

XLIII.

TORNATA DI SABATO 3 FEBBRAIO 1883

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE TAJANI.

SOMMARIO. È proclamato eletto deputato del collegio di Rovigo l'onorevole Luigi Cavalli — Il presidente del Consiglio chiede che la proposta del deputato Cavallotti sia svolta giovedì — Si riserva inoltre di rispondere all'interrogazione del deputato Cavallotti ed all'interpellanza del deputato Bonghi. — Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli fino al 5 — Sul capitolo 6 parlano il deputato Cavalletto ed il ministro dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli 6, 7 e 8 — Sul capitolo 9 parlano i deputati Lugli, Baratieri, Francica, Gandolfi relatore, Cavalletto, Serafini ed il ministro dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli 9, 10 e 11 — Sul capitolo 12 parlano i deputati Cavalletto, Lugli, Finzi, Sormani-Moretti, Borghi, Gorio, Salaris, Romanin-Jacur ed il ministro dei lavori pubblici — Approvasi il capitolo 12. — Riguardo all'istituzione di un Ministero delle poste e telegrafi proposta dal deputato Bertani, parlano il presidente del Consiglio, i deputati La Porta, presidente della Commissione generale del bilancio, Crispi, Bertani, Fortunato ed il ministro dei lavori pubblici. — Sull'ordine del giorno parlano i deputati Brunetti e Minghetti.

La seduta comincia alle ore 2 15 pomeridiane.

Capponi, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri. Si dà lettura delle conclusioni della Giunta, sopra un'elezione contestata del collegio di Rovigo.

Capponi, segretario, legge:

“ La Giunta a maggioranza propone la convalidazione della elezione del collegio di Rovigo nella persona del signor Luigi Cavalli. ”

“ Minghetti, relatore. ”

Presidente. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, metto ai voti le conclusioni della Giunta con le quali si propone la con-

validazione dell'elezione del collegio di Rovigo nella persona del signor Luigi Cavalli.

(Sono approvate.)

Salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della convalidazione, proclamo eletto a deputato del collegio di Rovigo l'onorevole Luigi Cavalli.

Deliberazioni sull'ordine del giorno.

Presidente. Essendo presente l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, gli ricordo che la Camera stabili, che lunedì in principio di seduta si sarebbero svolte due proposte di legge d'iniziativa degli onorevoli Cavalletto e Cavallotti, ove i ministri interessati non si fossero opposti. Quindi domando all'onorevole presidente del Consiglio, se egli acconsenta che la proposta di legge dell'onorevole Cavallotti sia svolta nella tornata di lunedì; avvertendo che lo stesso onorevole Ca-

vallotti ha fatto sapere alla Presidenza, che egli, presente o assente, avrebbe sempre accettato per qualunque altra tornata, che i ministri avessero designato, lo svolgimento del suo disegno di legge.

Depretis, presidente del Consiglio. Veramente è al ministro della guerra che più interessa il disegno di legge dell'onorevole Cavallotti; tuttavia, profittando della dichiarazione fatta alla Presidenza dall'onorevole deputato, io direi che si potrebbe stabilire lo svolgimento del disegno di legge per un giorno della prossima settimana, per esempio, a mercoledì o giovedì; io credo che il ministro della guerra non avrebbe difficoltà a consentire.

Presidente. Dunque d'accordo col presidente del Consiglio ed anche col ministro della guerra, del quale il presidente del Consiglio crede d'esprimere l'opinione, resta stabilito, ove non sorgano opposizioni, che giovedì in principio di seduta sarà svolta la proposta di legge dell'onorevole Cavallotti.

Partecipo inoltre al presidente del Consiglio ministro dell'interno, che ieri, all'ultim'ora della seduta fu presentata una domanda d'interrogazione dall'onorevole Cavallotti, intorno all'arresto di un professore dell'Università di Pisa.

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di dire se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

Depretis, presidente del Consiglio. Poichè si tratta di un fatto speciale ed isolato, pel quale mi basterà d'avere il tempo necessario, che non ho avuto fino ad ora, per raccogliere informazioni, io sono disposto a rispondere in principio della tornata prossima.

