

CCLX.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 1881

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Il deputato Sperino chiede sia dichiarata d'urgenza la petizione inscritta al n° 2710. — Il presidente annunzia che sarà trasmessa agli uffici una proposta di legge del deputato Melchiorre ed avverte che sono stati depositati in segreteria gli atti e la relazione sulla elezione del collegio di Calatafimi. — Seguito della discussione sopra lo stato di prima previsione pel 1882 della spesa del Ministero dei lavori pubblici — Sul capitolo 69 (Nuovi lavori idraulici nei corsi di acqua di 1^a e 2^a categoria) parlano il deputato Diligenti ed il ministro dei lavori pubblici — Approvasi il capitolo 69 — Sul capitolo 70 (Lago di Bientina) parlano i deputati Cavalletto, Buonavoglia, Luporini ed il ministro dei lavori pubblici — Il capitolo 70 è approvato — Sul capitolo 71 (Stagni di Vada e Collemezzano) parlano il deputato Panattoni ed il ministro dei lavori pubblici — Si approvano i capitoli dal 71 al 91 — Sul capitolo 92 (Spese per eventuali sussidi a minori opere di difesa e bonificazione per istudi e provvedimenti relativi a bonificamenti nuovi ed al buon regime dei fiumi, torrenti ed altro) parlano i deputati Merzario, Giordano, Filì Astolfone, Fazio Luigi; il ministro risponde agli oratori precedenti — Raccomandazione del deputato Salaris — Si approvano i capitoli dal 92 al 104 inclusive — Sul capitolo 105 parlano il deputato Rogadeo, il relatore Indelli ed il ministro — Si approvano i capitoli dal 105 al 122. — Il deputato Branca presenta la relazione sullo stato di prima previsione dell'entrata per l'anno 1882. — Sul capitolo 123 parlano i deputati Trincherà, Greco Cassia, Giovanni Baracco ed il ministro dei lavori pubblici — Approvasi il capitolo 123 — Sul capitolo 124 (Nuovi fari lungo le coste del regno) discorre il deputato Bordonaro Chiaromonte; risposta del ministro dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli dal 124 al 137 — Sul capitolo 138 (Spese in conto capitale sulle ferrovie dell'Alta Italia in esercizio per lavori di completamento ed ampliamento delle linee e per provvista di materiale in aumento d'inventario) discorrono i deputati Curioni, Genin, Di Sambuy, Guala, Luporini, Martini Ferdinando, Serazzi, Mordini; risponde il ministro dei lavori pubblici — Il capitolo 138 è approvato. — Il ministro degli affari esteri presenta un disegno di legge per la proroga di un anno della riforma giudiziaria in Egitto e ne chiede l'urgenza. — Il deputato Di Revel presenta la relazione sul disegno di legge per l'aggregazione del comune di Brandizzo al mandamento di Chivasso. — Sul capitolo 139 (Spese in conto capitale sulle ferrovie calabro-sicule) parlano i deputati Bordonaro Chiaromonte, Filì Astolfone ed il ministro dei lavori pubblici — I capitoli 139 e 140 sono approvati — Sul capitolo 141 (Spese per la costruzione delle ferrovie di cui ai numeri 3, 4, 5, 6, 7 e 8 della tabella annessa all'articolo 2 della legge 29 luglio 1879) parlano i deputati Albini, Nicotera, Lanzara, Vollaro, Finzi, il ministro dei lavori pubblici ed il relatore Indelli — Il capitolo 141 è approvato — Il presidente fa osservare che al capitolo 142 è annessa la tabella A, e dà lettura delle linee ad una ad una — Fanno brevi osservazioni su detta tabella i deputati Cavalletto, Mellerio, Oliva, Curioni; risponde il ministro — Se ne approvano i numeri fino al 16 — Sulla linea inscritta al n° 17 (Messina-Patti) parlano i deputati Maurigi, Picardi, Sciacca della Scala ed il ministro — Si approva il n° 17 — A riguardo della linea segnata al n° 18 (Siracusa-Licata) il deputato Greco Cassia fa alcune raccomandazioni; risposta del ministro — Si approvano i numeri 18 e 19 ed il capitolo 142 del bilancio.*

La seduta comincia alle ore 1 1/4 pomeridiane.
 Il segretario Capponi dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

PETIZIONE.

N. 2712. Il Consiglio dell'ordine degli avvocati di Macerata, associandosi al Collegio degli avvocati di

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

Firenze, fa voti per una riforma dell'attuale sistema di patrocinio innanzi ai pretori.

SPERINO. Chiedo di parlare sul sunto delle petizioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sperino.

SPERINO. Prego la Camera di concedere l'urgenza alla petizione di cui s'è letto il sunto nella seduta del 12, e che porta il n° 2710, con la quale le società operaie cooperative chiedono si dichiarino non essere obbligati al pagamento del dazio-consumo i comitati di previdenza delle società di mutuo soccorso, per i generi che distribuiscono solamente ai soci effettivi.

(L'urgenza è accordata.)

CONGEDO.

PRESIDENTE. L'onorevole Ferraris prega la Camera di accordargli un congedo di giorni 10 per motivi di famiglia.

(È accordato.)

ANNUNZIO DELLA PRESENTAZIONE DI UNA PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO MELCHIORRE ED ALTRI, E DELLA RELAZIONE SULL'ELEZIONE CONTESTATA DEL COLLEGIO DI CALATAFIMI.

PRESIDENTE. L'onorevole Melchiorre ed altri deputati hanno mandato alla Presidenza una proposta di legge di loro iniziativa, che sarà trasmessa agli uffici affinché ne autorizzino la lettura.

La Giunta delle elezioni ha presentato la sua relazione intorno alla elezione contestata del collegio di Calatafimi.

Avverto gli onorevoli deputati che sono depositate in segreteria tutte le carte relative a questa elezione, e propongo si iscriva all'ordine del giorno di venerdì in principio di seduta.

Se non vi sono obiezioni, sarà così stabilito.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PER IL 1882 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione per il 1882 del Ministero dei lavori pubblici.

La Camera approvò ieri i primi 68 capitoli del bilancio, e quindi incominciò la discussione del ca-

pitolo 69, Nuovi lavori idraulici nei corsi di acqua di 1^a e 2^a categoria.

Ha facoltà di parlare su questo capitolo l'onorevole Diligenti.

DILIGENTI. Nella discussione per la legge delle opere idrauliche, in cui furono compresi i lavori di stabile sistemazione della Val di Chiana per la somma di 6 milioni e 300 mila lire, io mi limitai a rammentare solo quello che oramai è il *porro unum necessarium*, che cioè mediante la energica attuazione dei lavori si cancellassero le tracce di un dolorosissimo passato, che per ora è sempre presente, e si prevenissero così le catastrofi maggiori, che sovrastano a quella ubertosa regione.

L'onorevole ministro, cui spetta il merito di aver pensato a por termine ad una tanto anormale situazione, che è anche così poco onorevole pel Governo, italiano, giacchè, come egli egregiamente disse altra volta, si mostrò in questo di tanto inferiore al caduto Governo, l'onorevole ministro in quella occasione mi rispose con molta cortesia, che avrebbe dato ai nostri lavori il posto che si meritavano; ed anzi molto a proposito mi aggiunse che se si fosse giudicato troppo lungo il tempo stanziato in otto anni per i lavori medesimi, egli l'avrebbe ridotto, come la legge gliene dava facoltà, a 5, ossia effettivamente a 4 anni, essendo già fin d'allora il 1881 più che a mezzo. E io della buona volontà dell'onorevole ministro non dubitai allora e non dubito adesso. Ma essendo di fronte ad una situazione veramente intollerabile, conviene parlarci con franchezza. Sono oramai passati 5 mesi, e mentre si veggono sfilare centinaia di milioni per opere ferroviarie, anche annunziateci per telegrafo, non una lira è ancora, non che spesa, nemmeno impegnata per lavori appaltati relativi a queste veramente riparatrici opere della Val di Chiana, benchè questi sieno lavori assai più urgenti dei primi.

Io so bene che ci vogliono degli studi, ci vogliono dei progetti; ma le popolazioni che hanno visto centinaia di volte ingegneri ed ispettori percorrere le loro campagne, misurare ogni argine e ogni fosso, e che in questo inverno, che pur si presenta assai triste, sanno che non verrà eseguito quasi alcun lavoro, bisogna che io lo dica, sono impazienti ed anche sfiduciate. Conviene poi che io aggiunga che, secondo me, non sono ancora neanche disposti i mezzi necessari per compiere in un prossimo avvenire questa nobile e grandiosa impresa. Infatti l'egregia Commissione tecnica nominata fin dai primi del 1877, ancora non ha compiuto tutti i progetti di massima per questa stabile sistemazione idraulica.

So bene che ciò si deve all'essersi quella Commissione più volte ricompota, so bene che i con-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

cetti principali essa li ha determinati; fra cui il più decisivo, certo, è quello dell'abbassamento della chiusa dei Monaci che sagacemente, io credo, deliberò di portare a 4 metri.

Ma infine io riconoscendo l'amore e la competenza grande che questa egregia Commissione ha portato nell'adempire al suo incarico, debbo far voti perchè esaurisca quella parte principalissima che le spetta.

Dopo i progetti di massima vengono i progetti di esecuzione dei lavori: e di questi è incaricato l'ufficio del genio civile di Arezzo. Ora codesto ufficio, che pure io credo egregiamente composto, è composto come un ufficio che abbia lavori di ordinaria manutenzione, non dei lavori straordinarissimi, quali sono quelli che oggi debbono intraprendersi. Non vi sono che tre ingegneri per la sezione idraulica compreso l'ingegnere capo, e scarsissimo è il personale subalterno. Ora io credo che se si vogliono davvero eseguire a breve scadenza i grandiosi lavori che occorrono in Val di Chiana, se si vuole spendere fruttuosamente dei milioni, bisogna fare quello che si è fatto per le ferrovie, aumentare cioè notevolmente e bene il personale. Nè qui finiscono le dolenti note.

Secondo me, se si vuole lavorare sul serio e presto, occorre pensare anche a qualche altra cosa, cioè a modificare, se è possibile, la troppo complicata procedura amministrativa. Imperocchè, oggi si perde un'infinità di tempo per le pratiche occorrenti per l'approvazione dei progetti. Infatti, ogni progetto, benchè compilato in ordine alle massime elaborate dalla Commissione tecnica che è parte eletta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, pur nondimeno, per piccolissimo che sia, deve non solo riportare l'approvazione del Consiglio superiore suddetto, ma anche quella del Consiglio di Stato, se eccede soltanto le lire 40,000. Ed è avvenuto non poche volte che il Consiglio superiore avendo modificato ancora leggerissimamente questi progetti, essi hanno dovuto ritornare al Ministero, poi dal Ministero all'ufficio del genio civile, ed in questi andirivieni sono passati diversi mesi per non dire anni, e così lavori piccoli ma essenziali sono riusciti tardivi ed è convenuto tornare da capo. Tutto questo se è avvenuto finora in Val di Chiana pei piccoli lavori a rappezzi che si sono eseguiti dal 1865 a oggi, non è a credersi che si ripeterà oggi, restando lo stesso sistema in più ampie proporzioni?

Ora a me pare che si dovrebbe semplificare un poco questi procedimenti, ed adottare un sistema che non procurasse tanti incagli all'esecuzione dei lavori, specialmente ai lavori idraulici che sono così complicati e minuti ed esigono una infinità di pro-

getti successivi e svariati. Io so che se il piccolo Governo toscano esegui dei lavori che sono rimasti immortali, ciò fece dando ad egregi uomini meritevoli d'ogni fiducia i più illimitati poteri.

L'illustre Manetti che presiede con tanta competenza ai lavori della Val di Chiana e delle Maremme era fin superiore di grado e di competenze all'ufficio d'arte che in Toscana rappresentava il Consiglio dei lavori pubblici. Io però non presumo proporre delle radicali riforme dei nostri ordinamenti e nemmeno presumo dare suggerimenti all'onorevole ministro, che conosce per filo e per segno tutto il bene e tutto il male che sta nei medesimi.

Io mi sono deciso piuttosto a dire questa poche parole, rammentando che lo stesso onorevole ministro, ha riconosciuto altra volta la necessità di allentare questi freni, che non gli parvero sempre troppo opportuni. Imperocchè con la legge 24 dicembre 1879 per i lavori straordinari, che furono fissati per quell'inverno eccessivamente triste, e che erano per la massima parte idraulici, egli stabilì notevoli abbreviamenti e facilitazioni, che potrebbero portare, a mio credere, qualche utilità anche adesso.

Mi ha confortato a fare queste osservazioni anche ciò che ho letto nella relazione della Commissione per il riordinamento del genio civile, che cioè il Consiglio superiore dei lavori pubblici, è come sopraffatto da una mole di piccoli affari; ed infine l'aver letto in quella legge l'articolo 16, per cui si possono istituire per lavori straordinari degli uffici distinti ed indipendenti; e questo appunto parebemi il caso. Ma io qui mi fermo, confidando pienamente nell'altissima competenza dell'illustre ministro dei lavori pubblici, al quale d'altronde la fiducia meritatissima del Parlamento, renderebbe agevole ogni provvedimento legislativo se ve ne fosse il bisogno.

Poichè ho chiesto di parlare su questo argomento, non posso astenermi dal raccomandare al ministro, in particolar modo, i lavori sulla destra della Chiana, i quali sono come isolati dagli altri, e che io credo particolarmente urgenti. Infatti il riordinamento dei rii del Cortonese e del Castiglionesse, che sono parte integrale primissima del riordinamento idraulico della Val di Chiana, come è riconosciuto anche nella relazione ministeriale, che precede la legge sulle opere straordinarie, è oggi uno dei lavori più necessari per rimuovere cagioni di disastri che si fanno sempre più gravi.

Imperocchè quei rii divenuti sempre più pensili pel rialzamento delle colmate in cui furono condotti a sfociare, ad ogni oscurarsi di cielo cagionano inondazioni e roture che oltre al distruggere i raccolti,

bene spesso inghiaiano i più fertili campi distruggendone forse per sempre la fecondità.

E conviene ricordarsi che codeste colmate si eseguirono e si prolungarono per tutta utilità dello Stato, il quale, come ben disse il Possenti (parole che l'onorevole ministro riportò nella sua bella relazione del giugno 1877), ritardando l'essiccazione, « rivolse le sue cure a trattenere cotesti torrenti in colmata, recando così gravissimo danno ai terreni superiori già sanissimi. »

È però lecito il confidare che di tutto ciò si terrà conto nel determinare i lavori da farsi a carico dello Stato, coi 4,100,000 lire destinate dall'onorevole ministro alle bonifiche e che cotesti denari si spenderanno largamente anche oltre il perimetro della seconda categoria.

Già l'egregia Commissione tecnica equamente dispese il riordinamento a carico dello Stato delle reglie non arginate del Cortonese, le quali però non potrebbero classificarsi in seconda categoria, secondo la legge dei lavori pubblici. Pertanto coteste acque, sistemate che siano, a carico dello Stato, passeranno, col pieno consentimento di quegli interessati, al consorzio della terza categoria, mentre altri rii più importanti e arginati passeranno dalla terza alla seconda categoria. Orbene, lo stesso trattamento vuol giustizia che si usi per le acque del Castiglionesse anche al di là del perimetro della seconda categoria, cui la Commissione tecnica ha dato per limite l'argine ferroviario. Io non dubito punto che l'equo trattamento, disposto dalla Commissione, e dall'onorevole ministro approvato, pel Cortonese, non si estenda anche al territorio Castiglionesse, le cui condizioni sono ancora più infelici, mentre occorreranno dei lavori grandiosi anche al di là dell'argine ferroviario. Io sono sicuro che non si dimenticherà oltre le considerazioni dell'illustre Possenti, le conseguenze, ben conosciute dall'onorevole ministro, della fatalissima vendita dei beni demaniali; si terrà presente infine la situazione economica tristissima di quel consorzio idraulico, il quale appunto per il ritardo dei lavori ha dovuto subire gravissimi sacrifici per riparare alle innumerevoli rotte che hanno in questi ultimi anni sbrantato i suoi torrenti così mostruosamente, come dissi, rialzati sul livello della campagna.

Quel consorzio, infine, malgrado la sua ottima volontà, di cui dette prove ripetute col sobbarcarsi nel giro di pochi anni a gravissime spese e aumentare tre o quattro volte la sua imposta, trovasi ora nella più dolorosa impotenza, e non può esigersi che intraprenda lavori che eccedono di troppo le sue forze, oltre allo essere conseguenza delle imprese industriali dello Stato.

Io aveva già accennato altra volta che riteneva precoce la classificazione, fatta in ordine alla legge sui lavori pubblici, in un territorio in cui le acque non sono sistemate, in cui trattasi di eseguire opere di vera e grandiosa bonifica e non opere idrauliche. Ma poichè l'onorevole ministro (il quale tanto ha fatto per correggere l'ingiusta fiscalità che così funestamente per noi e per la economia nazionale turbò finora per questa parte i criteri del Ministero dei lavori pubblici) non ha creduto di spingersi fino a questo, noi gratissimi per quello che ha fatto confidiamo che saprà anche fare il più provvido uso di quei 4,100,000 lire che ha disposto per le opere di bonificazione, e così renderà possibile in ogni sua parte il compimento di un'opera, che deve assicurare, per non dire ridonare all'Italia una regione delle più vaste e delle più produttive, e che ha ancora il vantaggio di essere a quattr'ore di distanza da questa capitale.

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

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Diligenti, nella sua grande cortesia, invoca la equità del ministro dove ormai gli basterebbe d'invocarne il dovere. La legge del 23 luglio 1881 ha stabilito l'esecuzione di lavori per la sistemazione della Val di Chiana, nella somma di lire 6,300,000. E come indicazione del tempo fu divisa questa somma in una serie di anni, che non va al di là del 1888. Approfittando della disposizione della legge medesima i lavori potranno essere compiuti forse prima del 1886. Io mi permetto di osservare all'onorevole Diligenti che sono appena passati cinque mesi dalla pubblicazione di quella legge e che non era quindi sperabile per opere tanto importanti che in così breve termine potessero essere allestiti ed anche approvati completamente nel lato tecnico i progetti relativi. Egli dice che ha veduto più volte andare su e giù per la Val di Chiana a prendere rilievi ispettori e ingegneri; e questa sarà una prova che qualcuno si occupa di quei lavori. Certo ha ragione di dire che da troppo lungo tempo si studia; ma il tempo impiegato a studiare prima che si avessero i mezzi di eseguire i lavori, può essere stato speso inutilmente, sebbene non sia imputabile ad alcuno, poichè nessuno può rispondere se non quando la legge fa obbligo di eseguire i lavori.

Oltre alla Commissione, a cui allude l'onorevole Diligenti, egli ha ricordato, mi pare, l'invio di un'altra per determinare che cosa possa farsi rispetto a quello che preme maggiormente in linea di urgenza, per la sistemazione dei rivi del Cortonese e del Castiglionesse. La Commissione andò in quei luoghi in novembre, e fece un rapporto, che

fu approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici: e fu già dato ordine all'ufficio di Arezzo perchè ne allestisse il relativo progetto. Dunque egli vede che nessuno ha interesse, od intendimento di ritardare l'esecuzione dei lavori.

Oltre a questa disposizione, io posso annunziare all'onorevole Diligenti che l'ufficio di Arezzo sta occupandosi di progetti molto importanti, relativi alla sistemazione del canale maestro, ed alle opere principali per l'immissione dei fiumi di sinistra. Sono già arrivati i progetti per 200,000 lire, che stanno in esame presso il Consiglio superiore, ed occorrendo si aumenterà il personale dell'ufficio di Arezzo per spingere sempre maggiormente lo studio dei progetti.

L'onorevole Diligenti sembra ritenere che tutto ciò non sia ancora sufficiente. Ebbene, se non sarà sufficiente, sarà provveduto a tutto quello che mancherà. Io non posso *a priori* giudicare di quello che manchi, finchè coloro che sono in caso di poterne giudicare non ne fanno richiesta. Posso assicurare che fino ad ora nessuna richiesta di maggior numero di persone è stata fatta per conto dell'ufficio di Arezzo. Ma, se sarà necessario, ripeto, un aumento, sarà fatto di quanto possa occorrere.

L'onorevole Diligenti ha parlato egli pure delle complicazioni le quali ritardano tante volte l'approvazione dei progetti e la spedizione degli atti di asta, e dei consecutivi procedimenti d'esecuzione. È già la terza volta in questa settimana che ho data una risposta su tale riguardo. E, poichè vedo presente l'onorevole Ricotti, dirò all'onorevole Diligenti che si aggiunga a me per pregarlo di sollecitare il lavoro di quella Commissione che deve riferire sulle modificazioni della legge organica dei lavori pubblici nella parte relativa ai contratti, perchè ivi è proposto tutto quello che ho potuto fare rispetto alle semplificazioni d'indole amministrativa; io non potevo far altro che presentare, come ho presentato il 3 dicembre 1878, un disegno di legge che attende ancora la discussione. Perciò non posso che associarmi a tutti coloro i quali tale discussione sollecitano.

L'onorevole Diligenti ha ricordato le abitudini del Governo toscano; ma egli sa benissimo che è impossibile al Governo attuale d'adoperare i metodi che potevano essere adoperati da un Governo assoluto. Non è in potestà d'un ministro di Governo costituzionale di disporre a suo talento della procedura amministrativa. Non voglio entrare in discussione sul bene e sul male che può derivare da poteri assoluti. Però a dimostrare che non era tutto bene quello che allora si faceva, non in linea tecnica, ma in linea amministrativa, ricorderò che,

avendo rovistato tutti i libri che fin dal 1830 si riferiscono alle spese per le Maremme toscane, ho trovato poste a conto dei lavori di bonificazione molte spese le quali si riferivano alle feste da ballo che dava il Granduca tutte le volte che veniva al capoluogo della provincia, ed a certe altre feste che si facevano annualmente.

V'era fra le altre una spesa relativa al giuoco del Saraceno, di cui si conserva ancora il fantoccio nell'ufficio delle bonificazioni. (*Si ride*)

Comprenderà la Camera essere impossibile nel sistema attuale che il Governo si assuma facoltà così sconfinata come quelle che si arrogava un Governo assoluto; ed il pretenderlo solo potrebbe essere considerato come uno scherzo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Diligenti.

DILIGENTI. Non posso che ringraziare l'onorevole ministro della cortese sua risposta e degli intendimenti che ha manifestati, per ogni parte benevoli e lusinghieri, e che voglio sperare si concreteranno ben presto in fatti.

Non posso però astenermi dal dire, che io non intendeva che in un libero regime si adottassero intieramente i precedenti di un Governo assoluto. Io intendeva soltanto che si traesse dall'esempio da me ricordato un utile ammaestramento per l'esecuzione di quest'impresa.

Perocchè abbia il Governo o il principe toscano dato o non dato nelle Maremme delle feste da ballo, quello che è certo si è che dimostrarono in questi vitali lavori una volontà e un'attitudine molto superiore a quella, che finora fu spiegata dal Governo italiano.

Del resto, io non feci che ripetere le bellissime parole che su tal proposito pronunziò altra volta in questa Camera lo stesso onorevole ministro Baccarini. Terminerò poi col rivolgere anch'io una preghiera alla egregia Commissione, la quale deve compiere l'incarico che ha accennato l'onorevole ministro, di esaminare cioè quanto prima e portare alla Camera il disegno di legge da lui presentato e tendente a semplificare alcuni dei nostri ordinamenti amministrativi.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 69 in lire 4,900,000.

(È approvato.)

Bonifiche. — Capitolo 70. Lago di Bientina.

CAVALLETTO. Domando di parlare.

BUONAVOGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. Poche e semplici raccomandazioni. Altre volte ho raccomandato che si spingessero

avanti gli studi per il compimento della bonificazione del lago di Bientina. Io vorrei sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici se questi studi e piani tecnici siano compiuti e quando si possa sperare che i lavori per compiere quella bonificazione vengano intrapresi. E, giacchè ho incominciato a parlare, faccio la stessa raccomandazione pel lago di Orbetello. Si tratta di un paese che, se non si provvede al più presto al bonificamento, fra poco rimarrà disabitato. So che alcuni lavori furono già incominciati; e perciò non faccio altro che raccomandare che siano proseguiti di urgenza, perchè trattasi della igiene pubblica e di un paese meritevole di sollecito riguardo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buonavoglia.

BUONAVOGLIA. Innanzi di aver l'onore di sedere in quest'Aula, imparai a stimare l'onorevole ministro dei lavori pubblici; arrivato qui, d'avvicino, ho ammirato la intelligenza di lui..

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dio ti salvi dal di della lode.

BUONAVOGLIA... per il grande impulso che egli ha saputo dare ai lavori pubblici in tutta la nazione. Però, io mi aspettavo dall'onorevole ministro che avesse rivolta con più efficacia la sua mente sullo stato delle bonifiche, specialmente nelle provincie meridionali. Ricordo che durante il passato Governo borbonico, nel 1855, venne istituita una direzione generale o Commissione di bonifiche. Io non so nè voglio qui dire se quest'istituzione corrispose al suo scopo, ma è innegabile che migliorò la condizione dell'Agro nocerino, dell'Agro sarnese, delle pianure di Eboli e di Pesto, del Vallo di Diano, per indi estendere il suo raggio d'azione alla bonifica del lago di Bucino e di Palomonte ed al pantano di Ricigliano.

È certo che l'opera delle bonifiche è di grande interesse sociale, perchè si sviluppa e si aumenta la produzione ed il lavoro, accrescesi il benessere della nazione e si combatte quel pauperismo alla cui diminuzione sono rivolti gli studi degli economisti.

Or io ho osservato che nell'elenco presentato dall'onorevole ministro sono annoverate: la palude di Nocera, l'Agro Sarnese, il bacino del Sele ed il Vallo di Diano, e non il pantano di Ricigliano. Veramente io non fo una proposta speciale in questa occasione, perchè sian compresi subito in questo raggio di bonifiche il lago di Bucino ed il pantano di Ricigliano; ma mi preme di ricordare all'onorevole ministro di aver a cuore questi lavori che dovrebbero essere messi innanzi a qualunque altra opera pub-

blica, perchè il prosciugare i terreni paludosi è opera d'interesse sociale e di pubblica igiene.

Io non intendo far altro che eccitare maggiormente lo zelo dell'onorevole ministro, affinchè possa compiere nelle provincie meridionali tutte quelle opere necessarie.

E qui mi preme di ricordare e di dichiarare alla Camera, che per indugi frapposti all'esecuzione di queste opere, i laghi di Bucino e di Palomonte furono dati ad un'impresa privata in modo che quei cittadini per 15 anni hanno dovuto sacrificare le loro sostanze, perchè non è giunto in tempo l'aiuto del Governo; e per il pantano di Ricigliano e San Gregorio quei cittadini e quei comuni hanno dovuto affrontare l'ingente spesa di 600,000 lire, valore che forse non hanno ancora quei terreni, per esimersi dalla pestilenza e per avere la speranza di potere un giorno guadagnare tanto da campare onestamente la vita.

Io non dico altro; non fo che pregare l'onorevole ministro di tenere in considerazione i fatti che ho accennato.

PRESIDENTE. L'onorevole Luporini ha facoltà di parlare sul lago di Bientina.

LUPORINI. Io mi associo a ciò che ha detto l'onorevole Cavalletto...

Voci. Forte! forte!

LUPORINI. Ancora io domando all'onorevole ministro se i progetti dei lavori che furono determinati dalla legge del 23 luglio del decorso anno siano ultimati, o almeno domando a che punto siano.

Con quella legge fu stanziata una somma di oltre 3,600,000 lire per la sistemazione delle acque torbide del lago di Bientina, giacchè quel lago, malgrado la botte sott'Arno, non si può dire ancora che sia prosciugato. Se se ne richiedesse una dimostrazione, sarebbe facile darla, accennando ai danni gravissimi che quasi tutti gli anni, e segnatamente in occasione delle grandi piene, si verificano nel lago di Bientina, appunto perchè la botte sott'Arno non è capace di smaltire tutte le acque, che dalle montagne circostanti colano in quel bacino.

L'anno decorso avevamo una delle più belle e promettenti raccolte; eravamo ai 15 di settembre, il frutto era quasi maturo, e si stava per raccogliere, quando a un tratto cominciò una pioggia grande, il lago di Bientina si riempì di acqua (*Ilarità*) e il raccolto fu tutto distrutto. Si computa che la perdita ascendesse a più milioni.

Dopo essermi unito così all'onorevole Cavalletto, avrei anche una domanda per conto mio da rivolgere all'onorevole ministro per pregarlo di volermi dare una risposta per tranquillizzare tutti i possessori interessati, quelli cioè che hanno goduto del prosciugamento.

LEGISL. XIV — I^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

gamento e coloro che sono soggetti al pagamento della tassa delle bonificazioni. La domanda è questa. Or fa qualche mese si è sparsa la voce nella nostra provincia che la volta della botte sott'Arno, avesse sofferto e minacciasse rovina. Ora io vorrei sapere dall'onorevole ministro, per tranquillizzare tutti gl'interessati, che cosa ci sia di vero in questa voce che è corsa nella nostra provincia, e nel caso che questa voce sventuratamente fosse vera, vorrei sapere quali provvedimenti ha preso l'onorevole ministro per ovviare al pericolo, che anche quel bene che si è ottenuto colla costruzione della botte sott'Arno, sebbene sia insufficiente allo smaltimento delle acque, vada perduto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La risposta che devo dare all'onorevole Cavalletto riguardo al lago di Bientina, servirà anche per l'onorevole Luporini. L'onorevole Cavalletto, non ha bisogno di grandi spiegazioni, perchè non solo di questo argomento si è parlato altra volta, ma anche perchè conosce perfettamente i progetti di sistemazione che riguardano il lago di Bientina. Quei progetti furono mandati, dopochè la Camera ebbe approvata la legge del 23 luglio 1881, e dopo la restituzione fattane dalla Commissione, furono mandati, diceva, al Consiglio superiore per il suo voto, il quale fu affermativo.

Solamente ho qui sotto gli occhi una deliberazione aggiuntiva dello stesso Consiglio, che è questa, che « siano da accogliersi le proposte, ma che si debbano intraprendere nuovi studi per conoscere la necessità di mandare a sfociare liberamente in Arno la Serezza, ecc. »

Egli sa meglio di me che questa è una parte sola del grosso lavoro che deve essere eseguito nel lago di Bientina. Quindi, nel mentre che si eseguiscano questi studi e che si completano, io farò in modo che non si pregiudichi frattanto l'esecuzione di tutte quelle opere, che non sono collegate strettamente ai nuovi studi.

L'onorevole Luporini ha aggiunto che corre voce, se ho ben capito, che la botte sotto l'Arno sia divenuta insufficiente allo smaltimento delle acque del lago di Bientina...

LUPORINI. Ho detto che sia caduta o minacci rovina.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non posso che ringraziarlo di questa sua domanda, poichè ha richiamato la mia attenzione sopra un avvenimento affatto ignoto a me; io farò prendere subito conoscenza di ciò; devo però aggiungere che non ho sen-

tito mai a parlare che questa botte sia caduta, o minacci di cadere.

Io credo proprio che non si possa trattare di nulla di simile, e, ad ogni modo, darò subito le disposizioni perchè sia verificato se vi è qualche reale pericolo che a me non consti, e che perciò debbo ritenere non sia d'importanza seria.

All'onorevole Buonavoglia rendo un sentito ringraziamento per le sue cortesissime parole; egli si è quasi lagnato che non si faccia abbastanza per le bonificazioni; non si è lagnato delle persone, ma in genere dell'azione governativa, che a lui pare troppo ristretta rispetto alle bonificazioni.

