strada nazionale del Tonale della Traversa di Pontagna (Brescia), lire 150,000.

10. Ponte sul Burano lungo la strada nazionale Flaminia, n° 29 (Pesaro), lire 54,000.

11. Correzione della strada nazionale Flaminia tra i ponti della Fornace e dell'Orecchia (Pesaro), lire 82,000.

12. Ponte sul torrente Bormida lungo la strada nazionale da Savona a Ceva (Genova), lire 125,000.

13. Rettificazione della strada nazionale Spezia-Cremona tra il ponte del Muraccio e la rampa d'accesso al ponte Caprio (Massa), lire 14,500.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Qui c'è un errore di cifra. Deve dire 84,500 lire, e le 70,000 lire delle opere varie lungo le strade nazionali, di cui al n° 16, vengono soppresse, salvo ad attendere le finali deliberazioni della Camera.

PRESIDENTE. Allora l'articolo 16 rimane soppresso. Però l'onorevole Lugli aveva chiesto di parlare sull'articolo 16. È presente l'onorevole Lugli?

LUGLI. Son qui.

PRESIDENTE. La cifra del numero 13 viene portata a 84,500 lire e il 16 rimane soppresso. Quindi mi pare che l'onorevole Lugli non avrebbe più ragione di parlare. In ogni modo ne ha facoltà.

LUGLI. Non creda la Camera che io voglia fare un discorso, perchè alle 11 3/4 non ne è il caso, ed anche perchè conoscendo gli umori di lei io non voglio forzarla ad applaudirmi anticipatamente. (*Si ride*) Mi era inscritto al numero 16, appunto perchè vedevo un titolo generico: *Opere varie sulle strade nazionali*, e volevo chiedere all'onorevole ministro a quali opere riteneva che fosse applicabile la somma indicata in detto articolo 16. Io volevo ricordargli un lavoro di non grande importanza, ma di grande utilità. Si tratta di una piccola correzione indispensabile nella strada che da Bologna va a Firenze, quella *delle Filigare*. C'è un punto, e precisamente nel tratto fra le due località di Predosa e Sabiuno, dove s'incontrano pendenze che superano il 12 per cento, e all'incontro della *Guarda* vi è una sezione così angusta, dove generalmente succedono dei grandi inconvenienti ai rotabili che passano per quella strada.

E tanto necessaria la rettifica di questo tratto di strada, che fin dall'epoca del primo regno d'Italia, fu studiato il relativo progetto, e furono anche espropriati, per cura dello Stato, i terreni necessari alla correzione. Lo Stato dunque oggi si trova ad aver pagata ai proprietari l'espropriazione per la rettifica di questa strada, mentre i terreni sono rimasti in mano ai proprietari medesimi, senza che la rettifica della strada siasi mai eseguita. Io dunque, in occasione della discussione dell'articolo 16: « Opere varie lungo le strade nazionali » doveva richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su questa correzione utilissima, anzi necessaria; imperocchè se nella costruzione di strade comunali obbligatorie si è prescritto che le pendenze non siano superiori al 7 o all'8 per cento, non capisco come in una strada nazionale di primaria importanza si debba tollerare che si mantengano pendenze che eccedono il 12, il 13 ed il 14 per cento.

Per conseguenza io spero che il mio illustre amico l'onorevole ministro dei lavori pubblici, vorrà accettare questa mia modestissima raccomandazione, di verificare cioè lo stato delle cose, di completare i lavori di rettificazione da me indicati, allo scopo di togliere gli inconvenienti che mi sono permesso di accennare alla Camera, abusando della sua benevolenza a mio riguardo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. In sostanza l'onorevole Lugli non fa altro che una raccomandazione senza proporre nessuna somma; io non saprei dire adesso di quale importanza possa essere questo lavoro rispetto alla spesa; ma siccome suppongo che si tratti di una spesa inferiore alle 30,000 lire non posso dare altra risposta che quella che ho già data all'onorevole De Rolland.

Ad ogni modo, siccome prima di chiudere la discussione sulla tabella, bisognerà fare qualche cosa nel senso dell'articolo che ora si sopprime, non fosse altro per pareggiare le somme della tabella stessa e portarle a cifre determinate, così io procurerò di tener conto delle raccomandazioni fatte dall'onorevole Lugli.

LUGLI. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni che ha fatte.

PRESIDENTE. Metto ai voti il n° 13 per rettificazione della strada nazionale Spezia-Cremona tra il ponte del Muraccio e la rampa d'accesso al ponte Caprio, nella somma di lire 84,500.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

14. Ponte Olivo sul torrente Gela lungo la strada nazionale dal Gigliotto a Terranova (Caltanissetta), lire 47,000.

(È approvato.)