Presidente. Non essendo presente l'onorevole Cavallotti, s'intende che egli accetta questa proposta dell'onorevole ministro dell'interno.

Debbo ancora annunziare all'onorevole presidente del Consiglio una interrogazione presentata dall'onorevole Bonghi, sulla interpretazione data alla legge del giuramento, e lo prego di dire se e quando intenda rispondere.

Depretis, presidente del Consiglio. All'interrogazione dell'onorevole deputato Bonghi io sono disposto a rispondere in occasione della discussione del bilancio dell'interno; e perciò prego la Camera di voler rimandare a quel tempo lo svolgimento della detta interrogazione.

Presidente. Non essendo presente l'onorevole Bonghi, se la Camera non dissente, sarà adottata la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio, di rimandare alla discussione del bilancio dell'interno lo svolgimento dell'interrogazione dell'onorevole Bonghi.

Seguito della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

La discussione generale fu chiusa ieri; passeremo dunque alla discussione dei capitoli.

Titolo I. — *Spesa ordinaria.* — Categoria I. — *Spese effettive.* — *Spese generali.*

Capitolo 1. Ministero - Personale (Spese fisse) lire 843,455.

(È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti fino al 5° inclusivo.)

Capitolo 2. Ministero - Spese d'ufficio, lire 56,500.

Capitolo 3. Ministero - Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali, lire 20,000.

Capitolo 4. Dispacci telegrafici governativi (Spesa d'ordine), lire 30,000.

Capitolo 5. Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti, lire 270,500.

Spese pei lavori pubblici. — *Genio civile.*

Capitolo 6. Personale e spese di amanuensi (Spese fisse), lire 3,000,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. La pubblicazione della nuova legge sull'ordinamento del Genio civile, mi dispensa, questa volta, dal ripetere le mie raccomandazioni a favore degli assistenti e sorveglianti stradali, stabili e provvisori, del Veneto e del Mantovano.

Io son certo che sarà convenientemente provveduto a questa categoria speciale di benemeriti impiegati, il cui servizio per alcuni, data da oltre quaranta anni, e pei meno anziani da oltre venti anni, e spero che saranno posti tutti in condizione di percepire, al cessare del loro servizio, una conveniente pensione al pari di tutti gli altri impiegati.

In quest'occasione, debbo fare, all'onorevole ministro, una raccomandazione relativamente ai custodi idraulici di prima e di seconda classe. Nelle provincie venete, come già nelle lombarde, non esisteva la categoria degli aiutanti. Le funzioni degli aiutanti erano esercitate dai più provetti e capaci custodi idraulici, e dai più capaci aiutanti e sorveglianti stradali.

Ora, la nuova legge comprende anche, in modo chiarissimo, la parificazione dei più capaci custodi ad aiutanti.

Non so se siano stati richiesti agli Uffici, dai quali questo personale dipende, i documenti per la loro parificazione; ma io spero che, quando

questi documenti siano richiamati dal Ministero, si vedrà che, fra questi custodi, vi sono uomini per capacità e per lunga esperienza assai distinti e che meritano di essere promossi ad aiutanti. Alcuni di questi hanno valore eguale e forse anche superiore a qualche ingegnere di sezione; e alcuni altri esercitano effettivamente, quantunque non apparisca, le funzioni di ingegnere di sezione. Fatte queste raccomandazioni, dalla equità del ministro mi attendo che anche a questi impiegati sia convenientemente provveduto.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cavalletto ha già dato a se stesso la risposta che io potevo dare; vale a dire che, tanto per gli assistenti stradali, quanto pei custodi, la legge del Genio civile ha disposizioni speciali; e nessun dubbio vi ha che saranno applicate ad essi, a seconda dei meriti che loro saranno riconosciuti dal Comitato del personale. In quanto ai documenti, non potrei precisare ora, se proprio sieno stati richiesti tutti quelli dei custodi; ma, certo è che si richiamano i documenti di tutti coloro che appartengono al Genio civile; per conseguenza ci devono entrare anche quelli dei custodi. E non solo questi; ma furono per ora richiesti anche quelli relativi agli straordinari che hanno più di 8 anni di servizio. E tuttocì si fa gradualmente per non riempire le Camere di carte, il che farebbe impiegare molto più tempo a farne l'esame. Se non sono stati richiesti prima specificatamente i documenti dei custodi, lo saranno in giornata.