Or bene, onorevole Buonavoglia, tutte le bonifiche delle provincie napoletane alle quali ha accennato, le trovo scritte nel bilancio in base alla legge del 1855, colle loro assegnazioni, che sono accresciute in complesso di 400,000 lire rispetto agli anni precedenti, in effetto appunto della legge del 23 luglio 1881.

Quanto ad altre bonificazioni nella tabella *D* della legge medesima ne trova indicate 14 nominativamente, e altre 8 o 10 all'articolo 15, fra le quali c'è anche il lago di Riciliano in provincia di Salerno, a cui mi pare egli abbia anche alluso. Di più al n. 7 dell'ordine del giorno è comparso da parecchio tempo, da un mese circa, il progetto sulle bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi. Se questo progetto potrà venire in discussione, io credo che sarà fatto un gran passo nel senso desiderato dall'onorevole Buonavoglia. Certo è che allo stato presente delle mie cognizioni, io non saprei che cosa poter aggiungere per dare una iniziativa più efficace e per sviluppare maggiormente l'azione diretta del Governo.

Quanto alle altre bonificazioni speciali che egli ha ricordato, io credo che colla legge di cui ho parlato adesso, si troverà modo di poter far quello che per le altre è nominativamente indicato.

Mi pare che abbia ricordato anche il lago di Fucino.

BUONAVOGLIA. No.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Allora non ho altro da aggiungere.

Una voce. E il lago di Orbetello?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il lago d'Orbetello ha il suo stanziamento nella tabella *D* al n. 6, quindi a questo riguardo come stanziamento di somme è già provveduto, ed i progetti sono completamente pronti ed approvati già dal Consiglio superiore; ma solamente l'articolo 10 della legge stabilisce che per le bonificazioni di cui al numero 5 e seguenti, fra le quali queste della tabella *D*, la relativa competenza sarà determinata con legge speciale.

Ora, se verrà in discussione il disegno di legge sulle bonificazioni in genere, lì sono stabilite le competenze della spesa; e non ci sarà altro che da farne l'applicazione.

Selo schema di legge più volte ricordato non potrà discutersi, io presenterò un progettino speciale per qualche bonifica, fra cui quello d'Orbetello, che, del resto, ha in suo favore una disposizione, che per me ha forza di legge, del governatore della Toscana, del 1860, che pose quasi per intero quell'opera a carico dello Stato, al pari di quelle della Maremma toscana.

LUPORINI. Io ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che si è compiaciuto di darmi, ma vorrei pure aggiungere che, se non mi sono male espresso, in principio io aveva parlato di danni alla botte sott'Arno, aveva parlato di pericoli per quei danni che correva voce si fossero verificati, e non ho detto che minacciasse precisamente rovina tutta l'opera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buonavoglia.

BUONAVOGLIA. Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha dato.

Io ho parlato del lago di Bucino, perchè nell'elenco di cui tenni parola era compreso nel raggio di bonifiche della provincia di Salerno.

Ed invero dopo di Nocera, Sarno, Eboli, Pesto, dovevano venire Bucino, Ricigliano e San Gregorio.

Quindi fo assegnamento sulla cortesia del ministro perchè voglia tener presenti nella nuova legge questi fatti.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il capitolo 70.

Chi lo approva si alzi.

(È approvato.)

Capitolo 71. Stagni di Vada e Collemezzano, lire 5500.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

PANATTONI. Penso non sia necessario che, per la quarta volta in quattro anni, io risollevi in questa Aula l'eco dei bisogni delle popolazioni di Colle Mezzano e di Vada. Ricorderò solo come per quella bonificazione, da vario tempo, si sia sostituito e funzioni un consorzio, del quale, come uno degli interessati, fa parte lo Stato. Ora, lo stanziamento di 5500 lire all'anno, benchè in parte accresciuto, tuttavia è sempre al disotto di quella contribuzione che dovrebbe, come ad uno tra i consorziati, attribuirsi all'erario. Chiedendo che questo contributo sia portato, in occasione del bilancio definitivo, a 10 mila lire, ho la coscienza di chiedere cosa che risponde a giustizia. Non mancano i modi: la legge del 23 luglio 1881 offre larghi margini di utili concorsi. Ho fede nello interesse che sempre il ministro e la Commissione professarono per le bonifiche. Attendo di es-

sere assicurato che in occasione del bilancio definitivo, il contributo per la conservazione della bonificazione di Vada e Colle Mezzano sarà elevato nella misura del necessario e del corrispettivo.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io prendo occasione dalle ultime parole dell'onorevole Panattoni per dichiarare che ad esse mi conformerò pienamente. Egli domanda che sia elevata la spesa per gli stagni di Vada e Collemezzano nella misura del necessario e dell'utile; ora se sarà riconosciuto, come io non dubito dal momento che egli lo afferma, che occorrono alcuni lavori di più, io non avrò nessuna difficoltà di aggiungere qualche cosa al bilancio definitivo; ma intanto tengo ad osservare che nel bilancio che discutiamo c'è un aumento di lire 2500 rispetto alla somma stanziata per il 1881.

PANATTONI. In nome della popolazione nel cui interesse parlai, prendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro, e fo voti perchè non ne tardi una dovuta attuazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti il capitolo 71. Stagni di Vada e Colle Mezzano, lire 5500.

(È approvato e lo sono pure senza discussione i seguenti capitoli fino al 91 inclusivamente.)

Capitolo 72. Maremme toscane (Spesa ripartita), lire 200,000.

Capitolo 73. Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli, lire 524,000.

Capitolo 74. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 82,000.

Capitolo 75. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 120,000.

Capitolo 76. Torrente di Nola, lire 110,000.

Capitolo 77. Regi Lagni, lire 114,000.

Capitolo 78. Bacino Nocerinò, lire 184,000.

Capitolo 79. Agro Sarnese, lire 130,000.

Capitolo 80. Bacino del Sele, lire 155,000.

Capitolo 81. Vallo di Diano, lire 112,000.

Capitolo 82. Stagno di Marcianise, lire 4,700

Capitolo 83. Piana di Fondi a Monte San Biagio, lire 107,000.

Capitolo 84. Lago Salpi, lire 103,000.

Capitolo 85. Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto, lire 8800.

Capitolo 86. Lago di Bivona, lire 16,000.

Capitolo 87. Piana di San Vettorino, lire 2000.

Capitolo 88. Agro Brindisino, lire 80,000.

Capitolo 89. Nuovi lavori di bonificazione (legge 23 luglio 1881, n° 333, serie 3ª) Spesa ripartita, lire 1,622,351.

Capitolo 90. Bonificazioni Pontine. — Concorso dello Stato al quarto della spesa, lire 30,000.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

Capitolo 91. Bonificazione delle valli grandi veronesi ed estigliesi — Concorso dello Stato al decimo della spesa, lire 18,500.

Capitolo 92. Spese per eventuali sussidi a minori opere di difesa e bonifiche, per studi e provvedimenti relativi a bonifiche nuove ed al buon regime dei fiumi, torrenti ed altro, lire 50,000.

MERZARIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MERZARIO. Mi permetto di fare una modestissima raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'onorevole Baccarini deve ricordare che in Valtellina, su quel di Chiavenna, da un consorzio di privati viene fatta una grande opera di bonificazione. Si costruiscono più di tre chilometri di arginature lungo l'impetuoso torrente Mera, e si cerca rendere salubri parecchie centinaia di ettari di terreno, che ora sono paludi e fomenti di miasmi per ridurli atti all'agricoltura. Questa è tutta opera di privati, che merita sicuramente incoraggiamento e aiuto.

Quando cotesta impresa riesca, come è certo, a bene, ne deriva da essa un doppio beneficio allo Stato. Terreni incolti, palustri e sterili, diverranno fra poco produttivi per la ricchezza pubblica e privata, non che per le finanze dello Stato; terreni esposti alle piene e alle inondazioni che ora danneggiano, e spesso in modo grave, la adiacente strada nazionale, e danneggeranno fra poco la ferrovia che è in costruzione, per quest'opera saranno sicuri dalle acque, e assicureranno le vie di comunicazione e la proprietà dello Stato.

Per questi due motivi, l'uno, che si fa lavoro utile per l'agricoltura e la igiene pubblica, e l'altro che si rende un vero servizio alla economia e alle finanze dello Stato, spero e raccomando che l'onorevole ministro Baccarini vorrà essere largo di sussidi al consorzio del quale ho parlato, che merita ogni riguardo. Non credo abbisognino altre parole sull'argomento.

FILÌ ASTOLFONE. Debbo rivolgere una semplice raccomandazione all'onorevole ministro.

In quel di Girgenti e precisamente tra Monte Allegro e Cattolica Eraclea esiste un lago di una considerevole estensione denominato *Ursi*. Questo lago oltre ad essere causa d'aria malsana a quelle industrie popolazioni, riesce anche di grande nocimento per l'agricoltura, poichè per gli scoli di esso si rende pur inutile ed improduttiva una estesa zona di terreni che potrebbero tornare grandemente fecondi all'attività colonica e produttivi per l'agricoltura.

I due comuni di Monte Allegro e Cattolica sono

in condizioni economiche così limitate che appena possono colle loro modeste risorse far fronte alle spese obbligatorie.

La provincia, penetrata delle condizioni di queste popolazioni e dell'utilità che dal disseccamento verrebbe a derivarne, si era anche nelle strettezze in cui si dibatte, determinata ad accordare un sussidio di poche centinaia di lire allo scopo di fare degli studi. Però questa somma votata per un generoso impulso può dirsi affatto insufficiente ed impari all'indole degli studi che occorrono, ed io pregherei l'onorevole ministro, perchè trattandosi di un capitolo in cui sono previsti i sussidi che per tale scopo si possono accordare, di voler avere la compiacenza di penetrarsi anch'egli della necessità del prosciugamento di un lago di non lieve estensione, prosciugamento che, come dissi, varrebbe non solo a rendere salubre un luogo malsano epperò dannoso alla salute delle vicine popolazioni, ma riuscirebbe pure grandemente utile e produttivo per l'agricoltura.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano.

GIORDANO. Stando al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e specialmente dando una scorsa ai capitoli relativi alle bonificazioni, nei quali non figura neppure un'opera da eseguirsi nella Sardegna, si direbbe che quel paese è il più coltivato, il più salubre, il più felice del regno. Invece tutti sappiamo che non è così; che, pur troppo, non mancano anche colà terreni incolti e paludosi e che il clima in alcune località è ben lungi dall'essere salubre.

Io dovrei stancare la Camera se volessi enumerare tutto ciò che resterebbe a farsi in quelle provincie in materia di bonificazione; mi limito perciò ad accennare semplicemente alcune località nelle quali qualche opera di questo genere sarebbe veramente provvidenziale. Così, per esempio, nei comuni di Portotorres e di Terranova, si potrebbero, con lievi spese, ottenere grandi vantaggi, arrecando un grande miglioramento anche alle condizioni climatologiche di quei due porti. In quel di Oristano, nella grande vallata del Campidano si potrebbero rendere irrigue le terre, e salubre il clima col prosciugamento di alcuni stagni che ivi si trovano.

Nel comune di Benetutti la malaria impedisce che sorga uno stabilimento di acque termali, che sarebbe una vera provvidenza per quelle popolazioni; e nel comune di Perfugas, per lo stesso difetto del clima, il Governo si rifiuta di stabilirvi una stazione di carabinieri, la quale sarebbe riconosciuta necessaria nell'interesse della pubblica sicurezza.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

Ma più specialmente io debbo fermare l'attenzione dell'onorevole ministro sullo stagno che trovasi presso la città di Alghero vicino al bagno penale da una parte, e confinante dall'altra colla colonia pesa'e detta di Cuguttu. Quello stagno che in alcuni mesi dell'anno è causa di malaria e di febbri, potrebbe essere trasformato, con tenue spesa, in fertile vigneto.

Non intendo ora dilungarmi sugli ostacoli gravissimi che crea la malaria alla prosperità di quelle provincie e sulla necessità di risanare quelle terre travagliate dai miasmi; ma non posso tacere che le ferrovie, i porti e tutte le altre opere pubbliche, saranno, non dirò sprecate, ma certo insufficienti a far risorgere la Sardegna finchè non si penserà sul serio a coltivare il suolo incolto ed a risanare i terreni steriliti ed abbandonati in causa delle febbri palustri.

Io ricordo benissimo che nell'occasione che fu approvata la legge 23 luglio 1881 si è pensato, molto opportunamente, al bonificamento dei bassi fondi di Bonaria vicino a Cagliari; ma non posso credere che con quell'opera l'onorevole ministro abbia inteso di provvedere a ciò che occorre in tutta l'isola.

Una somma, se non erro di 5 milioni fu anche messa a disposizione del Governo colla tabella D annessa a quella legge, non solo per sussidi e concorsi per alcune bonificazioni ivi indicate, ma ancora per altre opere consimili, le quali non sono contemplate in quella tabella.

A proposito pertanto di questo capitolo 92, nel quale si parla di studi e provvedimenti relativi alle bonificazioni nuove, io pregherei l'onorevole ministro di volermi dire se intenda provvedere, e con quali fondi, anche ad altre opere di bonificamento in Sardegna, oltre quella del piano di Bonaria, perchè ciò non mi è possibile rilevarlo dal bilancio. Particolarmente poi mi permetto di raccomandargli di voler ordinare qualche studio preliminare per il bonificamento dello stagno di Alghero, al quale dianzi ho accennato.

PRESIDENTE. L'onorevole Fazio Luigi ha facoltà di parlare.

FAZIO LUIGI. A proposito di questo capitolo, colgo anch'io l'occasione per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla necessità dell'incanalamento del fiume Lao, nel circondario di Paola. Il danno che arreca quel fiume in tempo d'inverno è immenso, ed ora le acque invadono quasi tutto il territorio del comune di Scalea. E tanto questo comune, quanto tutti gli altri del mandamento di Scalea e Verbicaro, si trovano nell'impossibilità di riparare a tanto danno.

Prego quindi l'onorevole ministro di volere, al-

meno per ora, fare degli studi preliminari. Nè credo che questi potranno costare molto, giacchè il ministero potrebbe servirsi del personale tecnico che va a studiare le strade di serie in quel mandamento.

Io non ho altro da dire. Mi auguro dalla cortesia dell'onorevole ministro di avere una soddisfacente risposta.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sarò brevissimo, imperocchè non si tratta che di raccomandazioni, essendo evidente che ciascuno degli oratori ha presa occasione per parlare su questo capitolo, ma senza nessuna speranza che, colla somma di 50 mila lire, si possa provvedere in guisa sufficiente a nuove bonificazioni. Questa somma non è stabilita per altro se non perchè il Governo possa aver modo di fare studi primordiali per quei bisogni di bonificazione, che vengono appunto segnalati.

In generale dichiaro che terrò conto di tutte le raccomandazioni, mentre questi studi primordiali serviranno a dare un giusto concetto delle opere e dell'importanza delle spese. Questa somma serve anche a piccoli sussidi di qualche centinaio di lire, e che arriveranno difficilmente al migliaio.

L'onorevole Merzario si spaventa a questo annunzio, ma egli comprenderà che per la sistemazione del Mera non si può ricorrere a questo capitolo.

Per quel lavoro ci sono altri capitoli. Vorrei potere subsidiare venti all'anno di tali opere, perchè hanno un'importanza grandissima per la prosperità del paese. Quel sussidio importerà non parecchie centinaia, ma parecchie decine di migliaia di lire. I fondi saranno tratti in parte dai concorsi obbligatori per le strade nazionali e per le strade ferrate, alle quali egli alluse, ai termini dell'articolo 97 della legge dei lavori pubblici.

Un'altra parte di sussidio potrà essere accordata in virtù dell'articolo 99 della stessa legge per la difesa di alcuni abitati che si trovano entro l'estensione riparata dei nuovi argini. Un'aggiunta ancora potrà essere fatta sui fondi delle bonificazioni.

Questo capitolo è troppo poca cosa, ma siccome la spesa sarà divisa in molti esercizi, non è a temersi che manchino i fondi alla sistemazione del Mera sui capitoli ricordati.

Se qualche cosa mancherà, si potrà sempre provvedere in occasione del bilancio definitivo o del bilancio del venturo anno.

Dichiaro inoltre all'onorevole Fili Astolfone, che farò esaminare le bonificazioni, che egli crede importantissime, da farsi fra Monteallegro e Cattolica in quel di Girgenti. Se sarà possibile provvedere

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

subito così si farà, altrimenti si terrà conto di questo come di altri lavori, dei quali ho parlato in occasione di una nuova legge.

Terrò pur conto delle raccomandazioni dell'onorevole Fazio per fare gli studi necessari per le opere da lui accennate. All'onorevole mio amico Giordano bisogna che dica una cosa, che non gli può piacere certamente; ma non posso farne a meno. Ed è questa: che il suo discorso era opportuno quando si discuteva la legge dei lavori straordinari; mentre ora io poco posso fare con uno stanziamento di 50,000 lire per tante bonificazioni. A me però ha fatto senso che egli abbia detto che nessuno ha pensato alle bonificazioni della Sardegna. Io potrei rispondergli che nessuno dei rappresentanti sardi ha pensato affatto a dire quali sono queste bonificazioni. La bonificazione di Buonaria, località vicina a Cagliari, fu proposta da me stesso; ma nessuno ha parlato su questo argomento.

SALARIS. Domando di parlare. (*Ilarità*)

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Salaris fu il solo che disse qualche cosa relativamente alle bonificazioni della Sardegna. Io però intendevo parlare della provincia di Sassari; ed ho fatto male a dire della Sardegna in generale.

Per mostrare poi all'onorevole Giordano che non posso essere accusato di non aver mai rivolto il pensiero alle bonificazioni di quell'isola, lo pregherò di guardare l'allegato alla mia proposta di legge del 3 dicembre 1878 sulle bonificazioni, che sta appunto all'ordine del giorno della Camera, e troverà, non in quella legge, perchè quella legge è organica, ma segnalate per provvedervi poi, sia coi fondi dell'ultima legge del 1879, sia con altri, troverà, dirò, che io ho indicate, come richiedenti lavori necessari, 17 località nella provincia di Cagliari e 16 nella provincia di Sassari; e, se vorrà esaminare quell'allegato, vi troverà anche quella a cui egli stesso ha alluso. Nella provincia di Cagliari io ho proposto (perchè è una specie di proposta che ho fatto) delle bonificazioni per 22,859 ettari; nella provincia di Sassari, per circa 2,500 ettari. Io vorrei che non ce ne fossero altre; però se ce ne sono ancora di quelle che interessano l'igiene pubblica, non domanderei di meglio che poter coadiuvare a farle sparire.

Dunque all'onorevole Giordano dichiaro quello che ho dichiarato agli altri, cioè che per quanto riguarda studi che potranno essere ritenuti necessari, non ho nessuna difficoltà di farli intraprendere, perchè appunto questo capitolo provvede per quegli studi, per i quali non ci sono assegnazioni speciali, relative ad alcune bonificazioni. In caso che ci fosse deficienza di mezzi, lo che non

credo, provvederemo con una somma maggiore, che il Parlamento, credo, non vorrà ricusarsi d'accordare per fini consimili.

PRESIDENTE. L'onorevole Salaris ha facoltà di parlare.

SALARIS. Io aveva domandato di parlare, perchè mi erano suonate un po' acerbe alcune parole pronunziate dall'onorevole ministro: ma dopo le spiegazioni che egli stesso ha dato, non posso fare altro che raccomandargli di nuovo l'opera di bonificazione, della quale ho parlato, ringraziandolo d'altronde delle dichiarazioni fatte.

PRESIDENTE. L'onorevole Filii Astolfone ha facoltà di parlare.

FILII ASTOLFONE. Debbo ringraziare l'onorevole ministro della benevolenza con cui ha accolto la domanda fattagli, e poichè mi ha prevenuto in un'altra idea, io lascerò a lui il valutare secondo le esigenze dell'amministrazione, se non sia il caso di togliere sin d'oggi impegno d'impinguare nel bilancio definitivo questi fondi, ed avere un margine più largo: ma dal momento che egli mi ha prevenuto in questo, io ne prendo atto, e lo ringrazio e spero che i fatti corrispondano alle promesse.

PRESIDENTE. L'onorevole Merzario ha facoltà di parlare.

MERZARIO. Le parole pronunziate dall'onorevole ministro riguardo al consorzio del Mera, mi hanno completamente soddisfatto. Il giudizio favorevole di così sottile osservatore e di un giudice così competente nella materia, qual è l'onorevole Baccarini, non può che rendermi contento; egli ha riconosciuto la bontà, la utilità, il merito per un sussidio, di quest'opera, e tanto basta; anzi egli ha parlato di più sussidi da prelevarsi da più capitoli del bilancio. Ne godo per il consorzio del Mera, e per l'incoraggiamento che con ciò vien dato ad opere consimili in Italia. Imperocchè quando si facesse in molte parti d'Italia ciò che viene fatto sul Mera, in vicinanza di Chiavenna, una gran parte d'Italia sarebbe redenta con ben poca spesa dello Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Giordano ha facoltà di parlare.

GIORDANO. Avendo io domandato all'onorevole ministro dei lavori pubblici se, ed in qual modo, intendeva di provvedere ad altre opere di bonificazione nella Sardegna, oltre quella di Bonaria, non posso che prendere atto di quanto ha detto relativamente alla legge che è stata testè presentata alla Camera; e spero che le sue intenzioni, tradotte in atto con quella legge, saranno per riuscire efficaci anche per le provincie della Sardegna, nello interesse delle quali ho avuto l'onore di parlare.

Quanto poi all'osservazione che ha fatto relativamente alla legge del 23 luglio 1881 (che mi riguarda sino ad un certo punto) mi permetta di dirgli che il Governo non deve aspettare che le proposte gli vengano fatte dai deputati...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. No: l'ho fatta io la proposta, non ho aspettato che venisse dai deputati.

GIORDANO... in modo che poi un giorno si possa quasi incolpare gli stessi deputati di non averle fatte. Io credo che l'iniziativa, in cose di tanta importanza, deve partire dal Governo.

Io, ripeto, prendo atto delle notizie che l'onorevole ministro mi ha dato riguardo al disegno di legge al quale ha accennato, e mi riservo quindi di ritornare sull'argomento quando avrà luogo nella Camera la discussione di quella legge.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 92 nella somma di lire 50,000.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato, e sono pure approvati senza discussione i seguenti capitoli fino al 104 inclusivamente :)

Porti, spiagge e fari. — Porti di 1ª classe. — Capitolo 93. Porto di Ancona - Prolungamento del molo meridionale (Spesa ripartita), lire 50,000.

Capitolo 94. Porto di Cagliari - Sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 180,000.

Capitolo 95. Porto di Civitavecchia - Prolungamento dell'antemurale (Spesa ripartita), lire 80,000.

Capitolo 96. Porto di Genova - Ampliamento e sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 3,000,000.

Capitolo 97. Porto di Messina - Costruzione di una nuova banchina al nord della dogana; rialzamento della nuova dogana; collocamento di grue e binnari sulle medesime; scavazione delle pagliarelle nel tratto del porto tra la cittadella ed il lazzaretto (Spesa ripartita), lire 150,000.

Capitolo 98. Porto di Napoli - Costruzione di banchine nel vecchio porto (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 99. Porto di Napoli - Rafforzamento del molo militare o di San Vincenzo (Spesa ripartita), lire 400,000.

Capitolo 100. Porto di Palermo - Estirpamento di roccie nell'interno del porto (Spesa ripartita), lire 663,600.

Capitolo 101. Porto di Palermo - Prolungamento del molo settentrionale e sistemazione del molo meridionale (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 102. Porto di Venezia - Costruzione di una scogliera a tramontana del porto di Lido (Spesa ripartita), lire 250,000.

Porti di 2ª classe. — Capitolo 103. Porto d'Anzio - Prolungamento del molo Innocenziano e sistemazione di un tratto del molo Neroniano (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 104. Porto di Milazzo - Concorso dello Stato nella spesa per la deviazione del *Rio Rosso* dal porto, lire 8000.

Porti di 3ª classe. — Capitolo 105. Porto di Bari - Decima rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 175,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rogadeo.

ROGADEO. Parlerò brevemente senza abusare della tolleranza dei miei colleghi. A me preme dare maggiore esplicitamento al concetto che si trova appena adombrato nei concisi periodi della relazione della Commissione del bilancio, a riguardo del porto di Bari. A me preme d'interpellare il Governo sul proposito, augurandomi che dalle risposte che vorrà darmi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, io possa togliere ragione a sperare che non infruttuosamente fu espresso quel voto dalla Commissione. Che la classificazione dei porti abbia ad essere riveduta e corretta secondo principii più larghi e generali, e secondo concetti assai diversi da quelli che in principio la ispirarono, io non starò qui a dimostrare, e non sarebbe opportuno di farlo. Allora per soddisfare una molteplicità d'interessi locali, pure importantissimi, si posero in seconda linea interessi generali, che ora per l'avvenuto sviluppo delle attività industriali, per le nuove vie aperte al commercio hanno assunto un carattere di evidente superiorità. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

ROGADEO. Basta considerare la città di Bari, la sua posizione marittima, l'attività industriale e commerciale della regione adriatica meridionale, l'avvenire delle nostre relazioni coll'Oriente e colle Indie, per venire alla conseguenza, che non è certamente questa la categoria che conviene al porto di Bari secondo la classificazione della legge, e che maggiore e più efficace abbia ad essere la partecipazione del Governo in quella spesa per soddisfare a bisogni di un avvenire non lontano, nel quale speriamo di riconquistare, mercè l'attività commerciale ed industriale, quell'influenza che politicamente per nostra sventura abbiamo perduta in Oriente.

Io non avrò che a ricordare l'ordine del giorno votato dalla Camera, il quale invitava il Governo a presentare un disegno di legge per apportare alla vigente classificazione dei porti quelle modificazioni ed aggiunte che le condizioni del commercio avessero rese necessarie; e, ricordando quell'ordine del

giorno, e rinnovando la medesima raccomandazione all'onorevole ministro con l'intendimento di giovare agli interessi generali del commercio, gli dirò che, ripensando egli ad una modificazione nella classificazione dei porti, voglia tenere in conto il porto di Bari, il quale egli sa che non può restare senza una difesa dalla parte settentrionale, aperta a mare fortunoso e che di continuo è minacciato d'interrimento da un torrente di poco superiore, non ancora prosciugato. Ma, lasciando da parte queste considerazioni generali, scenderò a tema più concreto, che si presenta opportuno ad occasione dello stanziamento delle somma di 175 mila lire nel bilancio che discutiamo.

INDELLI, relatore. Domando di parlare.

ROGADEO. Il ministro dei lavori pubblici sa come una delle opere dal genio civile reputate necessarie pel porto di Bari, si fosse l'allargamento della banchina, in quella parte che era stata eseguita negli anni precedenti all'ultima legge secondo proporzioni assai più modeste. Il ministro sa come la esecuzione di questi lavori della presunta spesa di 300,000 lire sia necessaria, e quasi indispensabile, cui si sarebbe già adempiuto se non si fosse pensato di provvedere con precedenza ad un bisogno anche più urgente, a collegare il porto mercè un tratto di ferrovia con la stazione. E tanto egli è consapevole di tutto ciò in quanto che, dietro le rimostranze che gli vennero presentate da parte della città di Bari, egli promise che dalla grossa somma stanziata per le opere impreviste giusta la legge del 23 luglio prossimo passato, si sarebbe trovato modo di prelevare 150,000 lire quanto sarebbe il concorso del Governo, restando fermo l'obbligo negli enti interessati di sopperire al resto della spesa; e così all'allargamento dell'antico tratto della banchina in mancanza di altri fondi si sarebbe provveduto. Però egli pose una condizione che paralizza le speranze del municipio di Bari.

Egli disse che le 150,000 lire non si sarebbero potute avere prima del 1891, e intanto urgendo che si completassero i lavori, propose che l'intera somma fosse anticipata dal municipio di Bari, salvo il rimborso delle 150,000 lire dallo Stato al 1891. Ora, le condizioni economiche del municipio di Bari non sono prospere: anzi sarà da far molto per scongiurare un grave disastro finanziario; e non è farsi illusione: certamente la città di Bari non sarà in grado di anticipare questa somma, secondo il pensiero dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e delle sue ottime disposizioni; se restassero legate a quelle condizioni, poco frutto se ne caverebbe. Che l'allargamento dello antico tratto di banchina sia opera necessaria, anzi indispensabile, basta leggere

i rapporti del genio civile, per convincersene; ed ora più che mai, essendo per ultimarsi i lavori del molo, affinché, facendolo più tardi, la spesa non dovesse risultarne maggiore.

E non volendo oltre diffondermi, e desiderando concludere per non abusare della benevolenza della Camera, rivolgerò all'onorevole ministro la raccomandazione di un modesto desiderio, cioè che in quel capitolo il quale destina una somma rilevante, secondo l'ultima legge del luglio 1881, per i lavori portuari, sia nel bilancio di definitiva previsione del 1882, messa questa cifra di 150,000 lire, per provvedere alla quota del Governo nei lavori di allargamento dello antico tratto della banchina, che servirà a rendere completo il lavoro sinora eseguito nel porto di Bari.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

INDELLI, relatore. Non come relatore della Giunta generale del bilancio, ma come deputato della provincia di Bari, io debbo associarmi alle raccomandazioni del mio amico onorevole Rogadeo. Se ho scritto qualche parola nella relazione in proposito del porto di Bari, l'ho fatto perchè trattasi di grave interesse e d'importanza generale, e perchè quella città, a me carissima, meriterebbe di essere potentemente aiutata. Per quanto noi facciamo per spogliarci degli interessi locali, è l'istinto che cacciato dalla porta vi ritorna per la finestra. Ma gli stessi interessi locali perdono del loro carattere troppo ristretto, quando la giustizia che reclamano è da tutti sentita.

Avendo l'onorevole ministro presentato il disegno di legge per la nuova classificazione dei porti, io, che al pari dell'onorevole Rogadeo, conosco l'importanza del porto di Bari, non dubito che pei criteri proposti dal Ministero, e che saranno certamente approvati dalla Camera, il porto di Bari sarà promosso di classe. Se io non m'inganno, i criteri che sono proposti debbono assicurare al porto di Bari un migliore avvenire. E affretto perciò coi miei voti la discussione della legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La Camera ricorda che colla legge del 14 agosto 1870 fu stanziata la somma di due milioni e 100 mila lire per la sistemazione del porto di Bari.

Con quella legge la quota governativa fu stanziata a 175,000 lire annuali, come quota fissa, inalterabile.

Da ciò l'impossibilità di variare questa quota colla legge del bilancio. E dietro l'impossibilità di variarla con la legge del bilancio, non è in facoltà

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

del ministro di proporre una somma maggiore, perchè così è stabilito da legge speciale.

Io posso tener conto delle raccomandazioni fatte dalla egregia Commissione e dal mio amico Rogadeo, di stanziare una somma maggiore, non rimanendo oramai più che due rate soltanto per due anni e mi dichiaro anche disposto, se il municipio per sua parte può farlo, a presentare una legge che facilitizzi lo accrescimento di queste somme.

Ma le parole dette dall'onorevole Rogadeo mi fanno temere che l'ostacolo sarà più per parte del municipio che per parte dello Stato. Egli ha detto adesso che il municipio non si trovava neanche in grado di anticipare le 150,000 lire per l'allargamento della banchina, che è un lavoro necessario, perchè per i grandi porti, come quello di Bari, bisogna che le comodità corrispondano pienamente ai novelli bisogni.

Il genio civile locale è di questo parere, come lo è anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale però ritiene che non è opera così urgente l'allargamento, da rendere necessario di affrettarlo in modo assoluto, parendo che possa sempre farsi quasi colla medesima spesa. Però è evidente che finchè si è attorno a questi lavori, sarebbe meglio renderli compiuti.