15. Rettifica e sistemazione del tratto della nazionale Livorno-Mantova dal ponte di Calavorno al ponte di Campia (Lucca), lire 230,000.

CERULLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A proposito di che?

CERULLI. Sull'elenco, prima che sia posto in votazione. (*Rumori*)

GRIMALDI, *relatore*. Rimane aperto per ora; non si vota.

PRESIDENTE. Chi approva il n° 15 è pregato di alzarsi.

(È approvato)

Ora passeremo agli emendamenti aggiuntivi presentati sopra questa tabella.

Il primo è quello degli onorevoli Serafini, Dari, Corvetto e Finzi. Esso è del seguente tenore:

« I sottoscritti domandano che all'elenco II, annesso alla tabella *B*, sia aggiunta la correzione della Salita della Scheggia: *lungo la strada nazionale Flaminia-Fano-Scheggia-Fossato.* »

SALARIS. Lo ritirano.

PRESIDENTE. Faccia silenzio; lo ritirerà chi ne ha il diritto.

L'onorevole Serafini ha facoltà di parlare.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. È presente l'onorevole Dari?

Voci. Non c'è.

Altre voci. Sì, c'è!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dari.

DARI. Mi dispiace che non sia presente l'onorevole Serafini il quale aveva l'incarico di prendere la parola su questa proposta.

Io non conosco *de visu* questa salita della Scheggia; ma so per relazioni avute da lui e da altre persone che è una salita che ha una pendenza in qualche punto del 15 o 16 per cento. Io credo che in una strada nazionale, che dovrebbe esser tenuta meglio delle altre, questa pendenza sia troppo grave. Perciò prego l'onorevole ministro a voler provvedere in proposito.

PRESIDENTE. Non è indicata alcuna somma.

L'onorevole ministro accetta questo emendamento?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Bisogna che io mi riservi di rispondere lunedì, perchè non posso accettare emendamenti senza esaminarli bene; questo emendamento è generico, la strada è troppo lunga, e non si può quindi conoscere quale impegno si prende. Lunedì dichiarerò se l'accetto.

GRIMALDI, *relatore.* Intanto si possono svolgere gli altri emendamenti sui quali si fa riserva di riferire lunedì.

PRESIDENTE. Dunque la votazione di questi emendamenti è riportata a lunedì.

Viene ora l'emendamento dell'onorevole Righi:

« Il sottoscritto chiede venga iscritta nella tabella *B*, elenco II strade nazionali, la costruzione del ponte sull'Adige in provincia di Verona, nella località denominata Ponton, che deve congiungere i due tratti della strada *nazionale* detta la strada Tedesca, che dal confine trentino conduce direttamente in Lombardia, ed il cui progetto fu dal Governo approvato soltanto dopo la presentazione dell'attuale progetto di legge. »

È presente l'onorevole Righi?

Una voce. Non è presente.

Altra voce. L'ha già svolto.

PRESIDENTE. Mi pare però che l'emendamento presentato dall'onorevole Cavalletto sia identico.

Voci. Sì, è identico.

PRESIDENTE. Dunque l'emendamento dell'onorevole Righi essendo già svolto, do lettura di quello dell'onorevole Cavalletto:

« All'elenco II della tabella *B*, si aggiunga:

« 15*bis*. Ponte sull'Adige a Ponton, in provincia di Verona, per la continuità della strada nazionale, detta Tedesca, lire 104,000.

L'onorevole Cavalletto ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

CAVALLETTO. La mia proposta completa e rende pratica quella dell'onorevole mio collega ed amico Righi. L'onorevole Righi aveva proposto che fra le opere nazionali da costruirsi si comprendesse anche il ponte sull'Adige a Ponton, ma non aveva però indicato la cifra della spesa occorrente per eseguire quest'opera.

Io completo la sua proposta, e indico quale sarà effettivamente la spesa. Essa sarà di 104 mila lire, e traggo questa notizia dalle informazioni che ho avute sul rispettivo progetto tecnico governativo, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel gennaio scorso. L'onorevole Righi, con ornate parole e con efficacia di argomenti, ha dimostrate l'utilità e la necessità di questo ponte, e infatti basta osservare la carta topografica della valle dell'Adige e l'andamento della strada nazionale che discende da Trento, per renderci conto dell'utilità e della necessità di questo ponte. L'antica strada nazionale che discende da Trento ed entra nel nostro territorio presso Dolcè, passa tra Rivoli e Ceraino, e poco a valle di San Giorgio si biforca in due rami; il ramo sinistro va direttamente a Verona, e il ramo destro passa l'Adige nella località di Ponton, e da Ponton, discendendo, passa per Pastrengo e Sandrà, quinci a Castelnuovo interseca l'antica strada nazionale lombardo-veneta e proseguendo per Valeggio e Roverbella va a Mantova.