Presidente. Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito il capitolo 6.

Capitolo 6. Personale e spese di amanuensi, (Spese fisse), lire 3,000,000.

(È approvato e lo sono pure senza discussione i seguenti:)

Capitolo 7. Spese d'ufficio, lire 207,000.

Capitolo 8. Spese di trasferte, d'indennità e diverse, lire 700,000.

Strade. Capitolo 9. Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali e spese eventuali, lire 7,220,079 97.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

Lugli. L'egregio mio amico, il relatore della Giunta del bilancio, con quella diligenza che tutti gli riconoscono e con pari competenza, è venuto qua e là infiorando la sua bella relazione con savi ed utili suggerimenti, che è prezzo dell'opera se-

gnalare all'attenzione della Camera, poichè per verità vi sono considerazioni degne del massimo riguardo.

E siccome egli molto opportunamente, parlando del personale, suggeriva, anche per ragione d'economia, d'accentrare nel Genio civile alcune attribuzioni che oggi sono devolute al Genio militare, così parlando su questo articolo 9 della manutenzione delle strade nazionali, egli ha notato come alcune di queste si trovino in condizioni di pendenza e di curve le quali non permettono un facile transito e non sono conformi ad un buon sistema di viabilità. E siccome la legge stabilisce che nelle nuove costruzioni stradali non si debbano eccedere certi limiti di pendenza, così è naturale che si debbano nelle strade antiche correggere tutti quei vizi, che di mano in mano si vanno riscontrando.

Senonchè, l'onorevole relatore della Giunta del bilancio, anzichè chiamare l'attenzione dei suoi egregi colleghi, ed ottenere dai medesimi che la somma in questo capitolo stanziata fosse aumentata, ha creduto invece di limitarsi ad esprimere un voto, un desiderio.

Forse egli ha voluto in questa circostanza gettare il seme, perchè nell'anno venturo fruttificasse. Ora io non intendo proporre quello che non hanno creduto di proporre, nè il relatore della Giunta generale del bilancio, nè la Giunta medesima. Io pure mi limiterò ad unire la mia modesta voce alla sua autorevole, per chiedere l'opinione dell'onorevole ministro e dei miei carissimi colleghi della Camera e per sapere se trovino giusto e doveroso che si debba aumentare il fondo della manutenzione, per dedicare una parte di questo fondo, non già alla manutenzione ordinaria di queste strade nazionali, ma ad opportune correzioni, che i rispettivi uffici provinciali sieno per indicare come utilissime.

Ma io non avrei neppure chiesto di parlare, se non avessi creduto necessario d'interrogare l'illustre mio amico il ministro dei lavori pubblici per sapere quali sieno i suoi intendimenti riguardo ad una strada che attraversa l'Appennino, voglio dire la strada Pracchia-Porretta, la quale essendo stata fatta con fondi, e del Ministero della guerra, e del Ministero dei lavori pubblici, richiede naturalmente che qualcheduno provveda alla sua manutenzione. Questa strada fu classificata impropriamente tra le strade comunali obbligatorie.

Ma effettivamente questa strada poco o nulla giova agli interessi comunali, mentre poi serve a scopi militari di somma importanza. Cosicchè il Ministero della guerra concorse per la corrispondente spesa nella ragione di tre quarti. Ma non

basta, o signori, aver fatta la strada, bisogna che essa sia conservata.