Io ho risposto al municipio di Bari che sono disposto a riconoscere l'utilità e la necessità di un tal lavoro, che sono disposto a fare l'assegnazione della parte dello Stato, ma che, siccome non aveva fondi disponibili per il porto di Bari, altro che valendomi dell'ultimo articolo della tabella E della legge per opere straordinarie, la quale mette 2,300,000 lire per nuove opere portuarie, avrei potuto fare quella assegnazione, quando la somma fosse disponibile. Ora di quella somma lo Stato potrà disporre negli anni 1891 e 1892. Dunque io ho offerto al municipio di Bari di fare quel lavoro, se esso municipio si trova in condizione di anticipare la spesa, avendone già anticipate tante per la costruzione del porto. Con mio dispiacere sento però che le finanze di quel municipio non sono in condizione di fare questa piccola anticipazione, giacchè infine si tratta di un piccolo interesse da pagarsi all'impresa, perchè aspetti per qualche anno il pagamento delle opere. Ma, dico, non sarà il ministro dei lavori pubblici che impedirà il compimento di questa opera per simile difficoltà; non avendo io nessuna avversione a procurare la somma spettante allo Stato per altro verso, sia pure con una legge a posta o colla legge del bilancio, quando si tratti d'una quota inferiore alle 30,000 lire, se però il municipio di Bari si crederà in grado di sostenere la sua parte di spesa.

Quanto alla classificazione, l'egregio relatore ha già risposto. L'onorevole mio amico Rogadeo non era forse presente quando io ebbi l'onore, una settimana fa, di presentare il progetto di modificazione alla classificazione dei porti; e posso assicurarlo, in conferma di quello che diceva il relatore, che il porto di Bari guadagnerà sicuramente rispetto alla classificazione. Io non posso ora precisare di quanti gradi, perchè siccome quella legge stabilisce dei criteri, io non mi sono troppo preoccupato di andare a vedere quello che accade matematicamente nei singoli porti del regno, perchè io non ne aveva in vista nessuno, ma una classificazione universale. Spero che di queste mie dichiarazioni l'onorevole Rogadeo si potrà trovare almeno in parte soddisfatto.

ROGADEO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rogadeo.

ROGADEO. Con poche parole risponderò all'onorevole ministro. Io non ho mai pensato di domandare che la Camera aumentasse il capitolo di lire 175,000, sapendo benissimo che questa e non altra somma era consentita come assegno dalla legge speciale. Io interessava il Governo a trovare il modo di porre a disposizione del porto di Bari nel 1882 la somma che è esigua di 150,000 lire, la quale occorre come quota dello Stato per completare i lavori di allargamento della banchina, e che a me ed a quanti vogliono guardare da vicino la questione, sembra indispensabile che si eseguissero ora finchè sono in attività le altre opere date in appalto. Riguardo poi a quello che io diceva intorno all'allargamento del tratto della banchina, insisto affinchè di tale opera non sia messo in dubbio il carattere di urgenza e di necessità.

La banchina del porto di Bari fu cominciata secondo certe proporzioni; poi si venne con un nuovo disegno ad allargarla; intanto quella prima parte costrutta secondo quel primo progetto non corrisponde più e non si collega alla parte che si è eseguita di poi. Senza qui sollevare una questione tecnica, dico alla Camera che non possa esservi dubbio sulla necessità di questo lavoro di coordinamento: se diversamente si pensasse, si avrebbe lo sconcio che là dove appunto occorre maggior spazio per le operazioni del commercio, le proporzioni della banchina sarebbero più ristrette, e l'allargamento sarebbe maggiore là dove è minore il traffico.

Per queste ragioni, vorrei che l'onorevole ministro si dimostrasse compreso della necessità di quest'opera; e non essendovi da sollevar dubbio intorno alla considerazione che egli fa del porto di

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

Bari, voglia trovare il modo onde rendere disponibili queste 150,000 lire nel corso dell'anno 1882, affinché non siano ritardati questi lavori. Non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il capitolo 105, Porto di Bari - Decima rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 175,000.

(È approvato, e sono pure approvati senza discussione i seguenti capitoli fino al 109 inclusivamente:)

Capitolo 106. Porto di Castellammare di Stabia - Costruzione di banchine (Spesa ripartita), 50,000 lire.

Capitolo 107. Porto di Catania - Decima rata della quota a carico dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto (Spesa ripartita), 125,000 lire.

Capitolo 108. Porto Corsini - Sistemazione dei fondali e drizzagna alla risvolta di contro al canale Marini (Spesa ripartita), lire 85,000.

Capitolo 109. Porto di Fiumicino - Prolungamento dei moli guardiani (Spesa ripartita), 150,000 lire.

Capitolo 110. Porto di Gallipoli - Costruzione delle opere di protezione del porto e costruzione di un ponte per collegare la banchina di approdo col molo (Spesa ripartita), lire 40,000.

MAZZARELLA. Viva il signor ministro, e faccia presto. (*ilarità*)

Rinunzio a parlare per non far perdere tempo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il capitolo 110.

(È approvato, e sono pure approvati senza discussione i seguenti capitoli fino al 122 inclusivamente:)

Capitolo 111. Porto di Girgenti - Costruzione del nuovo molo (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 112. Porto di Licata - Compimento delle opere già costruite dal municipio (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 113. Porto di Marsala - Sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 145,000.

Capitolo 114. Porto di Molfetta - Sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 50,000.

Capitolo 115. Porto di Porto Maurizio - Prolungamento e sistemazione del molo occidentale (Spesa ripartita), lire 50,000.

Capitolo 116. Porto di Reggio - Decima rata della quota a carico dello Stato nella spesa per la costruzione del porto (Spesa ripartita), lire 125,000.

Capitolo 117. Porto di Salerno - Miglioramento ed ampliamento del porto (Spesa ripartita), 70,000 lire.

Capitolo 118. Porto di San Remo - Prolunga-

mento e sistemazione dei moli (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 119. Porto di Santa Venere - Chiusura della bocca di ponente e deviazione del torrente dal porto (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 120. Porto di Savona - Costruzione di una darsena per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 200,000.

Capitolo 121. Porto di Porto-Torres - Miglioramento ed ampliamento del porto (Spesa ripartita), lire 200,000.

Capitolo 122. Porto di Viareggio - Prolungamento dei moli guardiani (Spesa ripartita), 90,000 lire.

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SUL BILANCIO DELL'ENTRATA PEL 1882.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Branca a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

BRANCA, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione del bilancio dell'entrata pel 1882. (*V. Stampato, n° 227-A.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO STATO DI PRIMA PREVISIONE DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1882.

PRESIDENTE. Ritorniamo al bilancio.

Porti di 1^a, 2^a e 3^a classe. — Capitolo 123. Nuovi lavori portuali (legge 23 luglio 1881, n° 333, serie 3^a) (Spesa ripartita), lire 2,271,400.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Trinchera.

TRINCHERA. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo ad alcune mie interrogazioni, l'altro giorno mi fece anticipatamente delibare una discussione, che io credo che debba trovare la posizione sua vera e normale nella parte straordinaria del bilancio.

Io prego l'onorevole ministro di darmi interi quei chiarimenti, che l'altro giorno mi accennava. Mi soddisface in parte: desidererei ora avere completa risposta. Non vorrei che mi avvenisse come al fanciullo del poeta, che dopo aver gustato all'orlo del vaso soave liquore, rinvenne succhi amari nel fondo. L'onorevole ministro mi dica nettamente il suo pensiero, completi le sue informazioni, che in parte ebbe la cortesia di parteciparmi l'altro ieri.

Non avendo veduto segnato il porto di Brindisi in questa parte straordinaria, mi dica se per caso possa partecipare ai fondi stanziati in quest'articolo 123 della parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici, e se nel caso i lavori di escavazione tanto necessari ed indispensabili in quel porto, possano al più presto cominciare, terminata per avventura la vertenza amministrativa finora sorta per un avviso del Consiglio di Stato. Finalmente l'onorevole ministro dia una risposta ad un invito, che io l'altro giorno gli feci. Io lo prego di recarsi sopra luogo per guardare la gravità dei mali avvenuti, e la necessità di provvedervi presto. Mi ricordo che anni sono, in un'importante discussione che avveniva in quest'Aula, l'onorevole Abignente, in un discorso, che allora fu prova per noi del suo valente ingegno, pronunziò una frase, che conteneva una grande verità ed un insegnamento ancora più grande per gli uomini del Governo.

L'onorevole Abignente, se non vado errato, rivolto ai ministri di quel tempo, disse: « voi non ci conoscete » ed è facile in questo modo che non ci possiate ben governare. (*Interruzioni*) Non so se ho interpretato, almeno pallidamente, il pensiero del valente oratore. Io invito l'onorevole ministro a recarsi sopra luogo. I mali sono così gravi e profondi che richiedono proprio una sua visita, che richiedono l'occhio suo sperimentato ed intelligente, onde più non si stia a certe relazioni scritte, per lo più monche ed incomplete.

Io sono proprio spinto da un sentimento che certo deve essere compartecipato da tutti in questa Camera; da un sentimento di affetto verso una nobile parte d'Italia, nel rinnovare questa preghiera all'onorevole ministro. Tante volte ho inteso, ed anche ho letto, per esempio, trattandosi della difesa del paese, che l'Italia si difende difendendo solamente una metà di essa, ed abbandonando disarmata e sguernita l'altra metà. Ebbene, io che non sono un militare, io che non sono neanche un colonnello della milizia territoriale (*Si vide*), potrei largamente provare tutta la falsità di questa espressione e di questo giudizio.

PRESIDENTE. Onorevole Trincherà, in altra occasione però, non adesso.

TRINCHERA. Io potrei, se l'argomento non fosse estraneo alla discussione attuale, potrei dire con una sola parola che, in tempi di vera grandezza, fu appunto sopra i campi di battaglia dell'Italia meridionale che si difese l'onore ed il decoro d'Italia.

PETRUCCELLI DELLA GATTINA. Benissimo! Bravo!

TRINCHERA. Ma vi ha di più: si progetta e si eseguisce un viaggio dei nostri augusti sovrani, viaggio consigliato dai ministri responsabili; ebbene, si ar-

riva ad un certo punto, si arriva ai confini della contrada salentina, ed i sovrani tornano indietro, e non si procede oltre; e vi sono delle popolazioni che hanno avuto il dolore di non conoscere il primo Re d'Italia, e che ancora sono rimaste col desiderio di conoscere il secondo. E perchè questo, o signori?

L'onorevole ministro, recandosi sopra luogo, proverà a certi suoi dipendenti quest'importante verità di fatto; troverà a Brindisi dei residui di banchine costrutte ai tempi degli antichi romani, e vedrà che quelle banchine presentano ancora certe condizioni di solidità, e di fermezza che non presentano i nuovi lavori costruiti appena dodici anni addietro.

Veda dunque l'onorevole ministro se io avessi ragione di pregarlo l'altro ieri, e d'insistere oggi nella mia preghiera. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Greco Cassia ha facoltà di parlare.

GRECO CASSIA. Nella tornata del 25 giugno dello scorso anno mi credei nel debito d'intrattenere la Camera sulle escavazioni, di cui ha bisogno il magnifico porto di Siracusa. Oggi, dopo che l'onorevole Trincherà ha richiamata l'attenzione del signor ministro sulle condizioni del porto di Brindisi, non mi pare che sia fuori di luogo che la Camera sia da me un'altra volta intrattenuta sulle condizioni del porto di Siracusa, che per universale consentimento è riconosciuto per uno dei primi porti del mondo.

Nell'anzidetta tornata del 25 giugno io presentai un ordine del giorno, col quale il ministro dei lavori pubblici veniva invitato a far eseguire in quel porto delle escavazioni straordinarie, qualora fosse stato vero che la sua profondità si fosse trovata tanto scemata da non più permettere il sicuro ancoraggio delle nostre grosse navi corazzate.

Però siccome dalla Commissione, che riferiva sul progetto di legge che era in discussione, fu presentato un ordine del giorno che si occupava non soltanto del porto di Siracusa, ma di tutti i porti del regno, e che pienamente mi faceva conseguire l'intento, così, avendo ritirato il mio ordine del giorno, mi associai a quello della Commissione nei seguenti termini concepito:

« La Camera invita il Ministero a fare gli studi occorrenti per determinare se, per ridurre e mantenere a profondità normale i porti, convenga meglio, tenuto conto delle condizioni della finanza pubblica e della spesa necessaria, di provvedere con escavazioni ordinarie ovvero straordinarie, e quali somme dovrebbero nell'un caso o nell'altro iscriversi annualmente nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici. »

Essendo stato votato ad unanimità il su riferito

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

ordine del giorno, sento oggi il dovere di pregare l'onorevole ministro perchè voglia degnarsi di farmi conoscere se gli studi relativi al mantenimento della profondità normale dei porti del regno sieno stati fatti anche pel porto di Siracusa, e se per questo porto sia a sperarsi che vengano eseguite le escavazioni ordinarie e straordinarie di cui possa essere stato riconosciuto il bisogno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovanni Barracco.

BARRACCO G. Debbo intrattenere per un momento la Camera non allo scopo d'invitare l'onorevole ministro a recarsi nelle provincie meridionali, come ha fatto l'onorevole Trincherà, ma per una semplice raccomandazione.

Nel presente capitolo sono stanziati per la sistemazione del porto di Cotrone 110,000 lire, in conformità della legge del luglio ultimo. Sicchè per questa parte non avrei nulla a dire. Nemmeno le solite raccomandazioni al ministro perchè solleciti i lavori mi parrebbero opportune; in quanto che, a dire la verità, l'onorevole ministro non ha bisogno affatto di sollecitazioni per promuovere le opere pubbliche su tutta la superficie del regno. Sono indotto a dir due parole unicamente perchè ho saputo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in una tornata dell'ultimo novembre, esaminando il progetto pel quale si è stanziata la somma di lire 110,000, ha emesso il voto che bisogna, prima di metter mano ai lavori, che l'ufficio del genio civile di Napoli faccia eseguire degli studi su tutta la costa presso Cotrone, per trovare una cava di scogli conveniente per quella costruzione. Questo voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici è noto all'onorevole ministro meglio che a me. Però non vorrei che tali studi ulteriori raccomandati da quel competente consesso fossero causa di ritardi veramente deplorabili. Perciò prego l'onorevole ministro che affretti il più possibile siffatta esplorazione, affinchè nel corso dell'anno prossimo possa essere iniziata l'opera di sistemazione del porto, e spenda la somma stanziata in bilancio conformemente all'accennata legge di luglio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Trincherà ha trattato tre punti distinti nel suo discorso: l'uno, relativo ai lavori della cadente banchina; il secondo, relativo agli scavi straordinari del porto di Brindisi; il terzo, che è la rinnovazione di un invito personale, al quale io veramente ho mancato di rispondere una parola di ringraziamento, e niente altro che una parola di ringraziamento. Poichè questo non formava materia vera della discussione del bi-

lancio per completare le informazioni che egli desidera e che io mi riservai di completare nella risposta dell'altro ieri. Gli dirò che la principale difficoltà che riguardava il lavoro degli scavi, vale a dire la difficoltà che faceva il Consiglio di Stato a poter concedere l'escavazione del porto di Brindisi all'impresa che ha l'escavazione di tutti i porti del Napoletano, è sparita; imperocchè fortunatamente il secondo voto del Consiglio di Stato, comunicato appunto in quel giorno, ammette che possa procedersi per questa via che ci agevola molto nel tempo, ci fa risparmiare una ragguardevole spesa, e ci resta modo di poter impiegare intera la somma di 460 mila lire per le escavazioni utili del porto di Brindisi.

Su quest'argomento pertanto io non credo di aver nulla di più tranquillante da poter annunziare all'onorevole Trincherà, imperocchè dopo ciò è evidente che non può esservi più nessuna ragione per ritardare la consegna dei lavori, essendo l'impresa già pronta.

Quanto all'assegnazione dei fondi, egli ha chiesto se in questo capitolo era o no compresa la parte riguardante il porto di Brindisi. Ora, leggendo la tabella annessa alla legge del 1881, e che si riferisce a questo capitolo, trovo che per l'anno 1881 sono assegnate per le escavazioni dei banchi nel porto di Brindisi 94 mila lire; 100 mila per il 1882, dimodochè per l'anno 1882 noi abbiamo 194 mila lire di disponibilità di fondi, e l'obbligo d'impiegarli nell'escavazione del porto di Brindisi.

Quanto alla dolorosa opera delle banchine, il complemento delle notizie che posso dare è questo: che furono fatti tre progetti dall'ufficio del genio civile centrale di Napoli, diretto da un egregio ingegnere; su questi tre progetti diversi, sono divise le opinioni degli ispettori che devono giudicare, tanto che io ho finito per delegare un ispettore praticissimo del porto e dei luoghi, perchè si rechi, senza ritardo almeno, sul luogo, onde definire una buona volta quello che si ha da fare, onde rompere ogni indugio e provvedere in via stabile non solo alle riparazioni, ma alle costruzioni che possono essere necessarie.

Io non so se noi avremo la possibilità di provvedere a tutte le spese, perchè sono parecchie centinaia di migliaia di lire, se ricordo bene, quelle che occorreranno; ma se non ve ne saranno abbastanza disponibili, sarà nostro dovere di provvedere anche con una richiesta speciale per questo riguardo.

L'onorevole Trincherà nel ripetere a me l'invito di recarmi sopra luogo, ha fatto atto personale gratissimo, ma confesso che non mi è riuscita ugual-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

mente gradita la motivazione, avendo egli quasi voluto ritenere che si possano avere delle preferenze quanto ad accedere sui luoghi. Io vorrei pregare l'onorevole Trincherà di ritenere che io mi reco a nord, a est, a sud, a ovest, secondo che credo che la presenza del ministro possa essere opportuna, oppure desiderata. E aggiungerò ancora che uno dei miei desiderii è appunto quello di recarmi a visitare il porto di Brindisi, che conosco molto sulla carta non sopra luogo.

Ringraziando dell'invito fattomi dall'onorevole Trincherà, non posso che dichiarare che appena avrò la possibilità di dedicare qualche giorno (perchè si tratta di un viaggio lungo), sarò ben lieto ed onorato di recarmi a visitare quei luoghi.

Non parlo degli accenni fatti alla difesa militare del nostro paese, perchè è un terreno sul quale potrei mettere in falso i piedi. Per parte mia però dichiaro soltanto che l'Italia si difende dappertutto dove può essere minacciata.

L'onorevole Greco Cassia ha ricordato un ordine del giorno rispetto a certi studi per classificare le escavazioni; studi diretti a stabilire quale sia il miglior metodo per provvedere alle escavazioni dei porti del regno, sia per le escavazioni ordinarie che per le straordinarie, ed ha chiesto a che punto siano questi studi. Questi studi sono stati fatti ed hanno anche ottenuto un effetto, perchè nella legge dei lavori straordinari, oramai tante volte ricordata, sono incluse parecchie grosse escavazioni, e tra le altre ricordo quelle dei porti di Palermo, di Brindisi, di Livorno e di altri, appunto determinate per effetto di questi studi. Quanto al sistema normale per le escavazioni in tutto il resto dei porti, siccome ancora non sono scaduti gli appalti, non è occasione di fare applicazione di nessun sistema nuovo, perchè non vi sarebbe la possibilità di applicarlo, e quindi non è stato ancora definito nessuno dei metodi; gli studi continuano per diversi porti ancora, e appena sarà completato lo studio per tutti indistintamente ed in maniera concreta, io non ho difficoltà di darne comunicazione all'onorevole mio amico Greco Cassia, perchè non credo che ci sia necessità di farne una presentazione ufficiale, come non si fa mai in questi casi che sono indicati al Governo mediante un ordine del giorno. Tutto al più potrò poi aggiungerlo come allegato nella presentazione dei bilanci, perchè la Commissione possa prenderne una estesa cognizione.

Quanto all'onorevole Barracco, egli non mi ha fatto altro che una raccomandazione, di veder modo d'impedire che si perda soverchio tempo negli studi per la ricerca di una cava di pietre per i lavori del porto di Cotrone. Io terrò conto di questa sua rac-

comandazione, per fare da pungolo a quegli ufficiali che saranno stati incaricati di queste ricerche. Certo è che non può essere questa una ragione per ritardare l'incominciamento dei lavori per il 1882, dopo che si è fissata la somma per quel porto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Greco Cassia.

GRECO CASSIA. Ringrazio l'onorevole ministro delle notizie fornitemi, ma da esse mi è parso di rilevare che si sono fatti degli studi in vari porti del regno, ma che non se ne sia fatto punto per il porto di Siracusa.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Può essere.

GRECO CASSIA. Quindi io sporgo calda preghiera perchè per questo porto, tanto interessante e rinnovato, si facciano al più presto possibile gli studi necessari, onde il Governo possa essere nel caso di far eseguire quelle escavazioni che saranno riconosciute indispensabili per il sicuro ancoraggio delle grosse navi corazzate. E se io potessi essere assicurato che presto siffatti studi saranno eseguiti, ne sarei lieto, e ne ringrazierei il signor ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Trincherà ha facoltà di parlare.

TRINCHERA. L'onorevole ministro Baccarini è stato largo con me di notizie e di promesse. Delle prime lo ringrazio, mi riservo di ringraziarlo delle seconde quando saranno adempiute.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Rassicuro l'onorevole Greco Cassia che gli studi per le escavazioni che possono essere bisognevoli al porto di Siracusa saranno da me sollecitati secondo il suo desiderio.

GRECO CASSIA. La ringrazio.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 123 in lire 2,271,400.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

Illuminazione delle coste e segnali. — **Capitolo 124.** Nuovi fari lungo le coste del regno (Spesa ripartita), lire 300,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

BORDONARO. Mi corre l'obbligo di fare una breve raccomandazione all'onorevole ministro. Egli ha avuto la felice ispirazione di voler installare un segnale a luce fissa nell'isola di Lampedusa, in quell'isola perduta nel mare africano, ma che è pure terra italiana. Ora, circa l'ubicazione di questo segnale, sono sorti dei dispareri. Vi ha della gente pratica molto edotta in queste materie la quale crede che il sito scelto dall'ingegnere del genio civile, cioè il capo grecale, non sia il più conveniente

agli interessi della navigazione, ed invece addita un altro punto, che sarebbe il capo nord; il quale meglio risponderebbe a suo giudizio, al fine che si propone il Governo. La costa nord sulla quale si desidera che sorga il segnale, è la più alta, la più estesa e quella per la quale si mantengono più frequenti le comunicazioni, fra l'isola e la Sicilia, non solo, ma fra l'isola e la costa tunisina.

Le ragioni che militano in favore del punto al nord trovansi esposte in una istanza presa a cuore, e sostenuta calorosamente da quella rappresentanza municipale; a me pare che siano abbastanza buone per essere prese in considerazione dall'onorevole ministro. Fra di esse primeggia quella della maggiore elevazione del faro, perchè s'indicherebbe come punto di fondazione di esso, la parte più alta dell'isola; e siccome questa sorge poco sul livello del mare, sarebbe un gran vantaggio quello di avere un fanale situato in luogo eminente onde additare la terra ai naviganti da lontano e nelle notti scure e burrascose. Ad ogni modo io non entro in considerazioni tecniche, perchè sono affatto incompetente; me ne impone il parere di persone dell'arte. Io credo che l'onorevole ministro non dovrebbe avere difficoltà di maturare il giudizio prima di disporre la collocazione del segnale, ed io vivo sicuro che egli procederà con quella calma e con quella competenza che tutti gli riconoscono.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Unicamente per dichiarare all'onorevole Bordonaro che richiamerò l'attenzione sopra le sue precise parole della Commissione speciale che appunto si occupa della determinazione delle località più opportune per collocare i fari. Comprenderà che io in merito non potrei aggiungere altro perchè non ho cognizioni apposta per questo.

BORDONARO. Mi tengo pago delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 124 nella somma di lire 300,000.

(È approvato, e lo sono pure, senza discussione, i capitoli fino al 132 inclusivamente.)

Capitolo 125. Faro a punta Ganagri, lire 29,900.

Capitolo 126. Dromo e lume di direzione da costruirsi ad Augusta, per indicare le secche ed i punti pericolosi dell'entrata, lire 20,500.

Strade ferrate. — Capitolo 127. Spese generali di amministrazione per costruzioni ferroviarie e spese di sorveglianza locale alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata (Spese fisse), lire 160,000.

Capitolo 128. Spese generali di amministrazione

per costruzioni ferroviarie e spese di sorveglianza locale alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata (Spese variabili), lire 70,000.

Spese per i telegrafi. — Capitolo 129. Spese per la costruzione di altre linee telegrafiche nello interesse del Governo che potranno occorrere nell'anno, lire 30,000.

Capitolo 130. Costruzione di tettoie economiche per custodire pali da linee telegrafiche, lire 15,000.

Capitolo 131. Fondo per collocamento di nuovi fili in aumento alla rete telegrafica e per l'acquisto delle macchine occorrenti nei medesimi (Legge 23 luglio 1881, n° 335, serie 3^a (Spesa ripartita), lire 400,000.

Spese per le poste. — Capitolo 132. Spesa per la costruzione del nuovo fabbricato della posta in Padova (Spesa ripartita), lire 57,500.

Categoria terza. — *Spese di costruzione di strade ferrate.* — Capitolo 133. Concorso del Governo nella spesa per la costruzione della ferrovia del San Gottardo (Legge 3 luglio 1871, n° 311, serie 2^a, e trattato internazionale 12 marzo 1878, approvato con la legge 20 luglio 1879, n° 5006, serie 2^a) (Spesa ripartita), lire 3,333,333 06.

FAZIO E. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su quale capitolo?

FAZIO E. Sulla categoria terza in generale.

PRESIDENTE. Parli pure.

FAZIO ENRICO. Voleva fare una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè stabilisse un ufficio in Isernia per lo studio della ferrovia da Isernia a Vinchiaturo, tanto più importante ora che si sta costruendo il tratto da Benevento a Campobasso e siccome...

PRESIDENTE. Onorevole Fazio, se volesse aspettare allora che arrivassimo al capitolo speciale...

FAZIO ENRICO. Credevo di poter parlare ora.

PRESIDENTE. Parlerà quando saremo alla tabella delle diverse categorie.

FAZIO ENRICO. Sta benissimo.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti il capitolo 133.

(È approvato, e sono pure approvati senza discussione i seguenti fino al 137 inclusivamente.)

Capitolo 134. Concorso del Governo nel consorzio per la costruzione della ferrovia del Monte Ceneri (Legge 20 luglio 1879, n° 5006, serie 2^a, e trattato internazionale 16 giugno stesso anno), lire 1,000,000.

Capitolo 135. Ferrovia ligure. Costruzione (Spesa ripartita), lire 2,000,000.

Capitolo 136. Ferrovie calabro-sicule. Costruzione. Continuazione dei lavori autorizzati con la

legge 28 agosto 1876, numero 5858 (Spesa ripartita), lire 3,500,000.

Capitolo 137. Ferrovie calabro-sicule. Costruzione della linea Caltanissetta-Santa Caterina e Caldare-Canicatti, lire 6,000,000.

Capitolo 138. Spese in conto capitale sulle ferrovie dell'Alta Italia in esercizio per lavori di completamento delle linee e per provvista di materiale in aumento d'inventario, lire 9,500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

CURIONI. Nella seduta di lunedì passato, parlando del servizio ferroviario economico, dissi come una delle condizioni più essenziali, quando questo servizio deve servire per il traffico locale, sia quella delle frequenti fermate non solo nelle stazioni, ma alle case cantoniere, ai crocicchi di via, ovunque siavi un solo viaggiatore da prendere ed un solo viaggiatore da lasciare.

Or bene fra le ferrovie che servono esclusivamente al traffico locale, vi è indubitatamente la linea da Novara a Gozzano, linea disgraziata giacchè sin dai primordi della sua esecuzione ebbe mancanza di stazioni per favorire le popolazioni che avrebbero potuto servirsene e per attrarre a se il movimento della regione da essa attraversata.

Nella seduta del 6 dicembre 1880, in occasione della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1881, io feci domanda all'onorevole Baccarini di una stazione nei dintorni della località denominata alla Madonna di Cressa. L'onorevole Baccarini promise che per intanto sarebbesi provveduto con una fermata, la quale diventò un fatto compiuto fino dal 21 agosto ultimo passato; e di questo io rendo all'onorevole ministro i miei più sinceri ringraziamenti.

Si servono di questa fermata i comuni di Cressa, di Fontaneto di Agogna, di Careggio e di Bogogno; ed ho informazioni sicure: che questa fermata soddisfa a veri bisogni dei succitati comuni; che ha contribuito ad aumentare il traffico della linea.

Però, per poter raccogliere tutto il movimento locale che può accedere a questa strada, sarebbe necessaria una stazione o almeno un'altra fermata, la quale dovrebbe essere posta in tal sito, da servire come centro di attrazione ai comuni di Suno, di Vaprio, di Cavaglio e di Cavaglietto.

Il solo comune di Suno, che è il più vicino alla strada ferrata, ha una popolazione di ben 4000 abitanti, e complessivamente i quattro comuni suindicati fanno una popolazione di circa 9000 abitanti.

Avendo riguardo alla posizione delle strade carreggiabili, per rapporto a quella della strada fer-

rata, risulta che la località più conveniente per l'ultima accennata stazione o fermata dovrebbe essere tra Momo e Cressa nel sito detto all'Albergo dell'Angelo. Onde è che io faccio voti affinché l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per le buone disposizioni che ha nel favorire e nel rendere accessibili le strade ferrate a tutte le popolazioni, voglia concedere una stazione, o almeno una fermata, nel sito che, anche pel bel nome che porta di Albergo dell'Angelo, non può a meno di riuscire centro sufficientemente attivo di traffico locale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Genin.

GENIN. Nella seduta del 13 maggio scorso io aveva l'onore di rivolgere una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici relativamente alla condizione del tronco ferroviario da Bussoleno a Salbertrand sulla ferrovia internazionale Torino-Modane. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, pur facendo ragione ad alcune delle mie osservazioni, dichiarava che prima di prendere la decisione di far eseguire un tronco sussidiario tra Susa e la stazione di Salbertrand avrebbe mandato sul luogo una Commissione di persone tecniche.

Risulta che questa Commissione venne nominata e che si portò realmente sulla località e che presentò eziandio la sua relazione al Ministero.

Da questa relazione, per quanto potei conoscere, risulterebbe che la galleria di Exilles avrebbe ceduto di metri 0 38; però la Commissione crede che questo tronco ferroviario sia tuttavia in condizioni abbastanza stabili.

Invitai allora il municipio di Susa a fare esso eziandio eseguire un esame attento sullo stato della montagna percorso dal tronco ferroviario Chiomonte-Salbertrand, e la città di Susa aderendo alla mia proposta incaricava il direttore del museo geologico di Torino il dottore Baretto, il quale recatosi sulla località stendeva poscia la sua relazione, della quale se la Camera me lo permette, darò lettura di un solo periodo. Descrivendo lo stato di questa montagna percorsa dal tronco Chiomonte-Salbertrand il dottore Baretto dice:

« Tutto vi rivela la rovina, lo sfacelo in scala vastissima.

« La spinta non solo delle masse detritiche, ma delle falde di roccia scivolanti, deformò più volte e tende a rovesciare in lunghi tratti la galleria, poggiante su terreno scivolante.

« Si tentò di rassodare il terreno conficcando pali di legno; ma che cosa vale quando è tutto il versante di montagna che scivola, detriti e rocce? Si cerca di deviare od allacciare i piccoli colatori superficiali; ma a che vale questa misura quando

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

la maggior parte delle acque bevute dal monte nella grande distesa tra la Gran Comba e Comba Gaudisart circola agente di sfacelo nelle viscere della roccia?