L'indicazione delle località da me accennate vi mostra l'importanza non che commerciale, ma ben anche militare di questa strada, vi mostra quanto oggidì questa strada possa farsi importante nel caso che dovessimo difendere il nostro confine, e specialmente la posizione strategica di Rivoli e di Ceraino. Ma al punto di Ponton la strada è interrotta perchè manca colà un ponte in muro o ferro, e vi supplisce un ponte natante, un ponte di barche, il quale nelle piene dell'Adige rendesi inoperoso, non potendo resistere all'urto della corrente. Quindi durante le piene dell'Adige, che hanno ogni anno lunghi periodi, la continuità della strada a Ponton resta sospesa. Sarebbe una grande imprudenza il lasciare oggidì cotesta interruzione in località così importante sotto gli aspetti commerciali e militari suenunciati.

L'utilità e la necessità di questo ponte fu ravvisata anche dal Governo, i suoi ufficiali ne fecero la proposta, ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici ne approvò il progetto tecnico per la somma di lire 104 mila. Io spero che l'onorevole ministro non avrà difficoltà di ammetterla nell'elenco II di cui ora parliamo.

PRESIDENTE. Passeremo all'emendamento proposto dagli onorevoli Lunghini, Savini e Zucconi:

« I sottoscritti chiedono che all'elenco II annesso alla tabella *B* sia aggiunta la rettifica del tronco *della strada nazionale Firenze-Ancona* dal

ponte San Salvatore al Portone Pio nella provincia di Macerata della lunghezza di metri 2500 circa e per la spesa complessiva di lire 70,000. »

È presente l'onorevole Lunghini?

(*Non è presente.*)

L'onorevole Savini?

Voci. È mezzogiorno!

PRESIDENTE. Ma scusino, abbiamo presto finito.

È presente l'onorevole Zucconi? (*No*)

Dunque non essendo presenti nessuno dei tre sottoscrittori, l'emendamento resta abbandonato.

Voci. È tardi! A domani!

PRESIDENTE. Abbiano pazienza; mancano pochi emendamenti per finire l'elenco.

Ora viene l'emendamento degli onorevoli Rizzardi e Cavalletto:

« Il sottoscritto domanda che all'elenco II annesso alla tabella *B*, siano aggiunte le opere di rettificazione e sistemazione del tratto della strada nazionale di Alemagna al torrente *Desedan* fra Fortogna e Longarone in provincia di Belluno.

« Spesa . . . . . L. 80,000. »

L'onorevole Rizzardi ha facoltà di parlare per svolgere il suo emendamento.

RIZZARDI. Signori. I sessanta mila abitanti che compongono i distretti di Longarone, Pieve di Cadore e Auronzo nella provincia di Belluno, hanno una sola via di comunicazione col capoluogo della provincia, e col resto d'Italia. Questa è la strada nazionale dell'Alemagna, strada che corre, per il tratto di un chilometro, lungo le ghiaie del torrente Desedan il quale, in ogni occasione di piena, rovina quella strada ed interrompe le comunicazioni.

Quando si voglia pensare che per quella strada transita tutto quello che occorre all'alimento di quei 60 mila abitanti per nove mesi dell'anno, è evidente la necessità che almeno quell'unica strada sia praticabile in tutte le stagioni. Già dal dicembre 1879 l'onorevole ministro dei lavori pubblici aveva ordinato la compilazione di un progetto sommario di urgenza per portare rimedio a quell'inconveniente. Il progetto venne concretato, ma il Consiglio superiore dei lavori pubblici non trovò opportuno di approvarlo, ed ordinò la ampliazione del progetto; questa ebbe luogo, e nel marzo passato il Consiglio superiore ha approvate le opere contemplate da esso per una spesa di lire 80,000.

Io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici e la Commissione vorranno accogliere la mia preghiera, che è quella di tutti gli abitanti di quella regione diseredata di ferrovie, che sia iscritta cioè nel nuovo progetto che si sta discutendo anche la spesa per quelle opere di rettificazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Quando la Venezia apparteneva all'impero austro-ungarico, quel Governo non aveva grande necessità di rendere facili le comunicazioni del Cadore e del Bellunese colla valle della Drava; ma oggidì che il nostro confine è portato verso quella valle... (*Rumori*) Io credo di parlare di un argomento che interessa non solo quelle località ma la nazione; ricordatevi, o signori, che il Governo amico che ci sta vicino è molto diligente nel perfezionamento delle sue strade militari che guardano e mirano al nostro territorio; ricordatevi, o signori, che quantunque il Governo austro-ungarico da Tolbach al nostro confine abbia una buona strada carreggiabile, oggidì costruisce una strada ferrata da Tolbach a Cortina d'Ampezzo, e che è di somma importanza per noi il perfezionare almeno le nostre strade ordinarie che hanno per obbiettivo la difesa dei nostri confini, e che è nostro dovere di curare anche in ciò la sicurezza nazionale. Appoggio adunque la proposta del mio amico Rizzardi.