Ora, non potendo questa manutenzione essere eseguita a carico dei comuni, e non potendo essere sostenuta dalla provincia, perchè non è strada provinciale, domando se l'onorevole ministro dei lavori pubblici ritiene che questa strada debba venire per legge classificata fra le strade nazionali. A me dorrebbe sommamente che, dopochè la strada è stata eseguita con tanto plauso di quelli che hanno esaminato quei lavori, dovessero i lavori medesimi andare deteriorando per effetto della mancata manutenzione.

Io non dubito della solerzia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e ritengo quindi ch'egli avrà anche pensato a chi dovrà spettare la manutenzione di questa strada.

Presidente. L'onorevole Baratieri ha facoltà di parlare.

Baratieri. Nel capitolo 9 del bilancio, che comprende questioni di interesse così vitale per la viabilità d'Italia, come ha già osservato l'onorevole mio amico Lugli, e come ha pure osservato il diligentissimo relatore, non si chiede alcun aumento alle 7,200,000 lire iscritte nel bilancio del 1882 nè alcuna proposta venne fatta dal ministro dei lavori pubblici, nè dalla Commissione del bilancio.

Eppure, o signori, ci sono parecchie strade nazionali, le quali hanno enormemente sofferto in causa degli uragani dello scorso anno, eppure vi sono molte strade, le quali hanno ancora bisogno di migliorarsi, di allargarsi, di diminuire le loro pendenze. Queste strade nazionali servono non solo a suscitare la vita, il commercio e l'industria in Italia, non servono solo a consolidare, moltiplicando le relazioni, la nostra unità, ma costituiscono eziandio un potente mezzo di forza militare, perchè esse ci danno il modo di mobilitare più prontamente il nostro esercito, e di procedere più celeremente a tutte le operazioni di guerra.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, una volta mi faceva l'onore di dirmi: io vi offero i mezzi più potenti alla nostra difesa, io, col costruirvi strade e ferrovie, faccio quanto di meglio può fare il Ministero della guerra. Io ho applaudito a queste saggio parole, imperocchè, le strade nazionali e le ferrovie non solo ci danno i mezzi di difesa, ma moltiplicano eziandio la nostra energia offensiva, senza della quale un paese non è in grado di difendersi onoratamente, efficacemente. Parlo specialmente delle strade nazionali, le quali attraversano l'Appennino, e parlo delle strade, le quali andando alle nostre frontiere ci conducono ai va-

lichi delle Alpi. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha già fatto molto in quest'ordine d'idee, e gliene va data lode.

Egli si è occupato moltissimo delle strade nazionali, e per parte mia gli devo un ringraziamento per quanto ha fatto in vantaggio delle strade della provincia di Brescia, in specie per la strada del Tonale.

L'Austria molti anni or sono ha costruito, nell'interesse suo militare, sia per congiungere la Lombardia al centro della monarchia e meglio legarla alla sua dominazione, sia per arrivare con una strada coperta sopra la metropoli lombarda, ha costruito un doppio valico alpino, lo Stelvio e il Tonale. Così da questi due valichi scendono due strade militari di primissimo ordine che per la Val Camonica o per la Valtellina mirano appunto a Milano. Punto loro di congiunzione era Tresende in Valtellina. La prima strada, quella dello Stelvio per Sondrio, è stata felicemente compiuta prima della liberazione di Lombardia; l'altra strada è stata condotta a termine da una parte fino al Tonale, dall'altra, da Edolo a Tresenda. È poi rimasto per molti anni incompiuto il tratto che congiungeva Edolo col Tonale, il tratto, cioè che percorreva il paese più abitato.

Edolo è pure punto di distacco dalla linea di congiunzione con Brescia per mezzo della strada nazionale che viene ad Isco. Essa serve ad allacciare una vallata ricca nell'industria del ferro, importantissima per la nostra difesa alpina, alla rete stradale di Lombardia. Essa serve a sostituire in quei luoghi la ferrovia.

Ma bisogna rimediare ai danni cagionati dal nubifragio dello scorso anno; bisogna correggere molti difetti delle strade già esistenti; bisogna ridurle in condizioni tali da bastare a tutte le esigenze militari e civili di una arteria di prim'ordine.