« Nella grande rovina che si distende sul versante destro di faccia al forte di Exilles si ha idea dell'imponenza e dell'antichità del lavoro di degradazione, ed il versante è troppo rapido perchè debba arrestarsi; grandi balze di calceschisto in alto mandano ogni anno il loro contingente di frantumi; epperò credo che si possa pronosticare poco bene per l'avvenire di questa galleria che ha già costato denaro enorme per la sua manutenzione. »

Questo è il rapporto che il direttore del museo geologico di Torino fece, come dissi, dietro mandato ricevuto dalla città di Susa e sul quale rapporto spero che l'onorevole ministro nulla avrà da osservare. Io non ho d'uopo di richiamare l'attenzione della Camera sull'importanza grandissima di questa ferrovia internazionale. Essa mette in relazione il centro della Francia col porto di Genova, ed aiuta grandemente questa città nella sua lotta commerciale con Marsiglia. Allorquando questo tronco ferroviario minacciante venisse completamente a rovina, in allora questo percorso internazionale verrebbe ad essere sospeso, non dico soltanto per mesi, come nella scorsa estate, ma per uno o due anni, e forse anche più.

Io richiamo quindi tutta l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e della Camera su questo stato di cose, ed ho abbastanza fede nella intelligenza dell'onorevole Baccarini per essere convinto che egli si sarà persuaso della necessità di addivvenire alla costruzione di un tronco sussidiario che percorrendo il fianco sinistro della Dora, metta la stazione di Susa in relazione colla stazione di Salbertrand, onde provvedere alla evenienza che il tronco il quale, come ebbi a dimostrare colla relazione del professore Baretta, si trova in continuo pericolo, in continua minaccia, venga a rendersi inservibile o quasi.

DI SAMBUY. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su questo argomento?

DI SAMBUY. Precisamente.

PRESIDENTE. Allora, se permettono gli oratori iscritti prima, per non divagare, d'ò facoltà di parlare all'onorevole Di Sambuy.

DI SAMBUY. La questione che l'onorevole Genin ha portato alla Camera è, come ciascuno vede, della più alta importanza.

Il sunto di relazione da esso letto, relazione redatta da quell'egregio scienziato che è il professore Baretta, aggiunge tanta gravità ancora all'argomento, che certamente l'onorevole ministro non si

meraviglierà che io, conoscendo pure quelle località, venga ad aggiungere una parola a quelle dell'onorevole mio collega.

Sono già molti anni, io esposi al ministro dei lavori pubblici di quel tempo la necessità di meglio provvedere ai servizi di quella linea, alla quale, secondo me, non si era sufficientemente pensato. E valga il vero, da Bussoleno a Bardonnecchia, sulla nostra più grande arteria internazionale, noi abbiamo delle gallerie che sono costruite a sezione ridotta in modo da non poter avere mai un doppio binario. Ciascuno vede, quando si tratta di un commercio internazionale, non solo di scambi, ma di transito, quale possa essere la condizione di una linea ad un solo binario. Basti osservare che sempre i treni diretti devono fermarsi ad ogni stazione, per cui vari servizi diretti non sono potuti mai effettuare. Ma, se alla condizione di cose, che io allora lamentava, si aggiunge la osservazione gravissima fatta dall'onorevole Genin, cioè che quella linea ad un solo binario non è neanche solida; ben vede l'onorevole ministro come sia necessario di provvedere in tempo, e quanto grande si faccia la responsabilità del Governo.

Io vorrei vicino il giorno in cui si potesse porre mano ai lavori di una nuova linea internazionale verso la Francia. Non parlo del valico progettato a traverso il Montebianco, considerandolo io come di interesse francese piuttosto che italiano, ma parlo specialmente del bisogno che avrebbe il Piemonte, la Lombardia, la Venezia, e così tutta la valle del Po, ad essere più direttamente congiunta con Marsiglia. Ed il giorno in cui si potesse unire l'alta valle del Po alle Bocche del Rodano, linea tanto desiderata dal nostro commercio per le molte esportazioni nel mezzogiorno della Francia, evidentemente si penserebbe ad unire la linea di Susa colle linee meridionali del *Paris-Lyon-Méditerranée* a Gap od a Briançon, e di conseguenza bisognerebbe venire a cadere a Bardonnecchia.

Ora, signori miei, si può prevedere la necessità di una seconda linea ferroviaria così utile agli interessi italiani, quando il tratto principale di allacciamento è fatalmente condannato a rimanere, per la sbagliata costruzione della strada, ad un binario solo? E quando oggi ci vengono a dire che quel povero binario non regge più, quando il professore Baretta, uomo tecnico, al cui sapere tutti fanno di cappello, viene apertamente a dichiarare che la linea va sprofondandosi, che non ha la solidità voluta, che un bel giorno troveremo un *tunnel* più importante, come quello della Combetta, nel fondo della valle della Dora, certo l'onorevole ministro riconoscerà quanto sia urgente il provvedere.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

Per queste considerazioni, che io ho esposte brevissimamente, sono sorto in appoggio del mio collega Genin, per quanto non gli occorresse il sussidio della mia parola, e supplico l'onorevole ministro di volerci dare una parola di conforto. È questione troppo grossa perchè il Governo non pensi in tempo a quei provvedimenti che crederà del caso. Io non sono punto entrato nel merito della questione; perchè non so se possa e si debba rafforzare la linea esistente; ovvero sia necessario di portarla sull'altra sponda della Dora; io so soltanto che urge di pensare al da farsi, e spero in una parola rassicurante per parte dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Guala ha facoltà di parlare.

GUALA. Ho poche parole da dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici per ricordargli un'antica promessa, che è quasi un impegno, per una delle stazioni principali del Piemonte, e indubbiamente per la stazione principale, se si eccettuano le due capolinee, della ferrovia Torino-Milano. Parlo della stazione di Vercelli. Questa stazione, sia pel movimento dei passeggeri, sia per quello delle merci, sia per essere capolinea della ferrovia d'Alessandria, di due *tramways* e della linea in costruzione su Mortara e Pavia, ha un'importanza non solo relativamente grande, ma assolutamente maggiore di molte altre stazioni le quali sono dotate d'una tettoia per i passeggeri, di cui è tuttora priva quella di Vercelli. Ho detto che in proposito v'è quasi un impegno. Infatti, se ben ricordo, nella cessione fatta anticamente della ferrovia *Vittorio Emanuele*, era compreso l'onere della costruzione di una tettoia alla stazione di Vercelli. Questa tettoia per i viaggiatori non fu fatta mai, sebbene non mancassero gli affidamenti e le promesse dei diversi ministri che d'allora in poi si succedettero.

Ora, spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, vedendo come sia giusta e ragionevole tale domanda, vorrà assecondarla e fare subentrare un pochino il regno dei fatti a quello delle parole per quanto belle e promettenti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luporini.

LUPORINI. Avrei da chiedere alcune spiegazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno ai lavori di ampliamento della stazione di Lucca. In questa città v'era una stazione di ferrovia costruita credo nel 1846. Questa stazione era riconosciuta come assolutamente insufficiente ai bisogni del cresciuto commercio. La si era costruita in modo da poterla rendere proporzionata ai bisogni del piccolo commercio del ducato di Lucca. Successivamente, accresciutosi il commercio, ed apertesi, nelle vici-

nanze di Lucca, delle nuove fabbriche, i commercianti non facevano che lamentare la insufficienza dello scalo merci, dicendo che era disadatto per le merci che facevano capo a quella stazione. Si aggiungeva una cosa: che la strada comunale che esce fuori dalla porta San Pietro, la quale è quella della stazione, aveva il passaggio sempre impedito dai treni che facevano le manovre da cotesto lato. Il lamento della popolazione era quindi continuo, ed a questo lamento credo che si siano, a quando a quando, uniti anche quelli dell'autorità politica e comunale; giacchè, alcune volte, la strada comunale rimaneva impedita perfino per oltre mezz'ora. Ricordo che, fino dal 1876, la Camera di commercio di Lucca domandava che lo scalo merci venisse ampliato e migliorato. Finalmente dopo tanti lamenti della Camera di commercio, della popolazione e delle autorità, il ministro riconobbe la necessità di allargare la stazione e di costruire uno scalo merci più comodo e più adatto ai bisogni del commercio. Ciò ordinò che fosse fatto con suo decreto del 7 gennaio 1880. Fu messo mano ai lavori.

Il disegno che si doveva eseguire credo che fosse compilato dall'illustre ingegnere Giambastiani che fu già nostro collega e che ora dirige con tanta intelligenza i lavori della strada ferrata Novara-Pino. Quel disegno portava che la stazione dovesse essere allargata dalla parte opposta a quella dove si trovava il vecchio scalo merci, e che in codesto punto si dovesse costruire un nuovo scalo più adatto, più grande e conseguentemente sufficiente ai bisogni attuali del commercio.

Si mette mano alla costruzione dei lavori, ma con grande meraviglia del pubblico si avverte che lo scalo merci, che si deve costruire per provvedere a questi bisogni, è assolutamente insufficiente, imperocchè mentre avrebbe dovuto essere più grande dell'antico, non raggiungeva nemmeno il terzo di quello.

Gl'impiegati della stazione di Lucca, l'ingegnere, il capo-stazione, per quanto io so, non mancarono di far conoscere all'autorità governativa, che la spesa sarebbe riuscita inutile se si fosse costruito uno scalo-merci di quella grandezza, giacchè mentre si ravvisava l'insufficienza dell'antico se ne costruiva poi un altro, come ho detto, che non raggiungeva in grandezza il terzo del primo.

Ma tutte le osservazioni che da codeste autorità furono fatte al Ministero riuscirono vane e si dovette assolutamente eseguire il disegno ordinato dal Ministero. Che cosa è avvenuto? È avvenuto che invece di poter scaricare le merci al nuovo scalo, queste hanno dovuto rimanere nel vecchio, ossia si è dovuto continuare a far scaricare le merci nel

vecchio scalo, e per conseguenza i lamenti che si facevano dal commercio lucchese non hanno avuto soddisfazione, come non hanno avuto soddisfazione i lamenti che si facevano dalla popolazione per l'ingombro che avveniva della strada comunale, laddove si trova il passaggio a livello, giacchè la manovra si continua a fare precisamente da codesto lato.

Pertanto io domando all'onorevole ministro se egli conosce tutto ciò, e nel caso egli conosca tutti questi inconvenienti, quali provvedimenti intenda di prendere per rimediare appunto agli inconvenienti lamentati dalla popolazione di Lucca.

PRESIDENTE. L'onorevole Martini Ferdinando ha facoltà di parlare.

MARTINI FERDINANDO. Da Lucca a Pescia è breve il passo, ed io sono costretto di pregare la Camera di fermarsi ancora per un istante sulla linea Pisa-Pistoia.

Fortunato rappresentante di un collegio che non ha nè porti, nè fari a luce fissa o a luce girante, che rispetto alla viabilità non ha bisogni a cui provvedere, nè desideri da soddisfare, io non ho mai preso a parlare sul bilancio dei lavori pubblici. Però non posso questa volta trattenermi dal richiamare l'attenzione del ministro sullo stato veramente miserevole nel quale si trova la stazione ferroviaria di Pescia, dove è una sala d'aspetto, che io non piglierei la responsabilità di chiamare decente, e dove non è un magazzino capace di contenere le molte merci che vengono in quella città industriale, o che si depositano nella stazione per essere trasportate altrove: di guisa che le merci si accumulano in prossimità del luogo dove giungono i vagoni. Sono avvenuti degli inconvenienti gravi, e siccome il male è antico e si può riparare facilmente, così non credo di dover dire altre parole, ritenendo che l'averlo segnalato all'onorevole ministro, basterà perchè egli vi prenda riparo sollecitamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Serazzi.

SERAZZI. Il collega Curioni, con quella competenza che ha nelle cose tecniche e meccaniche, due volte ha intrattenuto la Camera sulla convenienza che le strade ferrate interne siano dotate di una quantità grande di stazioni in modo che le fermate siano a poca distanza l'una dall'altra e possano provvedere a tutti i piccoli bisogni del paese; invitava quindi l'onorevole ministro a provvedere perchè sulla linea Novara-Gozzano fosse stabilita una stazione che servisse ai paesi di Suno, Vaprio d'Agogna, Cavaglio e Cavaglietto.

Nello scorso anno fu fatta una stazione non molto lontana da Suno, perchè fu fatta alla Madonna di

Cressa, ma quella stazione si trova in un sito quasi deserto, e dal quale sono ben lontani tutti gli abitanti dei paesi circonvicini, mentre invece Suno si trova in una posizione centrale, con una popolazione di circa 10,500 abitanti, che sono nella impossibilità di servirsi di quella stazione, perchè i loro interessi essendo quasi interamente verso Novara e non con Gozzano, quelli di Suno non si servono che assai di rado di quella stazione o solo per andare verso Gozzano, mentre per recarsi a Novara dovrebbero fare un lungo viaggio in ascesa per poi ridiscendere colla strada ferrata.

I paesi che circondano Suno e che potrebbero valersi di quella stazione, furono poco bene trattati all'epoca della costruzione della strada Novara-Gozzano.

Infatti era stabilito nella legge del 1863 una stazione in quella località. Incorse nella pubblicazione di quella legge un errore, e fu che invece di parlare di Suno si parlasse di Cressa. Ma successivamente venne corretto questo errore, e restò stabilito che a Suno si dovesse costruire una stazione.

Disgustati gli abitanti di quel paese che non ostante il prescritto della legge, non si facesse questa stazione, cercarono ogni mezzo per ottenerla dal Governo almeno per favore, e a tale scopo fecero grosse offerte al Governo per che concedesse la domandata stazione nella località detta Albergo dell'Angelo. Ebbero buone speranze, ma fino ad oggi non furono mai tradotte in atto. Ora io a nome di quei comuni domando al ministro che voglia prendere la cosa in benevola considerazione, che voglia tener conto delle offerte che gli furono fatte, ed obbedendo al disposto della legge voglia far costruire una stazione in quella località.

Ripeto, la località è centrale, e vicina a paesi che fanno 11 mila abitanti, e quindi almeno una stazione di fermata sarà assai utile a loro e in pari tempo di grande profitto alla strada stessa. Trattasi di paesi agricoli che danno buoni prodotti che hanno bisogno di essere trasportati sui mercati e quindi serviranno ad alimentare la strada ferrata, e concorreranno anche loro a rendere un utile allo Stato, mentre ne verrà un massimo utile anche per loro. Io mi rivolgo all'onorevole ministro perchè voglia studiare questa cosa, e vedere se non sia il caso di acconsentire una volta alla domanda di quel paese pel quale finora il Governo fece nulla.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Primo a prendere la parola su questo argomento delle ferrovie dell'Alta Italia fu l'onorevole Curioni, il quale raccomandò che fosse costruita un'altra fermata, oltre

quella consentita l'anno scorso per i comuni di Vaprio, Suno, ecc. L'onorevole Serazzi ha fatto uguale raccomandazione per un'altra fermata.

SERAZZI. Perdoni...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Per la stessa è venuto in aiuto all'onorevole Curioni. Io non posso far altro che dichiarare ai medesimi che segnalerò subito questi bisogni tanto autorevolmente indicati dai due miei onorevoli colleghi, e non credo che *a priori* vi possa essere alcuna difficoltà; dovendo io dichiarare una volta per tutte che se non si provvede completamente a tutti questi bisogni egli è perchè non si possono spendere tutti in un anno i 65 milioni che la Camera sa d'aver diviso in 6 anni. Dunque io prendo nota della loro raccomandazione, augurandomi che nel prossimo anno l'onorevole Curioni possa fare per questa fermata, verso di me, quello che ho fatto per quella raccomandatami l'anno scorso, vale a dire, dichiarare che era stata eseguita.

Una grave questione ha sollevata, o, per meglio dire, risolta l'onorevole Genin. In un'altra circostanza, non ricordo bene se in occasione del bilancio, o d'altro, l'onorevole Genin segnalò i pericoli d'un tratto di strada fra Chiomonte e Salbertrand, nella linea da Torino a Modane, ed io promisi di far esaminare se veramente sussistevano i pericoli d'instabilità a cui egli faceva cenno.

Difatti incaricai una Commissione composta di due ispettori del genio civile, e ne dico anche i nomi, perchè ciascuno possa giudicare della loro attitudine a fare quella visita, e sono gli ispettori Imperatori e Borgnini, e dell'ingegnere capo dell'alta Italia Giambastiani, ex-nostro collega, e recentemente nominato qui con molta lode. Cotesti tre distintissimi ingegneri si recarono a fare una visita minuta, e riporterò qui le parole, almeno nella sostanza, della loro relazione:

« La Commissione conclude che in complesso il tronco Bussoleno-Bardonecchia si presenti in condizioni molto rassicuranti di stabilità, come lo dimostra in generale la perfetta conservazione della sede stradale, dei muri di sostegno, benchè per tratti di notevole altezza, ed aperture, ed anche delle gallerie, e che solo in due punti occorrevano urgenti riparazioni, all'imbocco Torino della galleria Combetta e della galleria di Exilles, per rifacimento degli anelli di muratura. »

Però, soggiungeva la Commissione, i danni avvenuti non sono paragonabili a quelli verificatisi più volte in diversi punti della Porretta, che erano di ben maggior gravità ed estensione.

È a notarsi che in dieci anni di esercizio non avvennero mai interruzioni di servizio tranne che per

valanghe nel luogo compreso fra la galleria di Exilles e il luogo detto Serre de la Haute, e presso la stazione di Bardonecchia; ma la Commissione è di parere che non sia difficile impedire le valanghe con robusti muri a secco innalzati a monte della ferrovia. I lavori indicati come urgenti per essere eseguiti furono immediatamente autorizzati ed attivati, ed io credo che a quest'ora siano compiuti.

Certamente quelli della galleria Combetta e quelli presso Exilles lo devono essere. Quindi il ministro si trova in presenza di una opinione formale sulla stabilità della linea di tre ingegneri sulla cui competenza in materia ferroviaria non è permesso al ministro di muovere alcun dubbio, perchè non hanno fatto altro esercizio della loro professione che nelle costruzioni delle ferrovie e da lunghi anni; dall'altro lato l'onorevole Genin reca in mezzo un'opinione affatto contraria di un distinto geologo qual è il professore Baretta.

Io non posso fare altro che riprendere ancora in esame la cosa in questo senso, che manderò alla stessa Commissione l'opuscolo del professore Baretta, perchè veda se per avventura fossero sfuggite ad essa delle osservazioni locali che potessero far cambiare le conclusioni del loro rapporto.

Se non basta questo, aggiungerò ancora alla Commissione stessa altri uomini competenti in geologia, perchè il primo interesse è che quella strada sia solida, e che si facciano delle varianti se non lo fosse, essendo il Governo medesimo proprietario per giunta di una strada così importante come è quella da Torino a Modane.

Io prendo adunque questo impegno di rimettere in esame la questione risolta dall'onorevole Genin; e per questa ragione e per avere richiamato la mia attenzione su questo grave argomento io lo ringrazio, come ringrazio l'onorevole Di Sambuy di avere aggiunto qualche altra considerazione sull'importanza della strada.

L'onorevole Di Sambuy ha ricordato che un'altra volta egli ha richiamato l'attenzione del Ministero, ed è verissimo, sull'urgenza, oramai, di duplicare il binario su quella importantissima linea. Il binario veramente non fu raddoppiato finora per una semplicissima ragione che credo di aver detta anche l'altra volta. Non perchè noi non possiamo spendere che la somma che abbiamo disponibile, e ne avremmo al di là della sufficienza per duplicare quel binario, ma perchè poi mancherebbe per impiegarla molto più utilmente alla rinnovazione dei binari d'antico sistema, i quali oramai non possono reggere specialmente sulle linee di grande percorso e dove i treni si mandano a grandissima velocità.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

Io mi permetto di segnalare alla Camera che dal luglio 1878, epoca in cui fu presa dalle Stato la cura diretta delle ferrovie dell'Alta Italia, sono stati rinnovati di già 747 chilometri di binari rifatti in acciaio.

Adunque la Camera vede che dei binari se ne rinnovano e in proporzione anche ragguardevole.

Solamente l'impiego dei nuovi binari si fa sulle linee principali, rimandando la raddoppiatura dei binari stessi a dopo che sarà provveduto nei luoghi dove è maggiore l'urgenza. Del resto la linea da Torino a Susa è di grandissima importanza. Tutti sanno però che il raddoppiamento dei binari non comincia a essere necessario o almeno non ricomincia ad essere indicato, per un buon servizio, se non dopo che la linea rende al di là di 35,000 lire al chilometro. Io non ricordo la cifra precisa del reddito di quella linea, ma credo che stia fra i 36 ed i 38. È arrivato precisamente al limite in cui comincia ad essere necessario di fermare l'attenzione sull'occorrenza della duplicazione dei binari. Ed anche su quest'argomento richiamerò l'attenzione degli ingegneri preposti a quel servizio nell'Alta Italia, perchè, se è urgente, si affretti il collocamento del secondo binario.

L'onorevole Guala ha ricordato nuovamente la tettoia della stazione di Vercelli. Io non posso rispondergli altro se non che ho tenuto conto della sua raccomandazione segnalando la necessità di eseguire quella tettoia, ed ordinando la preparazione e la presentazione del relativo progetto. Disgraziatamente il progetto non è ancora arrivato, ed io ne solleciterò la presentazione. Ce n'è un centinaio e più delle stazioni dove occorrono tettoie, ampliamenti, ecc., ma non è possibile provvedere a tutte in anno.

L'onorevole Luporini, invece di chiedere che fosse fatto qualche lavoro nuovo alla stazione di Lucca, lamenta quelli che sono stati fatti. Io non posso rispondere nulla intorno al suo giudizio, perchè nè io sono in grado di giudicare quali siano i bisogni del commercio lucchese, per mancanza di cognizioni locali, nè conosco, per rapporti fatti, che sussista veramente, nella estensione che egli vi ha dato, il gravissimo difetto enunciato per i lavori colà eseguiti. In sostanza l'onorevole Luporini dice: invece di aver fatto bene, hanno fatto male. C'era un vecchio fabbricato per le merci, e ne hanno fatto un altro, il quale serve pressochè, o forse meno, di quanto serviva il vecchio.

LUPORINI. Non serve addirittura quello nuovo.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Insomma non serve. Io lo ringrazio di avermi segnalato questo gravis-

simo difetto dei lavori eseguiti, imperocchè se sussiste (come probabilmente sarà dal momento che l'onorevole Luporini lo afferma), io cercherò di provvedervi; ma nello stesso tempo domanderò un poco chi debba rispondere di così pessimi risultati in una cosa tanto semplice, e dover giudicare, perchè quando si fa un magazzino nuovo invece di un vecchio il punto di partenza è precisamente quello di provvedere ad un bisogno maggiore del passato. Intanto per norma dell'onorevole Luporini io trovo notato qui nell'elenco appunto delle stazioni dove ci sono lavori in corso che i lavori della stazione di Lucca importano 114,000 lire sul bilancio in corso e ne restano ancora da eseguire o da proporre almeno per 20,000 lire.

All'onorevole Martini non ho da promettere altro che di segnalare la necessità di restaurare la stazione di Pescia all'amministrazione dell'Alta Italia, molto più che non si tratta di grande spesa, per un semplice lavoro di manutenzione, onde invece di spendere un poco all'anno, faccia in modo di restaurare tutto e così contentare gli interessati alla stazione di Pescia nel 1882.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mordini.

MORDINI. Relativamente alla stazione di Lucca io devo confermare le cose esposte dall'onorevole Luporini; anch'io ritengo che lo scalo di merci, che è stato costruito per l'aver il difetto che ha tutto l'antico, di poca capacità, sia risultato molto insufficiente. Ed altresì credo che sia necessario, in vista dello sviluppo sempre crescente del commercio lucchese, il prendere un provvedimento; spero che l'onorevole ministro vorrà assumere accurate informazioni, e, risultando le cose nell'esattezza di quello che è stato esposto dall'onorevole Luporini e da me, ritengo che egli troverà il mezzo di provvedere il più sollecitamente possibile.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io ringrazio l'onorevole Mordini di avere aggiunto le sue autorevoli informazioni a quelle dell'onorevole Luporini, e soggiungo che è mio dovere di prendere le opportune informazioni per vedere che cosa debba essere il caso di fare per riparare al mal fatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Genin.

GENIN. Io non voglio mettere in dubbio la capacità delle egregie persone che l'onorevole ministro ha incaricato di ispezionare il tronco da Chiomonte a Salbertrand, e che gli hanno riferito lo stato in cui a parer loro questo si trova, ma voglio dichiarare per parte mia che non sono punto andato leggermente allorquando ho sollevato la questione e richiesto l'at-

tenzione dell'onorevole ministro sopra lo stato di questo tronco.

Io voglio dire alla Camera, che non so come si possa chiamare in condizione stabile una galleria che ha tutta la volta che si sfascia, che è sostenuta continuamente per mezzo di legnami! Io non so come si possa dire che questa strada ha un asse stradale solidissimo, allorquando le rotaie sono collocate sopra palafitte infitte nella frana; e la Camera, dalla relazione del dottore Baretti, che io ho avuto l'onore di far distribuire, potrà accertarsi di queste circostanze e da una delle tavole che vi sono unite, vedrà come la galleria di Exillies venne perforata in una frana.

Ora io domando come si possa dire stabile una galleria perforata in una frana e che la Commissione stessa ha riconosciuto aver già ceduto da 38 centimetri? Le gallerie di scarico, specialmente la prima (tanto è vero che vi ha un movimento nella massa detritica di questa montagna, tanto è vero che questa montagna cede) è già completamente otturata ed altre gallerie cominciano esse pure ad otturarsi.

Inoltre, da questa parte della montagna si verificheranno altre frane, ed io potrei dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici che allo stesso punto ove ebbe luogo, credo il 10 maggio, lo scoscendimento della frana sopra la galleria artificiale della Combetta, in questo stesso punto una nuova frana sta aprendosi a 10 metri al di sopra di quella che ebbe a cadere, e che portò con se l'interruzione del servizio per oltre un mese.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto eziandio, che non crede conveniente ancora mettere una doppia rotaia sulla linea da Torino a Susa, essendochè questa linea non produce che 35,000 lire.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non ho detto questo.

GENIN. Io ammetto la verità di tutto quello che ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma perchè questa linea che dovrebbe rendere 60 o 70 mila lire per chilometro, non rende che 35,000 lire? Egli è appunto per quanto ho avvertito da principio, che contro questa linea sta la concorrenza che il porto di Marsiglia fa al porto di Genova; che la società *Paris-Lyon-Méditerranée* pone ogni ostacolo a tutte le merci che vengono a Modane, o che dall'Italia vanno a Modane, cercando di spingerle verso il porto di Marsiglia. Egli è pertanto non solo nell'interesse del porto di Genova, ma anche nell'interesse di tutta Italia, che io reclamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sullo stato di questa ferrovia, e prendendo atto delle sue dichiarazioni che avrebbe mandato una nuova Com-

missione sulla località, io spero che la nuova Commissione riconoscerà come io sia perfettamente nel vero, allorquando dichiaro ed affermo che il tronco ferroviario Chiomonte-Salbertrand è in condizioni tali da essere una continua minaccia al servizio ferroviario.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io tengo solo a rettificare alcune espressioni non intenzionali, ma di fatto dell'onorevole Genin. Io tengo a dichiarare che non ho detto che la linea è stabile; io ho detto che la Commissione tecnica che ha acceduto sul luogo scrive, non dice, scrive sul suo rapporto che dal lato della stabilità non c'è nulla a temere più di quel che possa esservi a temere per una linea posta in simili condizioni, perchè essa facendo il paragone colla galleria della Porretta la ritiene più solida di questa.

Dunque non ci metto nulla di mio. Io non ho detto che non convenga raddoppiare il binario; vorrei poterlo raddoppiare subito, sia per assicurare meglio la bontà del servizio, sia per altre considerazioni. Ho detto solo che più presto che ci sarà possibile impiegheremo i fondi nella provvista dei binari di acciaio per valersene ad armare quella strada. Ho detto che finora i mezzi li abbiamo impiegati in quei tratti di via che erano più urgenti per assicurarne il transito, non unicamente per migliorare il servizio, ma per condurlo più sicuro. Dunque io non tendeva ad opporre nulla alle affermazioni dell'onorevole Genin. Intendo semplicemente che non mi si attribuisca quel che non dico.

L'onorevole Genin trova la cagione del poco reddito, relativamente parlando, perchè del resto è già ragguardevole, trova questa ragione nella ostilità delle compagnie francesi a beneficio del porto di Marsiglia.

Ma comprenderà che egli pone in questione tal cosa nella quale il ministro dei lavori pubblici del regno d'Italia non può far nulla; non può far altro che una concorrenza nei limiti delle sue facoltà e credo che nei limiti delle facoltà del ministro tutto quello ch'è stato possibile di fare, lo si è fatto. Se qualche cosa può essere segnalata di concreto, dove possa arrivare l'autorità ministeriale, può essere sicuro che io non sarò che per ringraziarlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Genin.

GENIN. Dichiaro solo che le mie parole non si riferivano punto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma unicamente alla Commissione, e che parlando della stabilità della strada non ho voluto

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

che riferirmi alla relazione della Commissione da lui inviata sul posto.

CURIONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

CURIONI. Io ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici delle buone disposizioni manifestate per dotare la linea Novara-Gozzano delle occorrenti stazioni.

Se poi mi si permette, dirò anch'io due parole sulla ferrovia del Moncenisio.

Questa ferrovia è una bella linea di montagna, costruita in condizioni piuttosto difficili, tali però da potersi difficilmente evitare.

Io ho qualche conoscenza di tutte le gallerie di questa strada, e principalmente della galleria di Exilles, che mi accadde di visitare parecchie volte quando era ancora in costruzione. Ed effettivamente essa è una delle molte gallerie della rete ferroviaria italiana che si trovano in non buone condizioni. Queste condizioni però, come ho detto, non si potevano evitare giacchè dipendono da circostanze locali che imperiosamente si sono imposte ai costruttori.

Si è discusso del doppio binario per la ferrovia del Moncenisio; ma io dico schiettamente che non lo vedo applicabile al tronco Bussoleno-Salbertrand per il gran numero di gallerie che nel tronco stesso si contano.

Queste gallerie sono fatte per un binario solo; e credo che non vi sarà ingegnere che voglia prendersi l'impresa di ridurle a due binari. D'altronde non so se questo doppio binario sia proprio indispensabile, giacchè bisogna che la Camera abbia presente che il doppio binario esiste già da Salbertrand fino a Modane; cosicchè gli scambi, anche per un gran numero di treni, si potranno facilmente fare in questo tratto.

La questione sollevata dall'onorevole Genin, mi pare assai più grave, e che vada più al di là del volere un doppio binario sulla linea del Moncenisio.

L'onorevole Genin vorrebbe addirittura un'altra linea; egli vorrebbe una linea sulla sponda sinistra della Dora. Ed io credo che non sia ancora giunto il momento per decidere una questione di tanta gravità, giacchè in realtà le condizioni dell'attuale linea sulla sponda sinistra non sono finora, sotto i rapporti della stabilità e del traffico, così stringenti da richiedere un tanto radicale provvedimento.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

LUPORINI. Scusi, chiederei di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Luporini, per ringraziare il ministro? (*ilarità*)

LUPORINI. Io ringrazio l'onorevole ministro delle promesse che mi ha fatto, di prendere cioè cogni-

zione della cosa e di rimediare; ma torno ad assicurarlo che il nuovo scalo non è il terzo del vecchio; dimodochè non si è potuto portare il traffico della ferrovia nel nuovo scalo, ed ha dovuto rimanere nel vecchio. E così si ha l'inconveniente di aver sempre uno scalo disadatto ed insufficiente, come si ha l'inconveniente che, facendosi da questo lato le manovre dei treni, viene impedito sulla strada comunale il transito dei viaggiatori al passaggio a livello.