PRESIDENTE. Verremo ora alla proposta degli onorevoli Minghetti e Di Lenna:

« I sottoscritti propongono che nell'elenco II annesso alla tabella *B* sia aggiunto: Ponte sull'Adige sulla via nazionale Mantova-Legnago. Rifacimento (esiste il progetto compilato dal Genio civile ed è lavoro d'urgenza) lire 180,000. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

MINGHETTI. Io credo che i concetti sui quali si fonda il nostro emendamento saranno svolti con competenza molto maggiore dall'onorevole Di Lenna; quindi cedo a lui la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Lenna ha facoltà di parlare.

DI LENNA. Cercherò di spiegarmi in brevi parole. C'è nell'elenco delle strade nazionali quella che da Mantova va ad Este, e poi si dirige su Padova, la quale attraversa Legnago, e passa l'Adige sopra un ponte di legno situato nel mezzo della città. Questo ponte è di vecchia costruzione, fatto per ragioni militari dal cessato Governo austriaco. Per noi attualmente è un ponte lungo una strada nazionale. Ora, questo ponte di vecchia costruzione è costituito da stillate che sono impiantate nel letto del fiume, e da una impalcata di legno sostenuta da queste stillate.

Nella piena del 1868 l'Adige stava quasi per tracimare nell'interno di Legnago, e l'acqua sfiorava il ponte, dimodochè questo ponte di legno, mal trattenuto dalle stillate vecchie, quasi quasi incominciava a galleggiare. Gli abitanti di Legnago intimoriti di questo fatto, ricorsero a tutti quei ri-

pieghi che s'improvvisano in quei dati momenti, per caricare il ponte ed impedire il galleggiamento. Questo fatto, allora scongiurato per la previdenza ed energia degli abitanti di quella città, potrebbe ripetersi in una piena successiva, e con maggior timore di pericolo, inquantochè dal 1868 a questa parte nulla si è fatto per rinforzare le stillate del ponte, e soltanto si è riparata l'impalcata; naturalmente però quelle che reggono e sostengono il ponte, sono le stillate, e per conseguenza, ripeto, il pericolo sarebbe maggiore; ed ove accadesse una nuova piena come quella del 1868, non ci sarebbe nulla da maravigliarsi se il ponte galleggiasse. E se l'acqua portasse via il ponte sarebbe il meno male, perchè porterebbe via un vecchio ponte, un ammasso di legname vecchio, e non sarebbe un gran che! Ma il male maggiore è che questa impalcata, tutta di un pezzo, andrebbe ad urtare contro le arginature dell'Adige, che essendo pensili potrebbero facilmente esser rotte a causa dell'urto, e cagionare un disastro assai maggiore della rottura del ponte.

Quindi vi è una doppia ragione d'urgenza e d'importanza; c'è la sicurezza del transito, e c'è la sicurezza dell'arginatura dell'Adige nelle vicinanze di Legnago, che sarebbero compromesse se per una circostanza qualunque il ponte potesse essere trasportato dalla corrente.

So che il Ministero dei lavori pubblici si è occupato di questa questione ed ha fatto studiare un progetto; so anche che questo progetto studiato dal Genio, fa ammontare la spesa a 180,000 lire per sostituire al ponte di legno un ponte a travate metalliche, che toglierebbe addirittura tutti i pericoli attuali, e che sistemerebbe le cose in modo conveniente e sicuro.

Per altro, malgrado questi studii e malgrado il pericolo di lasciare il ponte nelle condizioni in cui si trova, io non ho trovato nell'elenco 2° annesso alla tabella *B*, alcuna disposizione relativa a quest'opera. Siccome si tratta di una spesa che supera le 30,000 lire, per la quale occorre quindi un apposito progetto di legge, anzichè attendere questa legge speciale, io crederei opportuno e conveniente, che il lavoro per questo ponte fosse iscritto in questa tabella, che comprende lavori consimili.

Detto questo non ho altro da aggiungere. Spero che l'onorevole ministro e la Commissione, vorranno tener conto di queste osservazioni dette così alla buona, e che vorranno far buon viso all'emendamento che ho proposto, e che l'onorevole Minghetti ha lasciato a me la cura di svolgere.

Voci. A domani! a domani!

GRIMALDI, *relatore.* Essendoci ancora parecchi iscritti, propongo che il seguito della discussione sia rimandato a lunedì.

PRESIDENTE. Vista l'ora tarda, il seguito di questa discussione è rimandato a lunedì mattina alle 10.

La seduta è levata alle 12 10.

Prof. Avv. Luigi Ravani

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1881 — Tip. Eredi Botta.