PRESIDENTE. Verremo dunque ai voti.

Capitolo 138. Spese in conto capitale sulle ferrovie dell'Alta Italia in esercizio per lavori di completamento delle linee e per provvista di materiale in aumento d'inventario, lire 9,500,000.

Chi lo approva sorga.

(È approvato.)

PRESENTAZIONE D'UN DISEGNO DI LEGGE DEL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI, E DI ALTRO DISEGNO DI LEGGE DEL DEPUTATO DI REVVL.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole ministro degli affari esteri a presentare un disegno di legge.

MANCINI, ministro degli affari esteri. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la proroga di un altro anno della riforma giudiziaria in Egitto. (*V. Stampato, n° 273.*)

Essendo imminente la scadenza dell'anno, pregherei la cortesia della Camera di accordarne l'urgenza, e di facilitarne possibilmente la discussione, se pur discussione vi sarà.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro degli affari esteri della presentazione del disegno di legge per proroga della riforma giudiziaria in Egitto, disegno di legge che sarà stampato e distribuito ai signori deputati.

L'onorevole ministro prega la Camera di volere dichiarare d'urgenza l'esame e la discussione di questo disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, l'urgenza s'intenderà accordata.

(È concessa.)

MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI. Siccome già nel corso di quest'anno, credo, gli uffici delegarono ad una Commissione l'esame di un disegno di legge analogo per la proroga di un anno, io non ne faccio espressa domanda, ma lascio alla prudenza dell'onorevole presidente della Camera di esaminare se faciliti la discussione il rinvio di questo disegno di legge a quella stessa Commissione.

PRESIDENTE. Mi pare che l'onorevole ministro

proponga che la Camera voglia deferire l'esame di questo disegno di legge a quella stessa Commissione, che, già nel febbraio di quest'anno, si pronunziò sopra un analogo disegno di legge.

Metto a partito questa proposta.

(È approvata.)

Invito l'onorevole Di Revel a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DI REVEL, *relatore*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per l'aggregazione del comune di Brandizzo al mandamento di Chivasso. (V. *Stampato*, n° 188-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO STATO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1882 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Torniamo al bilancio.

Capitolo 139. Spese in conto capitale sulle ferrovie calabro-sicule in esercizio per lavori di completamento ed ampliamento delle linee e per provvista di materiale in aumento d'inventario, lire 5,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

BORDONARO. Fra i lavori compresi in quest'articolo sono la galleria di Fucile ed il binario al porto di Licata già contemplati nei capitolati d'appalto della concessione primitiva del tronco Favarotta-Licata. L'onorevole ministro sa di quanta urgenza sia il provvedere alla costruzione della galleria per sopprimere la variante provvisoria colla quale si fa attualmente un servizio che tanto lascia a desiderare. Non parlo dell'utilità del binario al porto, limitandomi solo ad accennare come la stazione di Licata è insufficiente pel disimpegno del servizio dei passeggeri e delle mercanzie. Il binario prolungato sgombrerà la ferrovia di una massa di mercanzie accatastate, e renderà più agevoli e meno costose le operazioni d'imbarco. Non dubito che l'onorevole ministro farà il possibile per affrettare questi lavori, penetrato come deve essere della loro importanza. Però mi sia lecito fare qualche osservazione in ordine alle obiezioni che si mettono avanti dalla società esercente per il complemento di talune opere alla medesima affidate. Alludo alla deficienza d'acqua che si lamenta in qualche stazione e segnatamente in quella di Favarotta, per cui avviene che treni speciali in appositi vagoni trasportano l'acqua necessaria all'alimento delle macchine. Un tale espediente, oltre all'essere assai costoso, riesce di grave

perturbamento al servizio, onde in quel breve tratto si deplorano ritardi enormi, sia nei treni-merci che in quelli viaggiatori. Or se effettivamente vi fosse deficienza d'acqua, capirei che si ricorresse a questo partito estremo: ma deficienza d'acqua non v'è, e solo si disputa della qualità, variando i giudizi sulla bontà dell'acqua, se sia potabile o meno.

I signori ingegneri che hanno esaminato varie qualità d'acqua messe a loro disposizione, le hanno trovate tutte da rigettare. È da avvertire pertanto che parecchie di codeste acque giudicate non adatte allo scopo, servono attualmente ai bisogni domestici, ed anche all'uso potabile di migliaia di individui. Io non so come l'acqua che tutti, o bene o male, si rassegnano a bere, non possa poi essere adatta per alimentare una locomotiva, ed è su questo punto che io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro. Io convengo che l'acqua non avrà quella qualità che gli ingegneri desiderano; gli scienziati, però, in molte cose sono di difficile contentatura: per esempio, a Palermo si sono analizzate tutte le acque ed il risultato è stato questo, di trovare che la città decantata ricca di sorgenti, ora non possiede alcun'acqua veramente potabile; quindi non mi sorprenderebbe che gli ingegneri delle ferrovie non trovassero acqua adatta alla bollizione entro le caldaie delle macchine. Ad ogni modo, io dico, bisogna servirsi di ciò che si ha, e quindi trarre partito dalle acque di cui disponiamo.

In Africa si costruiscono delle ferrovie e l'acqua in Africa non è certamente migliore di quella che abbiamo in Sicilia. Quindi io mi raccomando all'onorevole ministro perchè affretti una risoluzione su questo argomento, e della quale si avvantaggerà il commercio della nostra nazione.

E, poichè sono su questo argomento, debbo lamentare anche la insufficienza del materiale mobile su quella linea. È da nove mesi che essa linea è aperta all'esercizio e, pur nondimeno, il traffico degli zolfi, per quasi tre quarti dell'intero abbasso dalle miniere, si fa ancora a dorso di muli; ciò avviene perchè mancano i carri merci. Non parlo dei disguidi a cui vanno incontro i negozianti, i quali promettono di consegnare ad epoca determinata le loro merci, e poi non possono adempiere ai loro impegni per mancanza dell'amministrazione ferroviaria, la quale non fornisce i mezzi per trasportarle. Non parlo nemmeno dei ritardi, taluni inevitabili, tali altri capricciosi, che si sperimentano nella consegna delle merci. Ciò cui preme assolutamente di provvedere, si è alla deficienza del materiale mobile. Io non ho qui presente una statistica del materiale assegnato a quella linea, e mi rincresce di non averla, giacchè mostrandola, l'onore-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

vole ministro rimarrebbe sorpreso della scarsezza dei carri destinati al trasporto delle merci. Io non ho altro a dire, e termino, raccomandando all'onorevole ministro che trovi modo di evitare questi inconvenienti, i quali spesso si mettono avanti come pretesti per giustificare il cattivo servizio ferroviario.

PRESIDENTE. L'onorevole Filì Astolfone ha facoltà di parlare.

FILÌ ASTOLFONE. Io mi prevalgo di questo capitolo per cominciare dal punto in cui ha finito l'onorevole Bordonaro, e mi associo a lui per quanto riguarda i giusti lamenti che si fanno in ordine alla deficienza del materiale per il trasporto delle merci.

Io ricorderò a questo proposito all'onorevole ministro, come i zolfi danno all'esercizio la maggiore attività ed un incontrastabile tornaconto e precisamente in quella linea ferroviaria che racchiude e riannoda a sè tutto quel centro zolforoso che esiste fra Racalmuto, Grotte, Comitini ed Aragona.

Ebbene, i magazzini, i piani di caricazione delle stazioni sono ingombri e rigurgitano di questo prodotto, ingombro che dimostra indubbiamente il difficile sfogo che il trasporto del minerale trova verso lo sbocco di mare nella vicina Porto Empedocle.

Questi ritardi, non certo derivanti da volontà, ma da difetto di materiale, recano pur danni e conseguenze incalcolabili, per chi come me conosce che a cominciare dal 1° luglio, la *fusa* dalle parti nostre può dirsi in pieno vigore e gl'impegni della consegna sono così pressanti, e le esigenze di capitali così impellenti, che alle volte si rischia di arrestare il lavoro delle miniere, e la mancanza o lentezza di lavoro si ripercuote altresì sulla mano d'opera e su migliaia di famiglie che traggono la loro sussistenza dall'industria delle miniere.

Oltre di questi danni ce n'è un altro che si riferisce a tutti gli accidenti che possono occorrere per fatto dell'uomo; ed io ne ricorderò all'onorevole ministro uno assai recente. Sono pochi giorni soltanto che, nella stazione di Comitini, sull'albeggiare, all'occhio del viaggiatore si offriva il doloroso spettacolo d'un rossastro nuvolo di fumo che ancor fiammeggiante indicava un incendio, e quello era realmente un incendio dei zolfi che erano ammassati nel piano di caricazione, e che, se non la completa rovina, produsse certo gravi iatture e danni agl'interessi del povero produttore.

Io non comprendo perchè non si debba provvedere in queste località ad un aumento di materiale e ad una più vigilante custodia per prevenire fatti simili. Io ho udito dire, e so d'altronde, che l'onorevole ministro non ha mancato di fare le debite pre-

mure per provvedere a questo scopo; ho inteso altresì dire che vi era altra volta un numero sufficiente di vagoni che da Reggio dovevano essere trasportati a Messina per provvedere alle giuste premure dei produttori, e del commercio in genere, ed infine che la nostra industria non fornisce con la desiderabile celerità la costruzione dei vagoni materiali.

Ma tutto ciò, onorevole ministro, se fa il suo elogio, non fa quello dell'attività dei nostri stabilimenti industriali, perchè ha lasciato e lascia molto, se non grandemente, desiderare per i bisogni, e gli scopi dei commerci. Ora, a nome appunto di questi interessi generali ed in specie anche dei produttori e del commercio, e di fronte a pericoli di temibili danni, io mi associo all'onorevole Bordonaro per deplorare la mancanza del materiale, e più specialmente poi, mi associo al concetto che, il ministro debba provvedere con tutta urgenza, affinchè questo lamento e gli svariati inconvenienti deplorati non abbiano a rinnovarsi.

Sentii a dire anche che per la mancanza di acqua non si potevano fare dei treni speciali, e questo per la lunga siccità ha potuto avere il suo valore, ma ad ogni modo era così vicino il punto del trasporto a Porto Empedocle, che il difetto dell'acqua avrebbe potuto essere una delle ragioni, ma non tutte quelle che furono accennate per giustificare un ritardo per treni che dovevano correre sulla breve percorrenza da Racalmuto, Grotte, Comitini, Aragona a Porto Empedocle.

E qui debbo affrettarmi a dichiarare che per quanto poteva riguardare i delegati del movimento di Messina e Palermo, malgrado le difficoltà fecero dei treni notturni, e provvidero come meglio potettero alle più urgenti bisogne, ma ciò malgrado resta ancora una grande quantità di zolfi a trasportare, ed è sperabile che mercè le imminenti nuove forniture di vagoni di trasporto, per l'avvenire questo lamento non avrà a ripetersi, e lo spero, e sono sicuro per l'energia ed attività dell'onorevole ministro.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il bisogno a cui allude l'onorevole Bordonaro del compimento della linea in modo stabile con l'apertura della galleria del Fucile è talmente sentito che si provvede già materialmente alla sua esecuzione.

Io non credo che per il ritardo della costruzione della galleria del Fucile l'onorevole Bordonaro abbia avuto minimamente in animo di lagnarsi dell'opera dell'attuale ministro dei lavori pubblici. Io ho trovato delle questioni che si agitavano da lunghi

anni pel compimento di tutta quella linea tanto per la parte di Licata che per la parte trasversale: io ho avuto la fortuna (non dico il merito perchè un altro avrebbe fatto quello che ho fatto io) di far togliere l'interruzione della linea fra Palermo e Messina. La linea delle Caldaie fu costruita in due anni, la linea di Vallenga, meno la galleria lunga 6 chilometri, per la quale occorreranno più anni, sarà aperta all'esercizio il 20 di questo mese.

Per la linea di Licata una delle difficoltà principali era questa galleria del Fucile: avvistomi che ciò porterebbe un ritardo di due anni all'apertura dell'intera linea, provvidi all'esecuzione di un tratto speciale con delle forti pendenze affinchè la continuità dell'esercizio vi fosse.

È evidente che trattandosi di uno sforzo fatto per soddisfare ai più pressanti bisogni non si possa dichiararsi soddisfatti di ciò che accade, e se vi si aggiunge anche la necessità di provvedersi delle acque, tanto più cresce la difficoltà.

Ad ogni modo io assicuro l'onorevole Bordonaro che preme a me moltissimo che quella costruzione sia completata in quanto che non c'è nessuna deficienza di fondi per poterlo fare, e questa sarebbe la vera e grande difficoltà che potrebbe incontrare il ministro dei lavori pubblici; tutto il resto non è dipendente che da coloro i quali progettano e dirigono i lavori.

E così rispondo sul merito della lamentata interruzione all'egregio deputato Fili-Astolfone, e all'uno e all'altro, rispetto al materiale mobile, ricordo che colla legge del luglio passato fu chiesta la riduzione in tre anni della somma assegnata dalla legge del 1879 in 30 milioni, rimanendone a spendere 24 o 25 (non ricordo bene); assegnazione anticipata sia pel complemento dei lavori (il così detto conto capitale), sia per provvista del materiale mobile. Ma all'infuori dei mezzi somministrati da quella legge, coi quali si venne a dare la distribuzione delle forniture in questi giorni, sono in costruzione coi fondi straordinari degli anni precedenti, e spererei che dovessero essere consegnate alle fine di questo anno, 60 carrozze di viaggiatori e 326 carri di merci per le calabro-sicule che sono di proprietà dello Stato. Io procurerò di far trapassare lo stretto al maggior numero di questi veicoli, ora che la società delle Meridionali per la propria rete ha provveduto 700 carri merci, 200 in più dell'obbligo che le aveva imposto pel primo anno con l'ultima convenzione relativa alla scala mobile.

Con ciò parmi di aver risposto alle osservazioni fatte su questo capitolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

BORDONARO. Non era mia intenzione di muovere appunti, fosse anco indirettamente all'onorevole ministro. Egli non ignora di essere il benemerito delle nostre provincie, per l'impulso che ha saputo dare ai lavori pubblici ed ai ferroviari in ispecie. Io poi personalmente gli sono grato di aver affrettato l'apertura del tronco Favarotta-Licata, colla costruzione di quella variante provvisoria che tolse Licata dall'isolamento nel quale stette per lunghi anni. Coll'istesso impegno con cui egli aprì la linea, sono sicuro rimuoverà ora gli ostacoli che si frappongono all'assetto normale della medesima. Quelle osservazioni io feci, non con animo di imprimere all'onorevole ministro l'impulso di cui non abbisogna, ma per far palese la condizione delle cose e manifestare i desiderii delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Chi approva lo stanziamento del capitolo 139 che ho già letto, in lire 5,000,000, è pregato d'alzarsi. (È approvato.)

Capitolo 140. Spese per la costruzione delle ferrovie di cui ai numeri 1 e 2 della tabella annessa all'articolo 2 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2°) e modificazioni portate colla legge 5 giugno 1881, n° 240, serie 3° (Spesa ripartita), lire 12,000,000.

ALBINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Albini, è il numero successivo quello che si riferisce alla linea Parma-Spezia; qui si tratta delle due linee Novara-Pino e Roma-Solmona-Aquila.

ALBINI. Sta bene.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 140 in 12,000,000.

(È approvato.)

Capitolo 141. Spese per la costruzione delle ferrovie di cui ai numeri 3, 4, 5, 6, 7 e 8 della tabella annessa all'articolo 2 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2°) e modificazioni portate colla legge 5 giugno 1881, n° 240, serie 3° (Spesa ripartita), lire 16,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Albini.

ALBINI. Signori, io mi permetterò di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla necessità di far attivare i lavori della ferrovia Parma-Spezia con maggiore alacrità di quella che è stata sviluppata fino al giorno d'oggi.

È ormai trascorso lungo tempo dacchè quella ferrovia è stata approvata, nondimeno il lavoro fatto è molto limitato, od almeno non è stato sviluppato in quella misura che sarebbe stata richiesta dal tempo trascorso. Eppure studi se ne sono fatti a

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

dovizia; questa linea è forse quella che sia stata più profondamente ed esattamente studiata nei suoi particolari e nei suoi dettagli; non è perciò in condizione di risentire ora il bisogno di nuovi studi, tali da cagionare altri indugi.

Non fanno nemmeno difetto i fondi, perchè oramai l'onorevole ministro ha una larga scorta per far fronte ad una maggiore celerità nei lavori. Quindi non so spiegarmi quali possano essere gli ostacoli che si frappongono a questa maggiore celerità; e, sfortunatamente, non mi pare neppure di rinvenire indizi che accennino a migliori speranze.

Infatti, se non erro, non è stato ancora deciso il punto d'allacciamento di questa linea colla ferrovia ligure, non è stato neanche definitivamente deciso il tipo della stazione che deve essere eretta in quest'istesso punto d'allacciamento; eppure non mi pare che lo studio di una stazione sia quell'arduo problema che richieda un così lungo periodo d'incubazione. Tutti questi indugi, tutte queste esitazioni lasciano dubitare che esista una specie di dolce torpore in tutto ciò che si riferisce a questa linea, torpore il quale richiede la mano potente dell'onorevole ministro per essere scosso. Ed io spero che l'onorevole ministro vorrà imprimere questo salutare scuotimento.

Io confesso volentieri che se si fosse trattato di una linea esclusivamente intesa ad interessi commerciali... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

ALBINI... io non avrei neanche chiesto di parlare per non annoiare l'onorevole ministro con una mia raccomandazione, perchè capisco perfettamente che non bisogna essere di soverchio esigenti, nè pretendere una celerità di sviluppo ferroviario che non sia consentita dai mezzi. In questa specie di progressi bisogna sapersi contentare di quel che si può ottenere nell'ordine ordinario stabilito, tanto più quando pochi mesi di dilazione non possono condurre a dannose conseguenze. Ma quando si tratta, invece, d'una linea importantissima per la difesa nazionale, la cui importanza fu riconosciuta da tutte le Commissioni tecniche che l'hanno studiata e dal Parlamento stesso che l'ha approvata, più specialmente per questo riguardo la questione del tempo mi pare diventi importantissima.

E non v'è alcuno che non veda come pochi mesi di ritardo possano essere la sorgente di fatali conseguenze; basta soltanto considerare un istante che, poche ore dopo una dichiarazione di guerra, potrebbero essere facilmente distrutte dal lato del mare le ferrovie litorali che corrono a ponente ed a levante di Spezia (epperò quella piazza forte di prim'or-

dine non avrebbe alcun mezzo di rapida comunicazione colla vallata del Po e con i centri fortificati interni, se non per mezzo della ferrovia Parma-Spezia) per convincersi dell'importanza di attivare sollecitamente la costruzione di questa linea, e così soddisfare anche i desiderii del paese, il quale ormai vuole vedere la questione della difesa nazionale sciolta attivamente e largamente in tutti gli elementi che vi concorrono. Io spero adunque che l'onorevole ministro, convinto della seria responsabilità che assumerebbe dinanzi al paese, se si lasciasse sopraggiungere da avvenimenti impreveduti, senza avere questa linea in completo esercizio, vorrà dare disposizioni tali da calmare queste apprensioni e queste inquietudini.

Nessuno meglio dell'onorevole ministro sa quanto sia giusta la massima che *volere è potere*, egli che l'applica continuamente; voglia adunque applicarla anche in questa circostanza, ed io sono convinto che i lavori di quella ferrovia procederanno con la desiderata celerità.

E poichè mi trovo sulla via delle raccomandazioni, mi conceda l'onorevole ministro di fargliene un'altra che a questa stessa linea si riferisce.

A me sembra che una ferrovia importante, diretta ad avere lo sbocco sul mare, la quale ha il duplice scopo di soddisfare agli interessi commerciali, ed alla difesa nazionale, non si possa considerare sufficientemente completata, nè efficacemente utilizzabile se non quando abbia una comunicazione diretta con le navi alle quali deve condurre, e dalle quali deve ricevere le merci. A questa condizione non risponde la linea Parma-Spezia. Però mi pare facile molto raggiungere lo scopo senza spesa di qualche entità e senza difficoltà tecniche; non si tratterebbe che dell'estensione di tre o quattro chilometri di questa strada. E quando si pensa che la linea Parma-Spezia è un'arteria che può efficacemente concorrere ad una parte del traffico che è avviato al Gottardo: quando si considera che la stessa amministrazione ferroviaria si trova nella necessità di moltiplicare i suoi punti di traffico per l'immensa quantità di carbone, della quale ha bisogno nel suo esercizio, e che troverebbe alla Spezia sito opportunissimo a quel servizio, mercè quella piccola estensione, e tenendo conto altresì del grandissimo vantaggio che ne risulterebbe in caso di guerra, per il movimento di truppe e del materiale relativo, mi pare evidente che sarebbe molto opportuno esaminare la questione; e perciò io raccomando caldamente all'onorevole ministro di volere almeno sottoporre allo studio questa mia proposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Prendo a parlare con un certo sentimento di sconforto. Corre ormai il terzo anno, dacchè fu approvata la legge generale sulle nuove costruzioni; e non posso dimenticare i discorsi importantissimi dell'onorevole Baccarini, il quale ravvisava in quella legge poca efficacia, per assicurare lo scopo che si proponeva. Neppure posso dimenticare, che divenuto ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Baccarini presentò una legge con la quale si modificavano in alcune parti le disposizioni della legge precedente; tanto che parevagli si potesse infondere, con la seconda, così grande virtù alla prima, da imprimere alle nuove costruzioni lo sviluppo da tutti sperato. Disgraziatamente corre già un anno dal giorno in cui la seconda legge, la legge Baccarini, fu approvata, e nessuna miglioria si è potuta constatare.

So che l'onorevole ministro ordinò degli studi, e io non entro nell'esame del modo con cui questi studi procedono; so che di tratto in tratto si dà in appalto un tronco qualunque delle varie linee; ma se noi ci facciamo a ricercare quanto di lavoro veramente si è fatto (e questa ricerca si può fare esaminando i pagamenti eseguiti, raffrontando con essi gli annunci degli appalti, di cui spesso il *Giornale dei lavori pubblici* gratifica i suoi lettori), ci accorgeremo che gli appalti dati restano inefficaci, essendo che dei lavori appaltati poco, molto poco, si è eseguito.

Si possono riconoscere le difficoltà che incontra l'onorevole ministro dei lavori pubblici; ma esse derivano principalmente dal sistema in cui egli perdura; sistema, cioè, della prima legge, che la seconda doveva modificare.

Il sistema della prima legge, dispensatrice a tutti di strade ferrate, fino a dare due linee quasi parallele a chiunque ne richiedeva, è appunto il sistema dei piccoli appalti. Questo sistema non era però nella mente dell'onorevole Baccarini, quando quella legge si discusse. Anzi, ridiventato egli ministro e proponendone un'altra, era evidente che intendesse correggere il sistema per il quale bisogna aspettare molte decine di anni prima che le strade possano dirsi compiute.

Potrei esporvi, volendo, tutte le delizie e tutti i vantaggi di questo sistema dell'appalto di piccoli tronchi; non accennerò neppure di volo ai danni che esso produce. Spesso, molti lavori eseguiti su piccolo tratto, a spilluzzico, sono, se non distrutti completamente, per lo meno danneggiati dal tempo e dalle perturbazioni atmosferiche. Ma, intanto, chi paga?

Prevedo la risposta dell'onorevole Baccarini. Egli forse mi dirà: ma volete che io crei delle grandi so-

cietà le quali vengano a costruire tutte le grandi linee? (La Camera intende che io parlo delle linee di prima e di seconda categoria). In che modo, dirà l'onorevole Baccarini, io potrei venire alla Camera con delle leggi in base alle quali si accordano le concessioni per le grandi costruzioni?

È vero fino ad un certo punto ciò, onorevole ministro; ma io so che per molte di queste linee non mancano domande al Ministero dei lavori pubblici; so che quando il ministro, non dirò non incoraggia, ma non fa buon viso alle proposte di coloro che vorrebbero costruire le grandi linee, e oppone sempre delle difficoltà, egli è evidente che non accresce, in chi può, il desiderio di chiedere le grandi concessioni, apparecchiandone i mezzi; ma dissuade implicitamente parecchi dal solo tentarlo.

Ecco qui un'ipotesi, un esempio, qualche cosa che immagino senza saperne nulla. Una società di costruttori si presenta al Ministero dei lavori pubblici con una domanda in generale, e dice: io intendo di costruire la linea A o la linea B. Il ministro risponde (e il caso potrebb'essersi dato): io per ora non posso manifestarvi la mia opinione, perchè aspetto di risolvere prima la grande questione dell'esercizio delle ferrovie; quando avrò risolta questa grande questione, allora discuteremo se si debbano o no fare le nuove costruzioni a mezzo di grandi concessioni. Se questa fosse la risposta del ministro dei lavori pubblici, è evidente che non troverebbe mai nessuna società disposta a presentarsi con una proposta concreta per l'una o per l'altra linea.

Comprendo pienamente come non sia ora il caso di sollevare una grossa questione intorno a tale argomento. L'opportunità, l'*opportunitismo* tanto discusso, è una gran legge che regola il mondo; e l'opportunità mi dice che il 14 dicembre non è possibile indurre la Camera a fare una larga discussione sopra un tema di tanta importanza; una discussione la quale poichè si suppone (io nulla ne so), che l'onorevole Baccarini complichì, o possa pensare di complicare la questione delle nuove costruzioni colla questione dell'esercizio, dovrebbe quindi trattare tutti i lati del complicato problema.

Nel mio pensiero questo problema, già da anni, era più che discusso, e all'ora in cui siamo avrebbe dovuto anche essere risoluto. Anzi un primo principio di risoluzione fu per questo lato della Camera, il titolo per il quale esso venne al potere. Allora questo lato (*Accennando a sinistra*) combatteva, e in che modo combatteva! l'esercizio delle ferrovie affidato al Governo, difendendone invece la concessione all'industria privata.

Ma, disgraziatamente, dopo un certo tempo, que-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

sta stessa parte della Camera non si credè abbastanza illuminata; volle ordinare un'inchiesta, la quale è servita a farci perdere tempo e milioni; talchè siamo oramai al quinto, al sesto anno da che questa parte della Camera, si dice, governi, e l'esercizio delle ferrovie non solo non è risoluto, ma c'è il pericolo che nella mente di qualcuno possa essere risoluto anche in senso opposto a quello indicato dai risultati dell'inchiesta.

Non per tanto, al punto in cui siamo, anche complicata come si vuole, una grande discussione si dovrà fare; ma non in questo momento per certo. Per ora mi limito, assai modestamente, a chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici fino a quando saremo condannati a vedere durare lo stato presente dell'esecuzione della legge ferroviaria, ovvero sia fino a quando continueremo nel regime dell'appalto dei piccoli tronchi.

Come vede la Camera, ho parlato in generale senza preoccuparmi dell'una e dell'altra linea. Però mi si consenta di spendere una parola per una parte d'Italia, che da queste nuove costruzioni ferroviarie, aspetta tutto il suo avvenire. Spesso si ripete (e l'ho inteso dire anche qua dentro) che quella certa parte del regno, beneficata e felicitata dai raggi del sole, paga meno delle altre. Ehi signori, io non so quanto questa affermazione possa essere giusta. Sarebbero dei conti di dare ed avere, dai quali non so chi risulterebbe creditore e chi debitore; e per un momento voglio concedere che questa parte, beneficata dai raggi del sole, paghi meno. Ma coloro che ciò affermano e credono, sanno che cosa rende la proprietà di questa parte del regno beneficata dal sole? Hanno mai fatto il confronto tra quelle certe provincie e le altre, tra i redditi rispettivi della proprietà? Lo facciano un momento e si accorgeranno subito della grandissima sproporzione.

Questa sproporzione dipende principalmente dalla mancanza di comunicazioni, dalla mancanza di strade ferrate, la quale mancanza impedisce a immense produzioni, a produzioni svariate, che da loro sole basterebbero a rappresentare la ricchezza di un paese, di prendere uno sbocco e raggiungere un mercato in cui sarebbero ricercate.

Ora tutta questa produzione va perduta, trascurata, e rende il 50, il 60, l'80 per cento di meno, quando rende assai, di ciò che dovrebbe, di quello che vale e rende in altre parti d'Italia. Prendo ad esempio il vino.

In quelle certe provincie, abbonda la produzione di vini eccellenti, di vini che potrebbero far la concorrenza non dico ai vini dell'una o dell'altra regione d'Italia, ma anche ai vini esteri, a quelli di

Spagna specialmente. Ebbene, signori, informatevi del prezzo di questi vini in quelle certe provincie, e v'accorgerete subito della grandissima sproporzione che v'è fra una regione e l'altra d'Italia.

In Calabria ed in altre delle provincie meridionali si vende il vino a 5 o 6 soldi il litro. Vi domando il prezzo del vino di Toscana, che certo non è migliore del nostró. Potrà essere fatto meglio, ma in quanto a qualità, in quanto a forza alcoolica credo che a quel vino sia superiore il vino di Calabria, o per lo meno eguale.

Dunque non è giusto dire che una parte d'Italia paga meno di un'altra, quando la proprietà in questa rende meno che in quella, per la difficoltà delle comunicazioni; e poichè solo queste comunicazioni, eguali dovunque, potranno pariificare la ricchezza, io ne sostengo con ardore la causa, e desidero di tutto cuore che l'onorevole ministro dei lavori pubblici possa dare una risposta soddisfacente alle mie domande.

Non gli fisso un termine, purchè egli si dimostri disposto a volere nel più breve termine possibile risolvere la questione delle nuove costruzioni, alla quale sono legati tanti interessi economici e sociali.

Se poi disgraziatamente l'onorevole ministro perdurasse nel fatale sistema fin qui seguito, non presenterò ora alcuna risoluzione; ma per debito di rappresentante della nazione, per debito di coscienza, non nascondo che mi riservo di farlo quando potrà farsi su questo una vera e propria discussione.

Non deve essere permesso che una gran parte del nostro paese resti ancora, non già per 10, 12 o 15 ma per altri 20, 30 o 40 anni, in una condizione inferiore a quella in cui si trovano le altre parti del regno.

FINZI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzara.

LANZARA. Sarei grato all'onorevole ministro dei lavori pubblici, se volesse spiegarmi la ragione per cui si ritardano i lavori della ferrovia Codola-Nocera e non si portano a compimento.

Questa strada ferrata, se non erro, fu appaltata nel luglio 1880, e nel gennaio di quest'anno 1881 fu dato principio ai lavori. Per una stipulazione espressa nel relativo capitolato speciale, pare che la consegna dei lavori avrebbe dovuto esser fatta nell'aprile del 1881, salvo poi a provvedere a quelli per l'armamento.

Oggi siamo a dicembre del 1881, ed io debbo dichiarare alla Camera e all'onorevole ministro che i lavori di terra non sono neppure compiuti; che la piattaforma della strada non è ancora alla larghezza

prescritta, e che finalmente il piazzale della nuova stazione di Codola non è del tutto ultimato. Quanto poi agli attacchi colle due strade ferrate ora in esercizio, cioè con quella delle Meridionali a Nocera e con l'altra delle Romane a Codola, debbo dire che non sono neanche iniziati.

Infatti, pel primo si afferma che la direzione delle strade ferrate meridionali abbia mosso querela all'impresario, il quale faceva abbattere la siepe di chiusura di quella ferrovia, appunto per innestare su di essa il nuovo tronco in costruzione. Questa strada, che è la più breve di tutte e d'importanza non minore di quelle che contempla la legge del 1879, e, oso anche dire, la più facile a costruirsi, poichè non ha che pochissimi movimenti di terra ed una brevissima trincea, era sperabile fosse stata prontamente costruita e aperta all'esercizio.

Io non mi sarei augurato che i lavori di questa strada si fossero eseguiti con quella sollecitudine praticata dagli americani del Nord, i quali in questo anno costruirono una strada ferrata, di oltre un chilometro, che da Elberon va a Longbranch sulla linea principale della New-Jersey-Central in 18 ore; ma sarebbe stato desiderio di tutti, che la strada ferrata Codola-Nocera della lunghezza di 4 chilometri fosse stata almeno ultimata nel termine convenuto nel capitolato; e noi tutti avremmo veduto con piacere aperta all'esercizio sollecitamente una delle strade, fra tante, a cui provvede la legge del 1879.

Comprendo che tutte le cause della remora non sieno da attribuirsi al capitolato ma a circostanze estranee e d'impossibile previsione. Certo è però che quella ferrovia interessa che sia presto compiuta. Ed io voglio sperare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici saprà provvedere con l'energia, che è uno dei suoi pregi, e vorrà dare opportune disposizioni affinché questo tratto di ferrovia, sia sollecitamente compiuto ed aperto all'esercizio.

PRESIDENTE. L'onorevole Vollaro ha facoltà di parlare.

VOLLARO. Questo stanziamento comprende il numero 8, Eboli-Reggio.

Io non voglio lasciare quest'occasione senza dichiarare che se da una parte debbo fare i miei più sentiti elogi all'onorevole ministro dei lavori pubblici pel modo col quale da qualche tempo funziona il personale che dirige gli studi e le costruzioni; se non posso trascurare quest'occasione per ringraziare l'onorevole ministro dell'esattezza dei criteri da lui adottati in queste costruzioni, giusta la massima che le ferrovie debbano andare a trovare i paesi e non già i paesi le ferrovie; tuttavia non posso neppure fare a meno di osservare che se egli ha

giustamente risoluto il principio che le stazioni provvedano agli interessi materiali e commerciali delle popolazioni che attraversano, non si può dire altrettanto del progetto della stazione nella città di Scilla la quale reclama lo stesso beneficio goduto già da altri paesi finitimi, ubicandola alla Marina Grande, anzichè in luogo ove non favorite nè il commercio, nè i cittadini.

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

Lo prego di indicare il fatto personale.

FINZI. È cosa di poco momento; ma vale la pena che io non lasci senza giusta interpretazione una frase rilevata dall'onorevole Nicotera con un significato che non era punto nell'animo mio di dare alle mie parole.

Ieri, invitando l'onorevole ministro dei lavori pubblici a non togliere ai terreni inferiori delle provincie circostanti al Po, al Mincio e all'Oglio il vantaggio di avere le vere chiaviche per le quali sboccare le acque esterne e che sono custodite dai consorzi di terza e quarta categoria, dissi: eppure questi terreni che sono redenti dalla condizione paludosa e che si mantengono così (perchè vi sono le dighe di seconda categoria, bene inteso, che li difendono e impediscono che restino sommersi e diventino nuovamente palude) questi terreni pagano molto. E citai una cifra statistica che può essere riscontrata dall'onorevole Nicotera e da chiunque lo voglia. Aggiunsi che quei terreni pagano alla ragione chilometrica di oltre 1500 lire, e che vale proprio la pena che il Governo resti incaricato di questa custodia e della conservazione di queste opere che attraversano le dighe di seconda categoria, inquantochè altri terreni meglio beneficiati dal sole d'Italia non pagano certamente altrettanto.

Io non ho detto che questi terreni, che pagano meno, meritano di avere maggiore o minore quantità di ferrovie, una maggiore o minore quantità di comunicazioni rispondenti ai commerci dei tempi. Io non ho detto nulla di tutto questo; anzi io desidero che abbiano questi mezzi di comunicazione, sebbene non sieno le provincie da me abitate; e io desidero al pari dell'onorevole Nicotera, perchè a me è cara l'Italia in tutte le sue parti.

NICOTERA. Chiedo di parlare per un fatto personale.

FINZI. E non ho io stesso votato queste costruzioni? Io ho votato quelle che vanno e quelle che vengono, senza guardare in qual parte d'Italia si facciano; ed ho detto che finchè il Governo trova la possibilità di costruirle, le costruisca; si affretti pure a costruirle; secondi gli eccitamenti dell'onorevole Nicotera. Ma non s'incolpi me, e non mi si

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

metta la muséruola del silenzio; non si venga a citare delle cifre statistiche rispettivamente a quei terreni che io raccomando siano anche ulteriormente preservati, comè lo furono sempre.

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

NICOTERA. Ritenga l'onorevole Finzi che io non ho inteso muovergli verun appunto. Ho inteso mettere in chiaro una situazione di fatto. Ciò che ha detto ieri l'onorevole Finzi è spesso ripetuto, ed è ripetuto perchè non si conoscono bene le condizioni di certi paesi. Dunque io ho inteso rettificare solamente questo. So perfettamente che l'onorevole Finzi non ama meno una parte d'Italia di quello che ami un'altra. Egli ha dato tante prove di patriottismo, che non è possibile mettere in dubbio i suoi sentimenti, e non ho bisogno di dire che anche io non faccio mai distinzione di luogo. Anzi, mi sono reputato felice, felicissimo sempre che ho potuto prestare il mio appoggio, e dare il mio voto ad un'opera che ho ravvisato giusta, senza guardare se questa apparteneva a una regione piuttosto che all'altra. Ma, onorevole Finzi, ella parla di strade che vanno e vengono. Io ne vorrei una sola; ma che andasse davvero. Forse, in qualche circostanza, ne abbiamo avute promesse due; ma (mi si perdoni la parola) per essere mistificati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Meno il discorso dell'onorevole Lanzara e dell'onorevole Vollaro, io ho udito degli appunti singolari sullo svolgimento della legge delle costruzioni ferroviarie. L'onorevole Nicotera è rimasto sul campo generale. L'onorevole Albini, con mia maggior meraviglia, ha parlato di ritardi nella costruzione di una linea per la quale per lunghi mesi io sono stato accusato come un partigiano politico; non parlo di accuse fatte in questa Camera, parlo di accuse fatte lungamente in molti giornali; intorno alla Parma-Spezia.

Con molta calma, ma con uguale franchezza, permetta la Camera che io, non fuggendo la battaglia, e non ritardandola, le renda conto esattissimo del fatto mio come esecutore della legge delle costruzioni del 1879, e di quella delle modificazioni, da me proposte e da voi approvate, non colla legge di un anno fa, ma colla legge di sei mesi fa, perocchè essa porta la data del 5 giugno 1881. La legge del 1879, mese di luglio, due anni addietro per conseguenza, mette a disposizione del Governo 60 milioni, nient'altro, per linee divise in quattro categorie, ed assegna a ciascuna la propria quota. Per non fare particolari inutili, piglio le cifre complessive, rima-

nendo anch'io sul terreno generale dell'esecuzione della legge.

INDELLI, relatore. Domando di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Trovo che nell'esercizio del 1880, che è il primo dell'esecuzione della legge, inquantochè il 1879 non c'entra, trovo, ripeto, che nel 1880 furono assegnati, in complesso, per nuove costruzioni di ferrovie, 27 milioni e mezzo, il rimanente essendo destinato al compimento delle opere, le quali erano in corso per antiche leggi. Non parlo di queate, perchè credo che a nessuno passerà per la mente di fare appunti, come quelli fatti dall'onorevole Nicotera, per le nuove ferrovie. Io credo che i lavori delle vecchie leggi siano stati talmente spinti che se noi abbiamo avuto una difficoltà è stata quella di non avere fondi sufficienti per proseguirli. Dunque nel 1880, per tutte le categorie, noi avevamo una disponibilità di 27,500,000 lire; nel 1881 avevamo una disponibilità per 33,500,000 lire, in tutto 61 milioni. Questi 61 milioni sono stati messi a disposizione del Governo con due esercizi, il primo dei quali, quello del 1880, non è cominciato che col maggio del 1880 medesimo, imperocchè ricorderanno tutti che in quell'anno il bilancio preventivo fu votato soltanto nel mese di maggio, come tutti ricorderanno ancora che, fino all'approvazione delle tabelle, la Camera non permise che il ministro dei lavori pubblici provvedesse a nessunissimo lavoro di ferrovia, neanche per ragione dei bisogni dell'inverno 1879. Adunque l'applicazione della legge cominciò nel mese di giugno 1880; è press'a poco un anno e mezzo; nel qual tempo ad ogni modo il Governo aveva a sua disposizione 61 milioni, dai quali debbono detrarsi 2 milioni per materiale mobile già acquistato, e 7 milioni circa riflettenti la 4^a categoria, per la quale, lungi dall'essere in ritardo, io ho dato concessioni per circa 800 chilometri...

INDELLI. È la più celere di tutte.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... le quali naturalmente abbracciano le disponibilità dei fondi fino al 1892, e questo ho potuto farlo, perchè il sistema delle concessioni fa sì che si possa in una settimana impegnare magari i fondi di tutti i 15 anni, anticipando così le costruzioni.

Detratti pertanto anche i fondi assegnati per la 4^a categoria, il Governo in questi due anni ha avuto a sua disposizione 54 milioni.

Di questi 54 milioni egli non poteva naturalmente disporre che per appaltare nei due anni tanti lavori quanti corrispondono ai 54 milioni.

Siccome però si tratta di lavori continuativi, che abbracciano una serie di anni, io sono sempre con-

tento quando posso avere dei grossi progetti per potere appaltare dei grossi lavori. Ma anche avendone dei piccoli io non ho mai inteso di aspettare di averli grossi per perder tempo.

Io lamento ogni ritardo quanto possa lamentarlo l'onorevole Nicotera. In questi diciotto mesi ho fatto far progetti per 200 e più milioni, e mi pare non sia poco.

Egli ha citato le cifre del *Giornale dei lavori pubblici*. Quantunque esso sia un giornale che non ha nessuna attinenza ufficiale e nessuna officiosa, perchè è in piena libertà di un proprietario, dichiaro che quelle cifre escono dal mio gabinetto e sono, per conseguenza, tutte esatte, non trattandosi che di annunzio di fatti.

Adunque, per 200 e più milioni si sono fatti progetti e sono al Ministero. Ma i progetti non sono lavori, dice l'onorevole Nicotera, ed ha ragione. Questi lavori avrei dovuto appaltarli io per 54 milioni. Il mio obbligo era soddisfatto, materialmente parlando, rispetto alla legge. Invece i lavori appaltati od in corso di appalto coll'asta fino a quest'oggi, sono per 143 milioni e 525 mila lire.

L'onorevole Nicotera vede che il ministro dei lavori pubblici potrebbe mettersi per altri due anni a dormire, senza preoccuparsi d'altro per spingere i lavori, inquantochè le quote che vengono per altri due o tre anni non bastano a coprire affatto queste spese. Io adesso non dico se sia bene o male, se si vada piano o forte, io parlo dell'opera del ministro dei lavori pubblici in esecuzione delle leggi votate. Quanto a quelle da votare ne parleremo quando ci saranno o quando a ciascuno di noi, colla propria iniziativa, parrà opportuno di presentarne altre.

Intanto resta bene constatato che sono in corso di appalto od in esecuzione, 143 milioni e mezzo di lavori.

Ma l'onorevole Nicotera dice: queste sono cifre, ma i lavori non ci sono. Onorevole Nicotera, come argomento di critica, per un povero uomo quale io mi sono, io gliela passo, ma come argomento serio, per cose che cominciano appena, non gliela posso ammettere.

La prima difficoltà nello sviluppo di un grande lavoro sono i progetti, e nessuno li inventa. Tante volte domandano quasi più tempo di quello che ne domandi l'esecuzione dei lavori; ed io metto quasi più cura nell'aver dei progetti finiti, concreti e dieci volte studiati di quello che metta nel seguire l'esecuzione stessa dei lavori, per evitare appunto il caso cui alludeva l'onorevole Mantellini, di appaltare delle liti piuttosto che dei lavori.

I primi sei od otto mesi sono stati appena sufficienti per portare avanti i progetti, che, guai! non

li avessi fatti cominciare un anno prima. Se avessi dovuto cominciare ad applicare la legge dal momento che ne ebbi l'autorizzazione legale, a quest'ora non vi sarebbero più di alcuni milioni in appalto, perchè dal luglio del 1880 all'epoca presente avrei dovuto impiegare quasi tutto il tempo a fare i progetti definitivi; e se si è potuto dare qualche spinta a questo riguardo, egli è appunto perchè in precedenza si erano fatti degli studi.

L'onorevole Nicotera però ripete: le cifre degli appalti sono una bella cosa, ma i lavori non ci sono.

Ho già detto quali sono le ragioni per cui, nei primordi, non si riesce ad impiegare per intero il denaro. A me importa solo che gli appalti fatti per compiere i lavori, mettiamo, in tre anni, nei tre anni stessi siano compiuti. Aspetti la scadenza di questi appalti, e poi ne venga a domandare il conto uno per uno, e gli si potrà rendere. Intanto io non posso chiedere ad un'impresa che ha tempo tre anni per eseguire un tronco di strada, che, unicamente per farmi piacere, lo eseguisca nei primi cinque o sei mesi dell'appalto; molto più quando manca anche la materialità del pagamento. Ma anche sul terreno dell'esecuzione materiale l'onorevole Nicotera ricerca il libro dei pagamenti. Il libro dei pagamenti non dice nulla. Il lavoro è appena cominciato; se l'anno venturo a quest'epoca egli farà la stessa interpellanza, io gli mostrerò che saremo in grandi difficoltà per provvedere ai pagamenti, perchè comincerà allora ad accadere ciò che ci accade per le strade obbligatorie, che se gli appaltatori avranno trovato il loro interesse a spingere i lavori, questi supereranno i fondi di cui abbiamo la disponibilità. Invece, o signori, su 54 milioni che avevamo disponibili, anche su due bilanci, i lavori effettivamente eseguiti ammontano a 41 milioni.

Non è una cifra che per me abbia una grande importanza, ma rispetto all'esecuzione della legge è già una cifra che dimostra una grande solerzia nella esecuzione dei lavori. Non parlo di me, poichè non ci ho nè merito, nè colpa, parlo degli ingegneri presi in massa, i quali si sono affrettati ad eseguire i lavori loro commessi.

Ne avrei qualche esempio, e comincerò da quello dell'onorevole Albini, al quale, ripeto, esprimo proprio la mia meraviglia. L'onorevole Albini dice: pare che ci siano delle ignote ragioni per far procedere lentamente la costruzione della ferrovia Parma-Spezia; io sono rimasto meravigliato, perchè fino adesso mi era sentito attribuire invece delle idee di tenerezza per la strada Parma-Spezia e qualche altra vicina; ma onorevole Albini ella sa che la strada Parma-Spezia è una strada di molta difficoltà di co-

struzione, traversa l'Appennino, e per conseguenza richiede dei progetti lunghi a definirsi, più lunghi poi quando si complicano colla difficoltà della scelta dei tracciati, ed aggiungo un poco con la intromissione, del resto giusta, dell'elemento militare; chi vuole la galleria più alta, chi più bassa, chi vuole la strada a destra, chi a sinistra della valle, per cui si perde a definire le questioni precedenti all'esecuzione dei lavori molto più tempo di quello che possa essere desiderato da me e dall'onorevole Albini; ma ad ogni modo anche ammesse tutte queste difficoltà, esclusa qualunque volontà in chicchessia di voler ritardare l'esecuzione dei lavori, io dirò all'onorevole Albini, senza parlare di progetti pronti, che per la linea Parma-Spezia nei due anni 1880 e 1881, la legge metteva a disposizione lire 7,000,000 e che ne sono già appaltati per 8,700,000.

Certamente ella non pretende che i lavori dovessero essere eseguiti anche prima di averli appaltati. Quello che sarà da richiedere a resa di conto al Governo, non è in questa parte, o signori, che possa essere fatto nessun appunto serio. Se c'è qualche cosa da dare al ministro dei lavori pubblici sino al punto a cui siamo adesso, è la lode di solerzia.

Quando sarà ora, ci starò anch'io a mettere avanti i peccati miei, ma finchè non ce ne sono, nessuno me ne appiccicherà per alcun verso. Dunque le difficoltà in questa parte sono tali che l'opera è più che corrispondente agli obblighi dell'esecuzione della legge. Conti veri si devono rendere quando, per esempio, la linea della prima categoria, le quali hanno ciascuna un'indicazione di stanziamento, ed hanno anche l'assegnazione dell'anno in cui devono essere finite, quando, dico, realmente mancasse la possibilità del completamento dell'opera. L'onorevole Albini sa che la linea Parma-Spezia deve essere finita nel 1887. Ebbene, quando saremo al 1885, al 1886 e si vedrà che ci sieno dei pericoli seri che la linea non possa venire terminata pel 1887, allora avrà un fondamento ragionevole per domandarne conto al Ministero; ma ora, appena iniziati i lavori, quando gli appalti superano anche la disponibilità dei fondi, sicuramente no!

Un'altra linea piglierò, l'Eboli-Reggio, di cui parlò l'onorevole Voltaro; non come esempio che valga nulla, ma come materialità di esecuzione. Ci erano 7 milioni o 7 milioni e mezzo in questi due anni, e sono già appaltati 13,184,000 lire di lavori.

Io vorrei avere il progetto dell'intera linea Eboli-Reggio domani e l'appalterei domani; ma io devo stare alla tabella della legge, imperocchè questo è il dovere mio, e più in là non posso andare con la legge attuale.

L'onorevole Nicotera mi ha attribuito diverse idee che veramente, almeno per intero, non mi appartengono. Egli ha parlato di sistema sbagliato.

Io, colle cifre alla mano, credo d'aver matematicamente dimostrato e con altre cifre potrei anche più largamente dimostrare che il sistema da me seguito è conforme alla legge vigente e sovrabbonda dal lato dell'esecuzione, salvo il caso che si volessero pagare tutte le spese in due anni, nel quale caso io non ci ho che vedere, perchè io non posso spendere che quello che è a disposizione del Ministero e non posso aggiungere nulla, contro il mio desiderio.

L'onorevole Nicotera disse: « sistema sbagliato, » riferendosi alla non applicazione della modificazione alla legge del 1879 da me proposta. Se ho ben compreso, l'onorevole Nicotera dice: io credeva almeno che il ministro dei lavori pubblici avesse voluto procurarsi un mezzo di anticipare le costruzioni valendosi dell'industria privata, ma finchè il ministro non dice quali sono le sue idee, gli offerenti non si presentano, e se si presentano non concludono e non possono concludere nulla. La legge del 5 giugno 1881, onorevoli colleghi, non dà nessuna autorità al ministro dei lavori pubblici, diversamente da quella del 1879. Tutti sanno che dalla legge del 1879, quale io l'aveva proposta al Parlamento, è tolta quella sola parte organica la quale appunto riguardava lo sviluppo dei lavori col mezzo dell'industria privata. Quella legge, contro la mia proposta, ha stabilito che lo Stato è lui il costruttore ad esclusione delle provincie.

Questo ricordo, perchè altro è avere un modo di pensare, altro è eseguire quello che la legge ha stabilito. Ma oggi come oggi nè colla legge del 1879, nè colla legge modificativa del 1881 il Governo può dare concessioni di sorta per la sola costruzione di lavori. Il Governo può dare concessioni all'industria privata per costruzione ed esercizio insieme, non solo per le tre categorie a cui si riferiva la legge del 1879, ma anche per la prima, dietro proposta mia in questa legge di modificazioni. Queste concessioni di costruzione e d'esercizio devono essere presentate al Parlamento. Ecco quindi dove l'onorevole Nicotera può aver ragione, dal suo punto di vista, non dal mio. E ne dirò il perchè. L'onorevole Nicotera dice: ma voi avete il mezzo di sollecitare queste costruzioni; accettate delle domande di concessione; presentatele al Parlamento per farle approvare e così provvederete sollecitamente. Qui faccio due distinzioni. La prima è che bisogna esser persuasi di dover fare certe concessioni. Ed io, senza escluderlo in massima, dichiaro che vado molto adagio, coi piedi di piombo in materia di trattative per concessioni di costruzioni ed

anche di esercizio insieme. Non lo escludo *a priori*, ma ci penso dieci volte prima di seguire un sistema che costa e costa di molto all'Italia; perocchè tutti ricorderanno che le nostre ferrovie sono state costruite quasi tutte per concessione.

L'altra distinzione è questa: volendo anche entrare su questa via per alcune costruzioni e per alcune linee, come io sarei anche disposto, bisogna avere gli elementi del giudizio. Signori, io, per esempio, ho sempre pensato che la linea Eboli-Reggio, presa insieme con altre di accesso e costituenti una specie di rete di un migliaio di chilometri avesse anche potuto darsi a concessione per costruzione ed esercizio insieme; mai separatamente. Ma, o signori, per giudicare e per entrare sul terreno di un contratto di questa natura bisogna avere tutti gli elementi di giudizio. Chi ha i progetti dell'Eboli-Reggio e delle linee concorrenti da mettere a mia disposizione, perchè io soddisfi quella che a me preme di soddisfare anzitutto, la mia coscienza? So anch'io che dei progettisti ne trovo tutti i giorni; potrei leggerne una lista; ho una trentina di domande; ma sono offerte di banchieri. Ne troviamo a centinaia, purchè li paghiamo, perchè i privati fanno i loro affari, non fanno certo quelli di Stato. E non fanno niente di disonesto, o signori, offrono il capitale, e si mettono a disposizione del Governo. Ma non basta: bisogna prima di tutto sapere che cosa si vuole contrattare.

Ora, per contrattare delle concessioni di linee che costano centinaia di milioni, bisognerà pure avere elementi abbastanza seri per farsene un concetto. Io ho detto diverse volte alla Camera, e lo ripeto senza esporre adesso se abbia, o non abbia l'intenzione di proporre concessioni, ma, supposto che si potesse entrare in questa via, dico che mancano gli elementi per fare giudizi seri. Ho detto altra volta che altro è la concessione per la costruzione isolatamente presa, ed altro la concessione per costruzione ed esercizio insieme. Dando una concessione per 99 anni, costruzione ed esercizio insieme, si può fare a meno di avere dei progetti particolareggiati, perchè il prezzo si distribuisce in così lungo numero d'anni, che un errore, che possa essere preso o dall'una, o dall'altra parte, non ha quell'influenza, che invece ha quando si tratta di pochi anni. Ma quando invece si tratta della sola costruzione, non è possibile di fare un contratto se non con progetti intieramente veduti, approvati ed esaminati sotto tutte le forme.

Ma anche per concessioni di costruzione ed esercizio insieme, alle quali non sono assolutamente contrario, io diceva che ci vogliono almeno degli elementi che possano prestare fondamento ad un

giudizio qualunque. Ora, io vi potrei provare che per nessuna delle grandi linee, per le quali si potesse tentare un'operazione di questa natura, esiste nulla che valga seriamente un esame tecnico.

Vi citerò per esempio la Eboli-Reggio. Tutti avete sentito parlare del progetto Giordano, il nostro defunto ed egregio collega. Ebbene, esso è un progetto che, come lavoro, come studio, per la cognizione generale di quella linea, è lodevolissimo; ma per servire di base ad un contratto è ben altra cosa; non è che un profilo qualunque di livellazione, il quale non vi traccia niente sulle difficoltà che incontrate lungo la strada. Che giudizio volete cavarne voi sulla costruzione dettagliata, sulle frane che incontrate, per difficoltà di fiumi, per monti da traversare? Avete la cognizione generale della linea, sapete che potrà avere la pendenza A o la pendenza B, e che sarà più o meno facile a costrurre; ma per far contratti di 250 milioni, per costrurre una strada, bisogna avere nelle mani qualche cosa che valga a soddisfare la propria coscienza. Può essere che la mia sia sovranamente delicata, ma ognuno ha la sua e cerca di soddisfarla.

L'onorevole Nicotera m'ha apposto una... non so come chiamarla, un'accusa nuova, l'accusa di complicare la costruzione coll'esercizio di tutta la rete delle strade ferrate. Mi pare che a ciò egli abbia fatto allusione. Ora non so veramente d'aver complicato o pregiudicato alcun che a questo riguardo. La sola cosa che ho detto si è che ho opinione che quando si potranno fare i contratti d'esercizio di tutta la rete italiana, mi affido di poter cavare all'onorevole mio collega il ministro delle finanze, qualche altro aiuto per anticipare le costruzioni, il che è ben diverso dal mescolare le costruzioni coll'esercizio delle ferrovie esistenti. Se credono che io debba aggiungere qualche cosa perchè nulla resti di nebuloso a questo riguardo, dirò che senza aver nulla di concreto, non trattandosi di fare proposte, la mia idea sarebbe questa: Quando si fanno dei grandi contratti restano alle finanze somme disponibili. Nel caso di cui si tratta v'è un materiale mobile che dovrà essere venduto alla società che assumerà l'esercizio delle ferrovie.

Dopo il contratto il ministro dei lavori pubblici potrà dire al ministro delle finanze: non mangiatevi tutti i 200 milioni, ma datemi qualche milione per potere anticipare le costruzioni delle reti stabilite per legge. Ecco perchè io credo che anche in quella circostanza la costruzione delle linee possa fare un altro passo. Ho già detto che gli 84 milioni che erano destinati alla costruzione delle linee Termoli-Campobasso, Campobasso-Benevento, Aquila-Rieti-Terni, che la società delle Meridionali ha finalmente

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

assunto di eseguire coi suoi antichi contratti, sono stati, in parte, destinati, e in parte, con una legge formale, chiederò di lasciarli a beneficio di altre linee per farne in qualche modo anticipare la costruzione. Questi sono due degli espedienti.

Il terzo lo avete già approvato, ed è quello di ridurre di un terzo il tempo della costruzione rispetto al tempo dei pagamenti. Sono adunque tre gli espedienti ed altri ne vadò escogitando; ma crederei di uscire dal campo della presente discussione se adesso venissi a dirvi tutte le idee che mi frullano pel capo nel senso di affrettare le nuove costruzioni. Io ho dichiarato pubblicamente e dichiaro anche qui nella Camera che mia opinione è che il tempo delle costruzioni (parlo sempre di quelle delle prime tre categorie, perchè ormai la quarta è assicurata quasi per intero) fissato in 20 anni dalla legge del 1879 potrà essere abbreviato anche al disotto dei 10 anni; ma credo, o signori, che, per ottenere questo risultato, ci vogliano due cose.

Prima di tutto, che certe questioni finanziarie si lascino maturare e togliere di mezzo; parlo del macinato e del corso forzoso.

Non sarebbe serio, per parte del Governo, che oggi venissi, sotto una forma qualunque, a domandare ulteriori anticipazioni e sacrifici per pagamenti di interessi, annunciando quasi un altro debito, mentre ancora si deve incassare il prodotto di quello che è destinato all'estinzione del corso forzoso.

Questa è la prima condizione: togliere di mezzo le gravi questioni finanziarie pendenti. Poichè io credo, avendo gran fede nello sviluppo economico del mio paese, che le finanze dell'Italia condurranno a fornire dei mezzi tali, che qualche milione di più, sotto forma di interesse, potrà essere destinato alle anticipazioni dei lavori pubblici. La seconda condizione è quella di avere un po' di pazienza, o signori, e di non pretendere l'impossibile, materialmente parlando. Non è dopo un anno e mezzo che si possa chiedere conto serio ad un ministro dei lavori pubblici, dell'applicazione di una legge per un miliardo e mezzo, specialmente di lavori spezzati in tante linee, come per natura della legge stessa, è inevitabile che sia.

Io vorrei che l'onorevole Nicotera fosse persuaso che un po' per l'indole, un po' per interesse ministeriale, il più inclinato a far presto è il ministro dei lavori pubblici; vorrei sapere quale interesse può avere il ministro a ritardare lavori che egli stesso ha proposto: almeno mi si riconosca un po' d'amor proprio. Capisco che a quest'argomento si può contrapporre l'insufficienza (*No! no!*) di questo non debbo giudicarne io; ma siccome l'onorevole Nico-

tera ha accennato che la data del 14 dicembre, non è opportuna per sollevare la questione a più nobile sfera, io debbo dichiarare che per mia parte la data è indifferente; io sono sempre agli ordini suoi sopra qualunque terreno nell'esercizio delle mie funzioni, perchè io ho quest'opinione: che quando un ministro per una considerazione qualsiasi dovesse cominciare a discendere nella fiducia del Parlamento, per questioni del proprio Ministero, indipendentemente dalla questione politica, il Parlamento fa bene a fargli conoscere il suo modo di vedere, affinché il ministro stesso sappia a qual consiglio deve appigliarsi. (*Bravo! — Approvazioni*)

GEYMET. Non fanno così gli altri.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Si tratta di grandi interessi, o signori. (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non si tratta d'interessi personali: si tratta di grandi interessi del paese.

Ho detto che avrei data notizia alla Camera delle domande fatte: non credo dover dar lettura dettagliata dei sunti di queste domande, ma dirò soltanto in linea generale che per diverse strade e per tutte anche ci sono depositate al Ministero 31 domande, sei delle quali sono speciali per l'Eboli-Reggio. Per mostrare la serietà delle domande stesse ne enuncio una (*Segni d'attenzione*) che è fatta in comune da Erlanger, dalla Società di credito mobiliare, da Breda per la Società veneta, dal principe Filangeri, dal duca di Eboli, da Ignazio Florio, da Alfredo Cottrau, dal principe di Paternò, dal commendatore Gallotti ed altri; così per altre domande.

Della serietà dunque ce n'è dappertutto; ma sono offerte alle quali non sono in grado di dare risposta concreta.

Un altro impedimento a procedere mi è venuto dalla Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, la quale ha sconcertato alquanto le mie idee, lo confesso apertamente. Non giudico e non critico il lavoro di quella Commissione, dico soltanto che ha turbato alquanto le mie idee rispetto alla distribuzione delle reti.

Avendo la Commissione all'unanimità, o quasi, opinato per la divisione di tutte le linee continentali in due reti, come era stato proposto, le mie idee sono rimaste scomposte, perchè francamente confesso che quello non era il mio ideale; quantunque non ci abbia un'opposizione tecnica assoluta; molte ragioni mi conducevano a proporre un numero maggiore di reti, nel quale caso una di quelle che avrei proposto era appunto una combinazione nella quale entravano alcune nuove costruzioni colla base dell'Eboli-Reggio.

Dunque, davanti al lavoro della Commissione, che propone due sole reti per tutto il continente, resta paralizzata ogni mia idea, almeno finchè la Camera fra sei mesi non abbia risolto completamente il problema, sotto questo punto di vista, poichè a me pare che possa benissimo farlo anche in meno di sei mesi.

Ora sopra più modesto terreno risponderò una parola all'onorevole mio amico Lanzara sulla Codola-Nocera. Questa è una linea di pochissimo costo, e anche a mio avviso avrebbe potuto eseguirsi in pochissimi mesi. Disgraziatamente quella breve linea di 4 chilometri, ha trovato di quelle difficoltà in cui ci s'imbatta tante volte senza volerlo. Un contratto pessimo con un ribasso del 40 per cento, lo che vuol dire che gli appaltatori lavorano proprio quando trovano da spendere il meno che possono nei materiali e negli operai, riducendo al più stretto limite il soldo per gli operai, e la spesa pei materiali. L'altra difficoltà è questa, che la linea deve innestarsi nelle linee di due società, una della società delle meridionali, e l'altra della società delle romane.

Basta esporre questo stato di cose per comprendere come parecchi mesi diventino una necessità assoluta, perchè si arrivi a combinare il modo con cui si debba entrare dentro a queste linee. Ma oramai le difficoltà sono finite colle due società, ed è stabilito come avverrà l'innesto delle due linee. Io ho eccitato moltissimo l'ultimazione della ferrovia Codola-Nocera, e dall'ultimo rapporto rilevo che tra qualche mese potrà essere aperta all'esercizio, colla sola condizione però che si adempia ad un'intendimento dell'amministrazione, che non si perda tempo cioè, a fare acquisto di materiale espressamente per quella linea. Le società delle romane e delle meridionali forniscono esse l'armamento, salvo a rimborsarle o restituirlo. Io credo, ripeto, che quella linea potrà aprirsi in pochi mesi, perchè vorrei che l'onorevole Nicotera specialmente, credesse che quando ci sono i mezzi disponibili e i progetti pronti, anche da noi si cammina sollecitamente. E porto per esempio la linea Novara-Pino. Questa linea ha fondi stanziati in bilancio non in 10 anni, ma negli anni in cui si costruisce. Fortunatamente il personale che io ho potuto destinare per quella linea era un personale pronto, pratico perchè veniva dalla Pontebba, per la massima parte, ed ho avuto la fortuna di avere un direttore, il quale ci mette proprio non solo l'opera dell'ingegno, ma l'opera, direi quasi, anche del patriota, s'impossessa della cosa, sa il fine a cui serve, conosce le relazioni internazionali, insomma soddisfa al suo impegno in un modo superiore ad ogni elogio.

Ebbene, in un anno, onorevole Nicotera, un terzo dei lavori di quella linea è già compiuto. Io mi trovavo sul luogo nel mese di ottobre del 1880, e non avevamo ancora nè definiti i progetti, nè definita la questione della galleria di Laveno, lunga tre chilometri, eppure, per non perdere il tempo degli appalti, io ho fatto cominciare la perforazione della galleria, e da quell'epoca già 800 metri della galleria sono perforati. Ecco come si guadagna il tempo quando si hanno i mezzi a propria disposizione; se così li avessi per tutte le altre linee, allora non avrei di meglio a chiedere, poichè allora anche tutte le altre linee camminerebbero con eguale speditezza.

All'onorevole amico Vollarò debbo un ringraziamento per le cortesi parole che ha voluto indirizzarmi, e dico che prendo nota speciale della sua raccomandazione per la stazione al paese di Scilla; perchè le strade ferrate essendo fatte appunto per fermarsi nei centri più popolati, credo debba la popolazione di Scilla, non fosse altro, per la sua antica rinomanza, meritare un riguardo, non potendo trattarsi neanche d'una spesa di grande importanza.

Con ciò parmi di avere esaurito la serie delle osservazioni che erano state fatte su questo capitolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

INDELLI, relatore. Se l'onorevole Nicotera volesse fare qualche altra osservazione, io parlerei dopo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Premetto una dichiarazione che, fino ad un certo punto, pare estranea al soggetto della discussione. L'onorevole ministro ha detto che egli non fugge, nè ritarda la battaglia; ritenga che non è neppure mia abitudine di ritardare l'attacco...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Si accomodi.

NICOTERA... e che, se oggi non mi ci metto, egli è perchè, me lo consenta l'onorevole ministro, crederei di commettere un'indiscrezione verso tutta la Camera.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Crede di perdere. Nient'altro.

NICOTERA. Non credo di perdere, perchè ci sono due modi di guadagnare; uno è quello di guadagnare abbattendo un ministro; l'altro è quello di dirigere bene l'opinione pubblica, e di squarciare il velo di certe mistificazioni. (*Movimenti*) Se perdo qui dentro, non credo di perdere fuori.

Ora, l'onorevole ministro ha detto cosa nella quale ci troviamo perfettamente d'accordo, e parlo in generale, non parlo specialmente di lui; con

questa differenza però, che io ho messa in pratica la massima, cioè quella, che quando un ministro s'accorge di non avere più intiera e completa la fiducia del Parlamento, sa quello che deve fare; ad altri, e pregherei l'onorevole Baccarini di ricordarlo a certi suoi colleghi, che pensano l'avvertimento debba ripetersi più volte, ed anche allora lo si ritiene come uno sprone a far meglio. (*Movimenti*) Detto questo entro nella questione, e brevemente, perchè, ripeto, non voglio abusare della pazienza della Camera. L'onorevole Baccarini ha sostenuto che egli, secondo la legge, non si crede autorizzato a seguire un altro sistema. Sono di nuovo costretto a ricordare all'onorevole Baccarini che lo scopo (almeno dalla discussione è parso tale), della legge da lui presentata, che modifica la legge del 29 luglio 1879, pareva proprio quello di cambiare il sistema. Sembrava che l'onorevole Baccarini volesse da ministro attuare le idee che aveva sostenuto da deputato; e infatti nell'articolo 6, che l'onorevole Baccarini stesso ha ricordato, la facoltà che fu concessa al Governo per alcune linee, era estesa anche alle linee di prima e seconda categoria.

E qual è di grazia, questa facoltà? La facoltà appunto di concedere all'industria privata la costruzione delle nuove linee.

Ma l'onorevole Baccarini dice: io finora non ho quel corredo di dati, quel corredo di studi pei quali possa entrare in quest'altro sistema; ho un elenco di domande e di offerte che non concludono a niente.

Non debbo, nè voglio sapere nulla delle domande presentate al ministro; e l'onorevole Baccarini mi renderà almeno questa giustizia, che da parte mia non ha avuto mai la benchè minima sollecitazione per l'una o per l'altra domanda. Parlo in generale e parlo tanto per la linea sulla quale l'onorevole Baccarini si è fermato più specialmente, l'Eboli-Reggio, quanto per tutte le altre di prima categoria. Non faccio nessuna differenza; anzi se potessi influire colle mie parole, e col mio voto, finirei per dare la precedenza a qualche altra linea, che è posta in Piemonte. Non dico quale, perchè allora dovrei spiegare la ragione della preferenza, ragione che l'onorevole ministro dovrebbe sapere meglio di me. Dunque, come dicevo, non parlo per verun determinato interesse; ho parlato di sistema generale, perchè sono convinto che, seguendo il sistema iniziato dall'onorevole Baccarini, si arriva a questo. Per l'Eboli-Reggio nelle proporzioni dei 13 dei milioni già impegnati, e non spesi, avremmo la consolazione di vederla compiuta dopo 30 anni.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. No, no!

NICOTRA. Per verità io speravo che l'onorevole Baccarini avesse preso in altro senso le mie parole;

Egli ha troppo presto dimenticato la debole parte che io presi quando si discuteva la legge da lui presentata. Egli ha dimenticato che io proponevo che si lasciasse la facoltà al ministro di fare le concessioni. Questo che provava? Che io aveva fiducia nell'ingegno, nelle cognizioni dell'onorevole Baccarini. Sono arrivato al punto, in quella discussione, di dichiarare che gli avrei dato perfino i pieni poteri. Sperava che l'onorevole Baccarini avesse ricordato questi precedenti, e che avesse inteso diversamente il significato delle mie parole.

L'onorevole Baccarini ha detto che il sistema delle concessioni all'industria privata per le nuove costruzioni ha costato delle liti dispendiosissime all'Italia.

Per verità questo non è un argomento buono; perchè ha costato liti all'Italia qualche concessione, non se ne deve indurre che tutte le concessioni debbano costar care, e produrre delle liti. Fatele bene, studiate bene i contratti, maturateli bene, e non avrete liti. Ma, onorevole Baccarini, se il sistema delle concessioni per le costruzioni è costato caro all'Italia, il sistema degli appalti che cosa ha costato? Mi sa dire, onorevole Baccarini, che cosa si è pagato per la strada Eboli-Potenza, Potenza-Torremare? Quante liti non si sono dovute incontrare? Me lo saprebbe dire? Le traduca in cifre, l'onorevole Baccarini, e poi ne riparleremo. Egli ha certamente i dati più esatti di quello che possa avere io; ma, così all'ingrosso, credo di non dire cosa inesatta affermando che quella linea costruita a piccoli appalti, e concessa come ora si concedono tutti i lavori di ferrovie, ha dovuto poi essere affidata ad un solo appaltatore, ed i lavori sono costati il doppio di quanto erano stati la prima volta appaltati.

Con questo non intendo neppur dire che essendosi verificato questo inconveniente nella linea Eboli-Potenza, e Potenza-Torremare, debba necessariamente verificarsi per tutti gli appalti; ma se è buono il suo ragionamento, se è buono il suo esempio, deve essere egualmente buono il mio.

L'onorevole Baccarini ha detto che egli desidera non solamente che le nuove costruzioni si eseguiscono nel tempo prescritto dalla legge, ma che si eseguiscono in un tempo minore. Non avendo mai l'abitudine di mettere in dubbio le affermazioni di un gentiluomo, non metto in dubbio il desiderio dell'onorevole Baccarini; credo, anzi, che l'onorevole Baccarini desideri che le nuove costruzioni si eseguiscono in un tempo più breve di quello che prescrive la legge; ma non basta. Per conseguire questo desiderio è necessario applicare i mezzi convenienti. N'è il caso? Non mi pare.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

I mezzi di cui l'onorevole Baccarini attualmente si serve, ed il metodo che egli attualmente segue, non soltanto non valgono ad accorciare il tempo, ma necessariamente ci condurranno (e non voglio dire per colpa dell'onorevole Baccarini) a sciuparne, per avere la strada, il doppio di quello che la legge prescrive.

Sperava veramente che l'onorevole Baccarini interpretando bene le mie domande, e prendendole come una specie di eccitamento e di incoraggiamento, nello stesso modo come ha dovuto prendere le osservazioni della Commissione del bilancio, e dell'onorevole relatore nella chiusa della sua relazione avesse detto: non in questo momento, ma nel tempo più conveniente, nel tempo che risponda più agli interessi generali dello Stato, provvederò a che queste nuove costruzioni si eseguiscono nel più breve tempo possibile, seguendo però il sistema opposto a quello seguito finora!

L'onorevole Baccarini ha creduto invece di appassionare la discussione, di farne una specie di questione personale; questione personale che io non intendeva sollevare. Era lontano dal mio pensiero una tale idea, tanto più che io non credo l'onorevole Baccarini, il più colpevole in mezzo a quella compagnia!

Vedrà, onorevole Baccarini, che la farà la questione; dunque non prenda lei la spada, quando la questione non si riferisce a lei personalmente...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Si riferisce a me.

NICOTERA. Non attaccavo lei! Rifletta bene; non attaccavo la sua persona; attaccavo un sistema che ella ha combattuto quando era deputato e come ministro ha proposto di modificare.

Ad ogni modo, se ella crede di continuare, continui pure; potrà avere anche la soddisfazione di un voto favorevole della Camera, voto che io non le invidio poichè si vedrà approvato anche da deputati che per l'interesse dei collegi che rappresentano dovrebbero non approvarlo. Questo m'importa poco. (*Bisbiglio*) Quel che m'interessa è di mettere in chiaro che col sistema ch'ella segue, le nuove costruzioni non solo non saranno eseguite nel tempo stabilito, ma saranno ritardate del doppio.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non rientro più nell'argomento, poichè mi pare di avere chiaramente espresso quale è il mio modo d'interpretare la legge, di aderire al mio dovere come so e posso, non parendomi di dover ora proporre nulla di nuovo. Sugli intendimenti miei futuri ho forse detto anche troppo. Mi limito ad un fatto quasi personale. L'onorevole Nicotera dice: io non ho voluto fare appunto al

ministro dei lavori pubblici. Non so perchè, egli prosegue, piglia la spada in difesa di chi non c'è.

Io, onorevole Nicotera, tengo a dichiarare e lo dichiaro in pieno Parlamento, che io faccio distinzione dal ministro che fa parte di un Gabinetto ed è solidale come uomo politico del Gabinetto stesso, dalla persona dello stesso ministro nell'esercizio delle funzioni proprie. Ora io sono su questo terreno: non ho solidarietà, nè accetto solidarietà con nessun collega. Qui si tratta dell'adempimento dei miei obblighi. Se io non soddisfo pienamente, completamente alle aspettative del Parlamento, senza distinzione di parte politica, è dovere di tutti, compresi i miei più cari amici, di manifestarlo liberamente, imperocchè l'orecchio mio è di più fine udito di quello che crede l'onorevole Nicotera.

L'onorevole Nicotera disse: Altri ministri vi hanno dato l'esempio di ritirarsi dal proprio posto quando la fiducia del Parlamento si è manifestata, anche senza votazioni, interamente contraria a loro. Or bene, onorevole Nicotera, su questo terreno io ho data una lode a lui una volta, e mi sento in grado di dare un esempio molto migliore. Finora però io non mi sono accorto che in questa Camera da tutte le dichiarazioni di oggi e di sempre, non mi sono accorto che mi manchi altro che la sua fiducia. (*Bene! Bravo!*) Quando in un modo qualunque mi sarà espressa la sfiducia un po' estesa, il mio orecchio intende facilmente e vedrà che saprò regolarli. (*Movimenti*)

NICOTERA. Chiedo di parlare.

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

NICOTERA. Creda pure, onorevole Baccarini, che io la comprendo perfettamente. Ella cerca di sollecitarmi, ma io ho dichiarato che non voglio fare una questione con lei direttamente. Quel certo avvertimento, cui ho accennato, non lo riferiva a lei. Anzi ho soggiunto: ripeta queste parole a qualche suo collega. Ella torna sempre a parlare di lei. Le fa comodo? Continui! Io non me ne conturbo.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, ha facoltà di parlare.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Ma scusino, onorevoli colleghi, loro dicono a domani; siamo al 14 dicembre. E i bilanci?

Voci. Ha ragione! Ai posti!

PRESIDENTE. Onorevole relatore, ha facoltà di parlare.

INDELLI, relatore. Signori, è la terza volta che in proposito della discussione del bilancio dei lavori pubblici, si agitano delle vive lotte sull'applicazione della legge del 1879. E quel che è più strano, io che

non ho per mio ideale di legge per costruzioni ferroviarie quella del 1879, mi sono trovato per terzo anno a dover concorrere all'applicazione di essa, secondo i suoi criteri, come relatore del bilancio dei lavori pubblici. La Camera ricorderà che molte discussioni furono fatte e ripetute intorno a questa legge; ma mi permetterà che io aggiunga qualche altra considerazione, onde spiegare la determinazione che ha presa la Giunta del bilancio in ordine alle tabelle.

Signori, si verifica ancora oggi un fenomeno strano. Pochi mesi dopo l'approvazione della legge del 1879, quando era avvenuta quell'ampia discussione che voi ricordate, venne la prima volta l'applicazione di quella legge nel bilancio dei lavori pubblici. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio, onorevoli colleghi.

INDELLI, relatore. Fu allora che si cominciarono a toccare praticamente tutti gli inconvenienti della legge in proposito degli stanziamenti del bilancio. E coloro, i quali erano stati entusiasti nella discussione della legge del 1879, furono quelli stessi che vennero nella discussione del bilancio dei lavori pubblici a fare la censura di una legge che sei mesi prima avevano con tanto impeto di gioia votata. E oggi si verifica ancora quasi lo stesso fenomeno.

Sei mesi indietro si sono discusse due leggi di modificazioni a quella del 1879, la legge del 5 giugno e quella del 23 luglio 1881. Ebbene, nemmeno quelle due discussioni sono bastate per esaurire tutte le difficoltà gravi alle quali dava e darà luogo il sistema ritenuto dalla legge del 1879. Siamo oggi da capo col bilancio dei lavori pubblici, a veder risorgere le medesime questioni. Io non mi feci illusione fin dal primo giorno in cui questo bilancio ebbe ad occuparsi degli stanziamenti prescritti in quella classica legge ferroviaria. Io dissi che quella legge era un errore, perchè faceva dello Stato il costruttore generale; ed in ciò continuo ad essere perfettamente di accordo coll'onorevole Nicotera. Se non che, o signori, altro è il discutere un sistema di legge, ed altro è il censurarne l'applicazione.

Per provarvi, o signori, che la legge del 1879, nel modo come è organata, a quali conseguenze condusse in ordine alla costruzione delle ferrovie, non ho che a leggervi le risultanze delle tabelle che sono annesse al bilancio del 1882. Non parliamo della tabella di prima categoria, perchè l'onorevole ministro vi ha appunto ricordata la riforma avvenuta per la legge del 5 giugno, la quale, avendo regolato per anno e per ciascuna linea tutti gli stanziamenti della tabella di prima categoria, sfugge ormai all'appli-

cazione dell'articolo 32 della legge del 1879, e quindi alla discussione annuale del bilancio. Non può quindi la Camera occuparsi ulteriormente di quella tabella. Ma per le altre due categorie si verifica un fatto apparentemente strano, che è la ripetizione di quello che è pure avvenuto nei due anni anteriori. Per la seconda categoria, dopo gli stanziamenti, avete una somma disponibile di lire 372,804 lire, per la terza categoria rimane disponibile appena una somma di 39,500 lire. In quella vece per la quarta categoria avete disponibile nientemeno che una somma di 1,091,800 lire. E sapete perchè? Perchè nella quarta categoria vi è il concorso dell'industria privata, il concorso del capitale, e vi è meno bisogno del denaro dello Stato. Con le concessioni che fa il Governo ai corpi morali interessati in virtù dell'articolo 18 della legge, concorre il capitale privato che è dietro i corpi morali. E questo concorso dell'industria privata assorbe per ora il lavoro delle ferrovie di 4^a categoria, salvo il contributo dello Stato alle scadenze. Quindi in questa 4^a categoria si scorge una somma disponibile per l'esercizio del 1882 d'un milione e più, mentre avete appena un avanzo di 39,000 lire per gli stanziamenti della categoria superiore, cioè della terza, e una cifra meno esigua, ma sempre assai ristretta, nella seconda.

È mia opinione che la legge del 1879 non ci darà le ferrovie se non quando sarà profondamente modificata, per guisa che sia aperta davvero la porta ai capitali privati.

Dopo ciò, signori, io non ho nulla da osservare intorno all'esecuzione della legge, cioè sul modo col quale l'onorevole ministro l'ha eseguita.

Fin dal 1880, quando la prima volta venne in esecuzione questa legge in occasione del bilancio, si disse che il ministro aveva compreso nelle diverse categorie troppe linee, e quindi i frazionamenti delle somme assegnate per ciascuna categoria. Ma che cosa volete che vi avesse fatto il Governo? L'economia della legge del 1879 è appunto questa.

Nella legge del 1879 vi sono le preferenze concesse ai corpi morali che concorrono con contributi maggiori di quelli prescritti per legge; e vi sono poi le preferenze politiche dell'articolo 9, cioè l'allacciamento dei capoluoghi delle provincie con le reti ferroviarie.

Ora in Italia vi sono ancora molti capoluoghi di provincie, i quali non hanno l'allacciamento ferroviario, e dall'altra parte quasi tutti i corpi morali interessati nelle diverse linee, hanno capito che, mercè un contributo maggiore, acquistano la preferenza. Da ciò la conseguenza che quasi tutte le linee hanno diritto a preferenza. Io lo dicevo l'anno

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

scorso: voi avete fatto un esercito in cui tutti sono generali e nessuno è soldato.

Quindi tutte le linee sono venute innanzi a volere pretendere il loro stanziamento di preferenza; di qui il soverchio frazionarsi di riparti. Questo stato di cose è grave e intollerabile. Ed è per ciò che voi, con la legge del 5 giugno 1881, avete votato un articolo che a me sembra fecondo di conseguenze pratiche. Questo articolo, dopo aver prescritto che a quella legge doveva rimanere annessa la tabella definitiva della prima categoria, anno per anno, coi suoi stanziamenti, soggiunge: « Il Governo presenterà alla approvazione del Parlamento, entro sei mesi dalla promulgazione della presente legge, la tabella dei reparti generali delle somme da assegnarsi alle singole linee della 2ª e 3ª categoria, per tutto il tempo fissato dalla legge predetta. » Lasciamo da banda la 4ª categoria. Voi lo sapete: sono delle linee non nominali. Sono 1530 chilometri di ferrovia, i quali, tranne la Lecco-Colico, sono abbandonati alla facoltà, alla scelta del Governo, secondo gli studi che esso ha fatto e va facendo.

Dunque per le linee di seconda e terza categoria, che sono quelle le quali hanno i loro stanziamenti per legge, voi avete prescritto nel giugno ultimo che il Governo entro sei mesi dovesse presentare le relative tabelle come ha fatto per le linee di prima categoria, la cui tabella è ormai parte integrante della legge del 5 giugno.

Ora, o signori, per quel po' di studio che ho potuto fare nell'applicazione di questa legge, a me piace di constatare che realmente il ministro dei lavori pubblici si trova in un ginepraio che non è certo delizioso. I lavori che egli ha sempre spinto innanzi alacramente, non si sono arrestati, anzi si continuano e al di là dei limiti degli stanziamenti perchè si fanno gli appalti in più larga proporzione.

Ma le questioni si risolvono sempre. Ma si potranno forse risolvere, facendo noi una discussione animata (*No! no!*), una discussione vivace, come quella che si è fatta oggi, ogni anno? Qui non c'è che una di queste vie: o cambiare sistema, o continuare in quello prescritto dalla legge del 1879, ma sopra basi definitivamente stabilite, pacificamente, d'accordo, senza che sorgano ulteriori contrasti.

Una voce. Cento milioni.

INDELLI, relatore. Un momento.

Il Governo si è obbligato a presentare queste tabelle definitive entro sei mesi; questo tempo è già trascorso e l'ho detto nella mia relazione. Ma il Ministero ha risposto una cosa molto semplice, cioè che ci vuol poco a dire presentate le tabelle definitive delle linee di seconda e terza categoria, ma

che, nello stato in cui si trovano i lavori e gli studi, per lo sviluppo che essi possono prendere, è naturale che si tratti di un lavoro che deve essere assai ponderato.

D'altronde il ministro ha formalmente dichiarato che questo lavoro è già in pronto. Ora, mentre questa discussione si apparecchia, la Giunta del bilancio ha creduto in quest'anno di fare a meno di discendere all'esame degli stanziamenti delle diverse linee della seconda e terza categoria. Quale esame possiamo fare noi oggi? Andremmo forse a dei risultati che dovranno essere rovesciati domani dalle tabelle definitive che il ministro dice di avere già pronte, e che voi dovrete discutere ampiamente. È una posizione di cose, dalla quale non vi è altro modo di uscire che quello da noi proposto. Intanto questo studio e questa discussione delle tabelle coincideranno probabilmente con gli studi e le ultime risultanze della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie.

Chechè se ne dica, sono due cose che si compenetrano. Sarà in occasione della discussione di queste tabelle, che l'onorevole Arbib potrà proporre di elevare lo stanziamento annuo di onere generale dello Stato a 100 milioni. Da mia parte proporrò con altri di cambiare l'intero sistema della legge del 1879. Io sono d'accordo col ministro che le concessioni non si possono fare che per costruzione ed esercizio nel tempo stesso, perchè altrimenti ricadremmo negli stessi inconvenienti, faremo degli appalti più larghi, ma saranno sempre appalti di costruzione e non altro.

Ora, quando noi faremo la questione della divisione delle reti, in proposito dell'esercizio delle ferrovie, che non potrà essere assunto che da grandi società, potremo dividerci in due campi; coloro i quali ritengono che nella costruzione sia da seguire il sistema attuale e che lo miglioreranno colle tabelle definitive che presenterà il ministro; e coloro i quali crederanno che bisogna fare un altro passo, e coordinare il sistema di costruzione delle linee complementari d'Italia all'esercizio di queste stesse reti, in modo che ciascuna linea debba essere allacciata all'esercizio di una linea sociale.

La conclusione alla quale prego la Camera di venire è questa, di fare in modo che sieno utilizzate le spiegazioni date oggi dal ministro e dalla vostra Giunta, che cioè in vista delle fatte considerazioni, si risparmi a tutti la discussione sopra le tabelle di seconda e terza categoria.

Io credo che la Camera sia già d'accordo in quest'ordine d'idee. Se oggi noi ci arrabbattiamo in una questione la quale domani sarà rovesciata da un disegno di legge che il ministro ha già in

pronto, e deve presentare in esecuzione di un'altra legge, faremo un'opera puramente accademica. Lasciate stare gli stanziamenti, quali il ministro li ha presentati.

Finchè la legge non sarà approvata, naturalmente impera ancora l'articolo 32 della legge del 1879, il quale impone che colla legge del bilancio siano approvate le tabelle delle ferrovie. È quindi una mera questione di forma. Approviamo queste tabelle, riservando la grande questione in occasione della discussione delle tabelle definitive.

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 141 nella somma di lire 16,000,000.

(È approvato.)

Capitolo 142. Spese per la costruzione delle ferrovie di 2^a categoria di cui all'articolo 3 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 serie 2^a (Spesa ripartita) lire 9,777,046.

Ora credo opportuno ricordare alla Camera che coll'approvazione del capitolo 142 si approva la tabella A, che è un allegato alla relazione del bilancio, la quale tabella è poi alla sua volta ricordata nell'articolo 2 del disegno di legge.

Quindi essendovi diversi iscritti sul capitolo 142... (*Mormorio*)

Abbiano pazienza, e vediamo d'arrivare in fondo.

Incomincerò ad enumerare una ad una tutte le linee descritte nella tabella, e prego gli oratori che intendono di discorrere su quelle linee chiamate, di domandare di parlare.

Tabella A. — Linea 1^a. — Bassano-Primolano.

CAVALLETTO. Chiedo di parlare. (*Rumori vivissimi*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, li prego di far silenzio, ci sono una quarantina di linee. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto. (*Rumori*)

CAVALLETTO. Se la Camera intende che io parli...

Voci. Parli!

Altre voci. A domani!

CAVALLETTO. (*Con forza*) Ma che domani!

PRESIDENTE. Dicono che parli.

Voci. Domani!

PRESIDENTE. Parli, onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Io parlo sempre brevemente, parlo per interessi generali, e non parlo per collegi.

Qui io vedo iscritta la Bassano-Primolano. Onorevole ministro dei lavori pubblici, questa linea sarà iscritta per molti anni *per memoria*, ma non sarà eseguita.

È una linea che ha un'importanza speciale, e della sua importanza io ho parlato recentemente quando si discusse il bilancio del Ministero della

guerra. A questa linea va quasi parallela, nella esecuzione, un'altra che è nella quarta categoria, la Lecco-Colico.

Io raccomando all'onorevole ministro di esaminare quali sieno le difficoltà che impediscono la costruzione di queste due importanti ferrovie; e quando queste difficoltà non si potessero vincere che con provvedimenti legislativi, gli raccomanderei di venirci innanzi con proposte opportune che valgano a rimuoverle.

L'interesse generale qui è evidente. Io non ho altro a ripetere o a dire.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare. (*Conversazioni*)

Li prego, onorevoli colleghi, di far silenzio. È per la cosa pubblica che impetro la loro sofferenza. Siamo al 14 dicembre; mi pare che sia nell'interesse di tutti di fare ogni sforzo affinché i bilanci siano votati entro il mese. Non è per me, che poi in fondo mi sacrifico più di tutti.

Voci. Sì! sì! Ha ragione!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sull'importanza della linea non è da discutere, in primo luogo, perchè la legge già gli ha segnato il posto nella seconda categoria, e poi perchè nessuno più di me è disposto a riconoscere l'importanza del prolungamento della linea Padova-Bassano, anche sotto l'aspetto militare. L'onorevole Cavalletto però sa benissimo che noi abbiamo anche troppe linee in costruzione, ed egli stesso lo ha lamentato, mi pare, diverse volte; e vi è uno studio nell'amministrazione quasi di non sollecitare le provincie onde delibero la concorrenza della loro parte di spesa, per non avere occasione di aggiungerne ancora alle molte che sono in costruzione, perchè tanto non avremo che delle piccole somme a nostra disposizione, e per la linea di oltre Bassano le provincie non hanno ancora deliberato.

Essendo di seconda categoria l'onorevole Cavalletto osserverà che è obbligatoria. Non c'è nessun dubbio che questa linea dovrà comparire in un anno o nell'altro.

Nel progetto di legge che sarà presentato alla fine del bilancio, ed io lo ritarderò anzi di qualche giorno per non sollevare due discussioni sulla stessa tabella, troverà l'opportuna distribuzione della spesa relativa anche a questa linea.

Io farò tutto il possibile per mandarla avanti quando mi sarà dato in quell'occasione di poter vedere se la proposta mia sarà plausibile. Quanto alla Lecco-Colico...

PRESIDENTE. Ora si parla della Bassano-Primolano. Della Lecco-Colico se ne parlerà a suo tempo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Va bene, è riservata.

PRESIDENTE. Dunque nessuno prendendo a parlare pongo ai voti l'approvazione della linea Bassano-Primolano cogli stanziamenti iscritti, cioè: contributo obbligatorio, lire 7,500,000; per l'anno attuale nessuno.

Chi approva la linea Bassano-Primolano, così iscritta com'è, è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

N° 2 Aosta-Ivrea: Spesa presunta, lire 15,000,000; contributo obbligatorio, lire 1,500,000; a carico dello Stato, lire 13,500,000.

Pel bilancio del 1882: contributo obbligatorio, lire 166,700; a carico dello Stato, lire 1,500,000; totale dello stanziamento pel 1882, 1,666,700 lire.

(È approvato.)

N° 3. Linea di accesso al Sempione, da Gozzano a Domodossola.

MELLERIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mellerio.

MELLERIO. La Camera è impaziente, e io non voglio abusare della sua bontà. Rivolgerò una sola preghiera al ministro, rammentandogli che nello scorso agosto ebbi l'onore di presentargli una petizione a nome di tutti i comuni dell'Ossola per la pronta costruzione di questa ferrovia.

Sebbene abbia visto con sorpresa e dolore che gli assegni per questa linea non siano stati aumentati, tuttavia non m'azzardo a far proposte; soltanto attendo dalla cortesia del signor ministro e dalla sua equanimità una parola di conforto, un'assicurazione per l'avvenire, una promessa che sia tale da rassicurare quelle popolazioni, che questa linea sarà spinta con alacrità.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Oliva.

OLIVA. Io mi permetto di unire la mia voce a quella dell'onorevole Mellerio a proposito di questa linea di accesso al Sempione. Però, quanto alla cifra di assegnamento, mi riservo di discuterla quando fra pochi giorni verrà presentato alla Camera il riparto a norma della legge 5 giugno del corrente anno. Sarà allora l'occasione opportuna di discutere questo assegnamento, che ora si propone in misura così discorde coi bisogni della linea, coi diritti dell'Ossola. Ora mi limito a rammentare al Ministero che la provincia interessata alla costruzione di questa linea, figura nella tabella come una di quelle che furono più larghe di concorso volontario, figura cioè per la linea stessa colla cifra del 25 per cento di volon-

tario contribuito oltre l'obbligatorio. Il che stando alle disposizioni dell'articolo 15 della legge 1879 crea un diritto, non dirò, di preferenza, ma di riguardo, per usare la parola stessa della legge, a favore di questa linea.

Cotesto riguardo, imposto dalla legge, fu osservato, onorevole ministro? Io non vengo a far rimproveri a lei. So quanto ella sia animato da spirito imparziale ed equo; ma i fatti pur troppo dimostrano la mancanza di riguardo alla linea di cui parlo.

Non ricorderò la dolorosa storia della ferrovia ossolana, concessa colla legge del 1857. Col 1879 parve che spuntassero giorni migliori per quella benemerita regione che tanti sacrifici ha pur fatti alla uguaglianza fiscale, e senza lagnarsene. A parte qualunque altra considerazione, fatto sta che per la linea del Sempione quelle popolazioni si sono poste in condizione, mediante il contributo volontario che accennai, di aver diritto al riguardo *legale* voluto dal Parlamento e sancito dal Re. Il benemerito comitato locale allestiva con tutta sollecitudine i progetti di massima a proprie spese, progetti che venivano approvati. Era venuta l'ora pratica, l'ora dell'imprendimento dei lavori. Sul finire del 1880 veniva finalmente appaltato il primo tronco. Ma è scorso ormai un anno da che fu appaltato il primo tronco di questa ferrovia da Gozzano a Orta, e in tutto quest'anno non si è ancora proceduto alla consegna dell'intero tronco all'impresa; solamente quattro chilometri finora hanno potuto essere eseguiti. E perchè questo ritardo? Perchè i progetti definitivi, per quanto mi consta da attendibili informazioni, non sono ancora compiuti, e anzi, a quanto si afferma, la squadra di Gozzano prima della primavera del 1882 non sarà in grado di darli compiuti.

Tutto ciò, trattandosi di una linea di così grande importanza non solamente per gl'interessi locali, ma anche per quelli internazionali, e trattandosi di una linea per cui la provincia ha fatto quel sacrificio di contributo volontario che è stato considerato dalla legge come un titolo di riguardo, io domando all'onorevole ministro se non sia il caso, per ciò che principalmente si riferisce al personale a cui venne affidata la direzione e la esecuzione tecnica della linea stessa, di prendere seri ed urgenti provvedimenti, quali sono reclamati nella petizione di cui faceva cenno l'onorevole Mellerio; provvedimenti reclamati non soltanto dall'utile locale, ripeto, ma nazionale, in quanto che è evidente come questa sia una delle linee principali per le nostre comunicazioni oltre alpine. Ciò detto, ripeto la riserva, per quanto concerne la cifra oggi

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

stanziata, di parlare al momento in cui verrà in discussione la legge del riparto. Comprendo benissimo ciò che diceva l'onorevole relatore, che noi faremmo oggi opera vana e perturbatrice discutendo di cifre, mentre dovremo ridiscuterle al momento in cui codesta legge del riparto verrà sottoposta alle deliberazioni della Camera. Quindi con questa riserva concludo, richiamando per ora l'attenzione dell'onorevole ministro sulla speciale condizione in cui si trovano i lavori della linea.

Penso e credo ch'egli non mancherà di provvedere senza indugio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

CURIONI. Atteso lo stato di stanchezza della Camera, e attesa la prossima presentazione della tabella per il riparto dell'assegnamento per le diverse linee di seconda categoria, io non mi fermo per ora a parlare dell'importanza e dell'utilità della ferrovia Gozzano-Domodossola, linea che finora è stata fra quelle maggiormente trascurate.

Aggiungo soltanto la mia preghiera a quelle degli onorevoli Mellerio ed Oliva, affinché siano prese apposite disposizioni onde accelerare, per quanto si può, gli studi di questa linea per l'intero suo percorso, giacchè essi sono talmente indietro da essere, come ha pur detto l'onorevole Oliva, stato appaltato il primo tronco senza l'esecuzione degli studi definitivi, i quali studi mancano in gran parte ancora al giorno d'oggi.

Di più faccio osservare che è della massima importanza lo studio del tronco Orta-Omegna-Cortecerro; che è della massima importanza che questo tronco, unitamente al precedente Gozzano-Orta sia subito armato e messo in esercizio per i grandi vantaggi che apporterebbe alle popolazioni del bacino del lago d'Orta e della Valle Strona, per il considerevole movimento che determinerebbe sulla linea Novara-Gozzano per il trasporto di materie prime e di prodotti industriali, e per i grandiosi stabilimenti che prosperano sulla sponda del lago predetto e principalmente nella Valle Strona. Quindi, ripeto, aggiungo senz'altro la mia preghiera a quella degli onorevoli Oliva e Mellerio, riservandomi, se occorre, di fare il resto all'epoca della presentazione della citata tabella.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io, per non abusare del tempo, risponderò brevemente, che, in quanto alla somma me ne rimetto anch'io a quando si prenderà ad esame la legge della ripartizione; in quanto alle raccomandazioni fatte prometto di tenerne il conto che è dovuto per affrettare la rimo-

zione degli ostacoli a cui si è alluso, ma che mi pare difficile possano dipendere dalla mancanza dei progetti, non essendo mai abitudine dell'amministrazione di appaltare lavori senza avere i progetti definitivi. Probabilmente proverrà dalla mancanza di espropriazioni che ci sono da fare; vi sono parecchie linee le quali hanno dei tronchi appaltati, ma per i quali si deve ritardare di sei, sette, otto, od anche dieci mesi perfino la consegna perchè si incontrano difficoltà ed ostacoli per le espropriazioni. Ad ogni modo, per quanto dipenderà dall'azione del Governo, si darà opera a rimuovere gli ostacoli che impediscono gli appalti.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'approvazione della linea d'accesso al Sempione da Gozzano a Domodossola in lire 341,625.

(È approvata, e lo sono pure senza discussione le seguenti linee fino al n° 16 inclusivamente:)

N. 4. Linea Cuneo Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda, lire, 167,650.

N. 5. Linea succursale dei Giovi, lire 785,580.

N. 6. Sondrio-Colico-Chiavenna, lire 555,600.

N. 7. Belluno-Feltre-Treviso, lire 666,600.

N. 8. Macerata-Albacina, lire 555,600.

N. 9. Ascoli-San Benedetto, lire 475,480.

N. 10. Teramo-Giulianova, lire 500,000.

N. 11. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca, lire 223,865.

N. 12. Campobasso-Termoli.

N. 13. Benevento-Avellino, lire 223,310.

N. 14. Cosenza-Nocera.

N. 15. Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro, lire 222,200.

N. 16. Taranto-Brindisi, lire 2,236,630.

N. 17. Messina-Patti al tronco Cerda-Termini, lire 561,160.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

MAURIGI. Signor presidente, sono le sette. Mi pare che l'ora sacramentale sia suonata; faremo una conversazione accademica, nè più nè meno. Non c'è più nessuno...

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Maurigi propone che si sospenda la seduta...

Voci. No! no! avanti!

PRESIDENTE. Io però, onorevoli colleghi, faccio loro osservare che se oltre la fatica che debbo durare, debbo ancora discutere con ciascuno di loro per farli rimanere qui, allora diventa inutile l'opera mia.

MAURIGI. Onorevole presidente, io per deferenza a lei prendo a parlare; ma credo che bisognerebbe stabilire a che ora finisce la seduta.

PRESIDENTE. Onorevole Maurigi, io credo che si

dovrebbe stabilire che le sedute finiscano quando è finito il dovere della Camera. (*Benissimo!*)

MAURIGI. Io riepilogherò quasi sotto la forma di una domanda il soggetto sul quale voleva intrattenere la Camera, soggetto che non è d'indole locale o regionale, ma che si riferisce ad un interesse di natura essenzialmente nazionale, e che, così spero, avrà abbastanza forza per sé stesso per persuadere i miei onorevoli colleghi i quali ancora sono nell'Aula a prestarmi un istante di attenzione.

Voglio parlare della linea da Messina a Cerda destinata a congiungere la Sicilia e conseguentemente una parte importante delle provincie meridionali colla capitale del regno.

Noi ci troviamo in questa condizione, o signori, che la città di Palermo, dove si concentra principalmente il movimento dell'isola intera, è distante da Roma più che non lo sia la capitale dell'Austria. Nè giova il dire che vi sono delle comunicazioni marittime, perchè il solo vantaggio che si ottiene per la via di mare è di 12 ore, che vanno in parte anche attenuate, perchè non in tutti i giorni dell'anno il vapore è in condizione da poter partire. Quindi noi ci troviamo realmente ad una distanza enorme dal centro dello Stato. Quanto sia grande l'interesse nazionale di congiungere al più presto possibile un centro come Palermo e la massima parte della Sicilia alla capitale, non è necessario di dimostrarlo. Ora, secondo gli stanziamenti per le spese che si faranno nell'anno 1882, in seguito ad un calcolo fatto, occorrerebbero 80 anni per compiere la linea Cerda-Messina. Io tengo molto conto delle osservazioni che ha svolte testè, a proposito di un'altra linea, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per considerare che questo limite di 80 anni è a sperarsi che non sia raggiunto. Aggiungerò di più che io sono tra coloro che hanno proprio perorato e predicato la pazienza, perchè dovendo fare una relazione che fu data alle stampe pel Consiglio provinciale di Palermo, calmando a proposito di questa ferrovia l'impazienza e le esagerate speranze, dissi che era molto il renderne possibile la costruzione in 10 anni, malgrado l'importanza di questa linea, che forse avrebbe consigliato, non per gli interessi locali, ma per gli interessi generali, una più sollecita esecuzione.

Ma io vorrei dall'onorevole ministro qualche dichiarazione, colla quale mi assicurasse che la costruzione di questa linea non sarà rimandata ad un'epoca in cui nessuno di noi, e forse nessuno dei nostri figliuoli, sarà in caso di poterne profittare. Evidentemente, se continuiamo sopra questo piede di spesa di 500,000 lire all'anno, le quali credo che con le spese già fatte non raggiungano il milione

in tre anni e mezzo da che la legge sarà promulgata alla fine del 1882, quando la finiremo noi questa linea? Signori, la linea diretta da Messina a Palermo, come quella dell'Eboli-Reggio sono linee essenzialmente nazionali nel senso più rigoroso della parola, perchè sono dei fattori destinati a compiere ed a perfezionare l'opera dell'unificazione morale ed economica del paese. Io sono sicuro che l'onorevole Baccarini partecipa ai sentimenti e agli apprezzamenti che ho espressi circa questa linea, e che vorrà darmi una risposta la quale valga, non solamente a rassicurare gl'interessi locali, che per me sono assolutamente secondari in questa questione, ma soprattutto ad assicurare la Camera, ad assicurare tutto il paese che questo grande strumento di unificazione sarà in un'epoca non remota un fatto compiuto, e presto uscirà dal campo di una speranza vaga e scoraggiante. E dirò ancora una parola.

Per questa linea, la grave obiezione che ha sollevata a proposito di altre linee l'onorevole ministro dei lavori pubblici, di mancanza di studi, non sarebbe applicabile perchè li ordinò l'onorevole Zanardelli fino dal 1876, ed erano pronti e finiti quando fu promulgata, salvo qualche leggiera modificazione, la legge famosa *omnibus* delle ferrovie.

Ed era giusto in base a quel fatto che erano così grandi ed esagerate le speranze, che io, facendo opera di buon cittadino, ho, per la parte mia, procurato di calmare per non dar luogo poi a disillusioni troppo amare.

Ad ogni modo, spero che la risposta del ministro dei lavori pubblici sarà tale da rassicurarci e confortare tutti a questo proposito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Picardi.

PICARDI. Signori, io non ripeterò quanto, meglio che io l'avessi potuto dire, ha già detto il preopinante. Io, per l'importanza di questa linea, non debbo se non che ricordare ciò che, ripetutamente ed in parecchie emergenze, l'attuale presidente del Consiglio dichiarava alla Camera, ritenendo questa linea come il completamento di quella grande linea che deve traversare l'Italia da Susa a Palermo. Sono sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici parteciperà pienamente all'opinione in parecchie circostanze espressa dal presidente del Consiglio. Solamente mi permetto di fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici delle raccomandazioni in base alle seguenti considerazioni di fatto, raccomandazioni delle quali io spero che vorrà tenere serio conto nella formulazione delle tabelle che fra qualche settimana dovrà presentare alla Camera,

come ne assunse l'impegno quando fu votata la legge del 5 giugno 1881.

Le considerazioni che io volevo sottoporre all'onorevole ministro dei lavori pubblici sarebbero due:

In primo luogo sento il dovere di richiamare alla sua attenzione che questa linea rappresenterebbe, nella totale spesa preventiva delle linee di seconda categoria, circa una sesta parte della spesa totale di 281 milioni circa che occorrono per tutte le linee di seconda categoria; e che nelle tre distribuzioni finora fatte avrebbe avuta una partecipazione assai meschina, e poco proporzionata al valore che ha questa linea in rapporto alle altre.

Io ricordo bene che fra quelle di seconda categoria, vi sono delle linee che per legge devono avere una preferenza; ma queste linee non sono le più costose, e in ogni evento non potrebbero assorbire tutta quella differenza la quale credo che a questa linea si sarebbe dovuta attribuire, se si fosse voluto osservare un'esatta proporzione nelle distribuzioni fatte nei due bilanci precedenti e in quella proposta col preventivo per il 1882. Ed io spero che nella distribuzione definitiva e totale, che sarà fatta colla tabella che providamente ha pensato di proporre l'onorevole ministro dei lavori pubblici per completare la legge del 1879 e per meglio assicurarne la esecuzione, vorrà nel distribuire i fondi tenere in considerazione tanto il valore relativo delle strade, quanto la meschinità delle quote finora a questa linea attribuite, affinché queste strade possano essere seriamente compiute, non soltanto nel termine designato dalla legge del 1879, ma anche nel termine ancor più breve che il ministro, col plauso della Camera, spera di raggiungere al completamento di tutte le linee designate colla legge del 1879.

Un'altra considerazione, nel medesimo fine, io sono nel dovere di rassegnare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed è la seguente. Su questa linea Messina-Cerda noi abbiamo un tronco, il quale costerà molto; e questo è tronco capolinea, in cui è da costruirsi una grande galleria. Parlo della galleria peloritana. Ora, non basta che ci siano i danari pronti perchè il lavoro sia fatto; questo tronco costerà 14 milioni; ma, se ci fossero oggi i 14 milioni pronti, il lavoro non potrebbe essere fatto di un fiato, perchè delle difficoltà tecniche richiedono che si impieghi del tempo, e del tempo abbastanza lungo, cioè tre o quattro anni. Quindi, se vuoi veramente raggiungere lo scopo di avere aperta questa linea nel termine che si prefigge l'onorevole ministro, mi sembra evidente essere necessario anzi indispensabile che nei primi anni siano assegnate per essa somme cospicue e proporzionate all'importanza del costo di questo primo tronco, senza del quale

non può aprirsi all'esercizio alcun altro tratto di quella importante linea. Se vuoi consegnare lo scopo di cominciare ad aprire qualche tronco, ed utilizzarlo, siccome l'onorevole ministro ha le mille volte ripetuto, bisogna preparare in tempo utile i mezzi occorrenti; e sarebbe urgentissimo aprire all'esercizio quei primi tratti molto più che si vengono per mezzo di essi a riunire delle popolazioni assai importanti, imperocchè trattasi di congiungere al capoluogo delle due provincie molti comuni, e fra essi di quelli che contano fino oltre 20 mila abitanti, e trattasi di congiungere territori che offrono abbondantissimi prodotti agricoli e industriali.

Parmi necessario adunque che si renda possibile la pronta costruzione di questa galleria; e la pronta costruzione di essa non potrà rendersi possibile, se nella distribuzione che sarà fatta colla tabella che l'onorevole ministro dei lavori pubblici presenterà fra brevi giorni alla Camera, non si tenga conto di queste speciali condizioni; e per questo faccio viva raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Gli studi non soltanto sono completi, ma per questo primo tronco sono stati trasmessi una prima ed una seconda volta al Consiglio superiore dei lavori pubblici, presso il quale attualmente si trovano. Ho fiducia nella solerzia del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e sono sicuro che questi studi saranno prontamente e lodevolmente riesaminati ed approvati in pochissimi giorni.

Spero che nella formazione della tabella, l'onorevole ministro disporrà le cose in modo da poter rendere possibile il pronto appalto di questo primo tronco, senza la cui costruzione, ripeto, non sarà possibile aprire all'esercizio i tratti successivi, e mi auguro che la risposta dell'onorevole ministro potrà, sotto questo rapporto, rasserenare non solamente me, ma tutte le numerose popolazioni che alla costruzione di questa strada sono tanto grandemente interessate.

PRESIDENTE. L'onorevole Sciacca Della Scala ha chiesto di parlare sulla stessa linea?

SCIACCA DELLA SCALA. Sì.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SCIACCA DELLA SCALA. Dirò poche parole per la tarda ora cui siamo giunti e per rispettare la giusta impazienza della Camera.

Associandomi agli onorevoli Maurigi e Picardi, anch'io faccio presente alla Camera che questa linea di vero interesse nazionale soddisfa anche ad imprescindibili esigenze locali, poichè nella costa settentrionale della Sicilia non esiste alcuna ferrovia. L'o-

norevole ministro dei lavori pubblici ricorda quale insistenza facessero le rappresentanze locali per la deficienza assoluta di ferrovie, allorchè S. M. onorò di sua presenza la città di Messina.

Io quindi, per non ripetere le ragioni degli onorevoli preopinanti, mi limito a chiedere all'onorevole ministro una parola di speranza circa la pronta costruzione di quella linea, la quale, oltre che indispensabile alla prosperità economica delle province di Palermo e di Messina, ha uno scopo politico di avvicinare Palermo a Roma ed un carattere veramente nazionale, essendo la continuazione della Eboli-Reggio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici. (*L'onorevole Ercole pronunzia qualche parola*)

Ha chiesto di parlare?

ERCOLE. Non ho chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Allora taccia. (*Si ride*)

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sull'importanza di questa linea è inutile che io spenda parole, imperocchè la legge ha ad essa attribuito un alto grado d'importanza ponendola in seconda categoria e così per nove decimi a carico dello Stato. Ciò prova l'interesse nazionale che presenta quella linea medesima.

Il difficile è graduare la importanza delle linee poste nella medesima categoria; imperocchè la legge le ha messe tutte ad un eguale livello. Il voler giudicare della esecuzione di una linea che costa almeno 45 milioni con gli stanziamenti che si sono fatti negli anni precedenti e anche in questo anno, è proprio assolutamente inutile, perchè quegli stanziamenti fanno ridere rispetto al costo della linea. Quindi è anche inutile cercare se ad un'altra linea sono toccate 20,000 lire di più o di meno.

Nessuno ha mai avuto per regola di fare una proporzione nella distribuzione dei fondi anche fra i tronchi di una stessa linea. Evidentemente, quel che dice l'onorevole Maurigi si verificherebbe, vale a dire che correrebbero 80 anni, quando si dovesse procedere di questo passo; ma non bisogna poi esagerare nel tirare delle conseguenze da un fatto isolato che non si ripete, nè si può ripetere, per le condizioni stesse della legge. La legge ha già stabilito in questo anno, tutto al più, quante linee devono essere eseguite. Mi pare che arrivi a 15 anni il pagamento, e con la disposizione facoltativa pel Governo di affrettare la costruzione: la costruzione stessa potrebbe, coi mezzi attuali, essere fissata a circa 10 anni; e questo tempo corrisponderebbe a quello stabilito per la ultimazione tutta intera della linea Eboli-Reggio, di cui, secondo me, essa è la naturale, naturalissima conti-

nuazione. Dunque, per le somme che potranno essere stanziare in bilancio potrà provvedere la legge che sarà presentata in questi giorni.

Io non ricordo adesso la cifra precisa; ma allora si potrà esaminare la ripartizione di questi fondi e vedere se la proposta ministeriale parrà scarsa rispetto alla importanza anche dei primi tronchi. Imperocchè io tendo ad affrettare la costruzione dei due primi tronchi opposti: di quello che va da Messina fino a Patti e dell'altro da Cerda sino a Cefalù, parendomi che questo sia il meglio che si possa fare perchè la linea intera possa aprirsi dalle due province cointeressate. L'onorevole Maurigi disse che per questa linea esisteva il progetto fino dal 1877. Ed è verissimo. Egli, però, conoscerà la questione che è sorta a Messina per la approvazione di un tratto di questa linea. Egli sa che il progetto fu fatto nel 1877 ed approvata poi quella linea che, girando per la marina, accostavasi a Milazzo, la provincia di Messina credè lesi i suoi interessi se non si seguiva una linea più diretta e più breve.

Ora non entro a discutere in merito della questione ma ne traggio argomento per far sapere che l'esame tecnico di questa questione ha obbligato a fare diversi progetti sopra diverse linee ed ha reso, dirò così, inutile quel primo studio nel senso di poter procedere agli appalti di quel primo tronco.

È vero che l'onorevole Picardi ha detto: c'è il primo tronco ma anche per quello non credo che sia da gran tempo disponibile il progetto; ma ad ogni modo non avremmo avuto i fondi disponibili negli anni passati per procedere a lavori costosissimi come sono quelli della galleria Peloritana. Dunque per parte mia possono essere certi che riconosco tutta l'importanza della linea da Messina a Palermo come linea di grande circolazione, l'ho già dichiarato altra volta, e non ho bisogno quindi di ricorrere all'opinione già manifestata da altri miei colleghi, in tempi più o meno anteriori; riconosco tutta questa importanza e per parte mia farò ogni opera perchè sia sollecitata questa costruzione.

MAURIGI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

MAURIGI. Prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, vorrei fargli un'altra raccomandazione.

L'onorevole ministro ha accennato essere sua intenzione d'affrettare la costruzione soprattutto dei due primi tronchi. Ora io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro perchè voglia al più presto possibile, occuparsi di concedere anche il tronco che segue immediatamente dopo Cefalù, perchè all'uscita di Cefalù c'incontre-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

remo nel *tunnel* forse il più importante della linea; e se non ci si pensa abbastanza sollecitamente, succederà anche una volta in Sicilia, che per degli anni una linea ferroviaria importante riesca infruttifera o poco utile, per causa delle lacune, che non è poi in facoltà del Governo di poter colmare, quando non si provveda a tempo ai lavori, per cui la volontà del ministro non è padrona del tempo, anche quando i fondi sono a sua disposizione.

PRESIDENTE. L'onorevole Picardi ha facoltà di parlare.

PICARDI. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici delle dichiarazioni fatte, ed aspetterò di veder confermate le sue promesse nella presentazione della legge con cui saranno distribuiti i fondi per l'avvenire.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho domandato di parlare soltanto per dichiarare che terrò conto delle raccomandazioni dell'onorevole Maurigi.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la linea n° 17 nella cifra di lire 561,600.

(È approvata.)

Linea n° 18, Siracusa-Licata, lire 222,200.

Chi approva questo stanziamento è pregato di alzarsi.

GRECO CASSIA. Ho domandato di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Una voce. Era votata.

PRESIDENTE. Non era votata. Non avevo detto *approvata*. Parli onorevole Greco.

GRECO CASSIA. Non vi è posizione che sia più imbarazzante e noiosa di quella di un deputato, quando debba prendere la parola ad ora tarda, e cella Camera stanca.

In questo momento in cui l'orologio ci segna le ore 7 e 15 minuti potrei io avere il tempo, e la voglia di esporre tutto intero l'argomento per il quale ha chiesto di parlare? Perciò dovrò necessariamente usare la maggior brevità, e concisione.

Non è la prima volta che la Camera è stata interessata dell'importante linea Siracusa-Licata, la quale è una linea che può dirsi di avere la sua storia, di cui non potendomi distesamente intrattenere, accennerò di volo i punti principali.

La provincia di Siracusa dopo di avere provveduto alla costruzione delle sue strade rotabili, fu la prima a dare l'esempio in Sicilia di studi fatti a carico di un bilancio provinciale per linee di strade ferrate da esser costruite a spese dello Stato.

Fu perciò che nel 1862, per incarico avuto dalla provincia di Siracusa, l'ingegnere Arnaldi fece i

primi studi per la Siracusa-Licata, i quali, perchè proponevano la linea molto vicina al mare, ed assai distante dai centri popolosi, non contentarono le popolazioni interessate. Altri studi furono fatti dell'ingegnere Guerra, i quali, perchè toccavano l'estremo opposto di quelli di Arnaldi, cioè a dire perchè proponevano la linea molto lontana dal mare, e perciò assai vicina ai centri popolosi, furono accolti con tanto gradimento, che vistose somme per sussidi di quella ferrovia furono votate dalla provincia e da tutti i comuni interessati.

Nudritasi per molti anni la speranza che il progetto Guerra fosse stato dal Governo adottato, vari Comitati e Commissioni furono spediti alla capitale, non poche petizioni furono presentate, e non poche proposte ed interrogazioni furono fatte alla Camera, la quale, per le dichiarazioni avute dal ministro, convintasi che il Governo non poteva disporre la costruzione di una ferrovia col solo progetto Guerra, fatto nell'interesse particolare, nella tornata del 29 luglio 1870 votò il seguente ordine del giorno:

« A completamento della rete calabro-sicula, la Camera invita il Governo a studiare e provvedere a tempo opportuno per la costruzione delle linee Siracusa-Licata ed Eboli-Reggio. »

Essendosi per parecchi anni atteso invano che il Governo avesse fatto eseguire gli studi coll'anzidetto ordine del giorno ordinati, la provincia di Siracusa, con savio divisamento e con lodevole zelo, deliberò le spese di altri nuovi studi, che furono commessi all'ingegnere Billia, che venne dallo stesso Ministero dei lavori pubblici destinato. Gli studi del sullodato Billia erano di già molto progrediti, quando venne sancita la provvida legge del 29 luglio 1879, nella quale la Siracusa-Licata ebbe il suo degno posto tra le linee di seconda categoria.

Or bene, questa linea, che per la sua importanza venne coll'ordine del giorno del 1870 qualificata *come completamento della rete calabro-sicula*, venne nientemeno dalla Commissione nominata dal ministro per riferire sui sistemi d'adottare nella costruzione delle nuove ferrovie, classificata tra le linee da doversi costrurre col quarto tipo, cioè a dire a scartamento ridotto.

Gli abitanti della provincia di Siracusa, benchè d'indole tranquilla si commossero quando ebbero notizia che la loro interessante linea, per la quale da diciotto anni avevano tanto speso, e tanto postulato, veniva proposta a scartamento ridotto.

Perciò una Commissione fu nominata la quale recossi in questa città onde impedire il grave danno che si voleva arrecare alla provincia di Siracusa.

LEGISL. XIV — I^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881

Il reclamo della Commissione anzidetta trovò eco in molti deputati, i quali firmarono un ordine del giorno, con cui veniva invitato il Ministero a far costruire l'intera linea Siracusa-Licata a scartamento ordinario. Di siffatto ordine del giorno si occupò la Camera nelle sedute del 6, 8 e 9 marzo dello scorso anno, e fu accettato dalla Commissione generale del bilancio, la quale per mezzo del suo relatore, onorevole Indelli, ne fece rilevare la giustizia e l'opportunità. Ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici, credendo di voler conservare intatte le facoltà che la legge del 29 luglio 1879 aveva ad esso accordate, sostenne che a lui solo spettava di giudicare quali siano le linee che debbano essere costruite a scartamento ridotto.

Secondo me, ai termini dell'articolo 16 della sopra citata legge, la facoltà data al ministro di adottare lo scartamento ridotto, è per quelle linee soltanto il cui esercizio non possa perturbare quello della rete principale, e non mai per quelle che fanno parte di una rete principale. Ma io non voglio entrare in questa delicata questione...

PRESIDENTE. Usciamone.

GRECO CASSIA. Sono al fine.

Il signor ministro dopo di aver sostenuto che a lui spettava il giudizio sul tipo che si doveva adottare per la Siracusa-Licata, concluse chiedendo che fosse stato dato il tempo necessario pel compimento degli studi dell'ingegnere Billia incaricato del progetto dell'intera linea. Fu perciò che dalla Commissione del bilancio, d'accordo col signor ministro fu presentato (e dalla Camera adottato) un ordine del giorno col quale rimase impregiudicata la questione.

Ora a me consta che l'ingegnere Billia ha compiuti i suoi studi, e, secondo ciò che mi è stato assicurato, che codesti studi, sia che si voglia adottare il tracciato litoraneo, sia che si voglia adottare il tracciato interno, sieno stati fatti sempre colla proposta dello scartamento ordinario; mi si è assicurato ancora che siffatti studi sieno stati di già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

In questo stato di cose, una volta che gli studi fatti dall'ingegnere Billia propongono lo scartamento ordinario per ambedue i tracciati, una volta che il Consiglio superiore ha approvato codesti studi, io sarei veramente ben lieto se il signor ministro potesse essere in grado di assicurarmi che in ogni caso, sia che si voglia adottare il tracciato litoraneo, sia che si voglia adottare il tracciato interno per il proseguimento della linea Siracusa-Licata, sarà sempre adottato lo scartamento ordinario.

Voci. Sì! sì!

GRECO CASSIA. Questo sì vorrei udirlo dal ministro. (*ilarità*)

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Brevissime parole per rispondere all'onorevole Greco Cassia.

Vorrei che egli si persuadesse che per certe linee specialmente interessanti la rete principale a cui egli ha alluso, io non ho nessuna inclinazione a voler far cosa che malcontenti le provincie interessate. Io domando a lui che non chieda a me di più, poichè l'articolo 16 sul quale si è disputato fin troppo lascia al Governo di decidere quando si debba eseguire o no lo scartamento ridotto. Per dichiarazione esplicita debbo soggiungere che quando anche io avessi determinato, sul voto dei Consigli che debbono essere interpellati, di eseguire la linea in uno scartamento piuttostochè in un altro, non mi presterei a dichiararlo in seguito d'un'interpellanza, perchè altrimenti bisognerebbe che io incominciassi a dichiarare in che modo saranno costrutte tutte le linee di tutte le tabelle. Dunque si persuada, onorevole Greco Cassia, che io non voglio far niente che non sia conforme all'interesse della provincia sua, e che non corrisponda ai suoi desideri. Quanto a me ho sempre parlato più di sistema economico che di scartamento stretto o largo; desidero che la strada costi il meno possibile, ma poi sia largo lo scartamento 80 centimetri o metri 1,40, ci tengo pochissimo, soltanto quando si tratta di luoghi in montagna, per regolare meglio le curve può essere utile lo scartamento ridotto. Non credo necessario di fare altre dichiarazioni.

GRECO CASSIA. Io facendomi carico della posizione in cui si è voluto mantenere sempre l'onorevole ministro, il quale, rispondendo ad interrogazioni, non ha mai nella Camera voluto prendere impegni categorici relativamente a tracciati ed a sistemi di costruzione, debbo dichiararmi soddisfatto, e perciò lo ringrazio per le fattemi assicurazioni. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Li prego di fare silenzio.

Pongo ai voti il n° 18, linea Siracusa-Licata in lire 222,200.

(È approvato.)

Linea 19, Adria-Chioggia, lire 200,000.

(È approvata.)

Disponibili da ripartire, lire 545,650.

(È approvato.)

Pongo ai voti il capitolo 142 collo stanziamento di lire 9,777,046.

(È approvato.)

La seduta è levata alle 7 1/2.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1881*Ordine del giorno per la tornata di giovedì:**(Alle ore 2 pomeridiane.)*

1° Seguito della discussione sopra lo stato di prima previsione pel 1882 della spesa del Ministero dei lavori pubblici;

2° Stato di prima previsione pel 1882 della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica;

3° Seguito della discussione del disegno di legge sull'ordinamento del corpo del genio civile;

4° Facoltà al Governo di pubblicare e mettere in esecuzione il Codice di commercio;

5° Riordinamento dell'imposta fondiaria nel compartimento ligure-piemontese;

6° Abolizione del contributo (ratizzi) pagato da alcuni comuni delle provincie napolitane;

7° Bonificazione delle paludi e dei terreni paludosi;

8° Sullo scrutinio di lista;

9° Trattamento di riposo degli operai permanenti di marina e dei lavoranti avventizi di essa;

10. Leva di mare dell'anno 1882;

11. Aggregazione della frazione di Rovellasca in provincia di Milano a Rovellasca in provincia di Como;

12. Proroga dei termini fissati per la rinnovazione delle iscrizioni ipotecarie;

13. Modificazione della legge sulla posizione del servizio ausiliario;

14. Conversione in legge del decreto 16 dicembre 1878 concernente la fondazione di due istituti femminili superiori in Roma e in Firenze.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1881 — Tip. Eredi Botta.