Ma all'uopo occorrono molti quattrini. Ora io trovo che l'onorevole mio amico Gandolfi chiede nella sua relazione senza farne formale proposta un aumento di spesa su questo capitolo per migliorare le strade nazionali; egli dice: "Sarebbe quindi saggio ed opportuno che una modesta somma fosse aggiunta nei futuri bilanci a questo capitolo, per provvedere alle opere di riparazione e di miglioramento sopraccennate."

Nessuna somma potrebbe essere meglio spesa, perchè tutte queste strade ci sono venute dai Governi decaduti, e sono state per molto tempo trascurate. È necessario che il ministro dei lavori pubblici proceda energicamente in questi miglioramenti, perchè così egli renderà un grandissimo servizio non solo all'industria, non solo alle comu-

nicazioni fra provincia e provincia, fra regione e regione; ma ci darà mezzo di trarre maggior profitto dalla nostra povera rete militare, e ci darà mezzo di mobilitare più energicamente e più prontamente l'esercito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica.

Francica. La condizione della viabilità in Calabria, è cosa ormai notissima, lascia molto a desiderare, per conseguenza non sono io che verrò a ripetere cose già dette da tanti altri. Non discorrerò quindi della mancanza assoluta di ferrovie lungo tutto il lato occidentale della Calabria. Quantunque rammentandomi che un egregio pittore calabrese, volendo disegnare una ferrovia in Calabria, la pose fra le nuvole; pure non dimentico che l'onorevole ministro dei lavori pubblici parecchie volte, ha promesso di rimediare a questo inconveniente. La strada ferrata Eboli-Reggio solcherà tra non molto tempo quelle contrade, e mi affida a ben sperare la presenza al Ministero dei lavori pubblici dell'onorevole Baccarini e dell'onorevole Del Giudice.

Io non discorrerò delle difficoltà che quella parte della Calabria incontra per mettersi in comunicazione col resto del mondo civile, perchè mi riservo di parlarne quando si tratterà del capitolo 54 di questo bilancio, ora mi restringerò a far qualche osservazione sulla strada che da Pizzo va fino a Catanzaro.

Essendo Catanzaro capoluogo del collegio, e sede di una Corte di appello, è necessario che sia messa in facile comunicazione con tutto il resto della provincia, dappoichè tutti gli affari amministrativi, tutti gli affari giudiziari si trattano in quel paese. Ora il tratto di strada del quale io discorro non facilita queste comunicazioni, perchè venne interrotto in due punti dal torrente Pesipè che uscendo dal suo letto per duecento metri distrasse la strada: e dal fiume Lamato che ruppe il suo ponte.

Faccio osservare all'onorevole ministro che sono ormai tre anni dacchè questo ponte è rotto, ed ancora i guasti non sono intieramente rimediati. Questo fatto mi induce a raccomandare vivamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici di rivolgere la sua attenzione a quel tratto di strada e di veder se non sia il caso di provvedere.

Sono ormai 3 anni che le comunicazioni tra la parte al di là del fiume Lamato e la città di Catanzaro sono interrotte; e si è obbligati a perdere non solo molto tempo, ma a spendere molto di più perchè per giungere a Catanzaro occorrono due vetture, una che vi trasporti fino al fiume Lamato, e l'altra che dal fiume vi trasporti a Catanzaro. E

questo per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri. In quanto alle merci non bisogna neppure pensare a trasportarle, perchè dovendosi assolutamente fare il trasbordo, non solo la spesa assorbe qualunque utile che se ne possa ricavare, ma lo stato melmoso del fiume, impedisce ai traini di gran carico, di traversarlo.

Io rivolgo questa preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e spero che voglia provvedere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Gandolfi, relatore. Le questioni sollevate dagli onorevoli Lugli e Baratieri sono due, una riguarda la manutenzione e miglioramento delle strade nazionali, l'altra una nuova classificazione di strade provinciali o comunali in nazionali. Trattiamole separatamente l'una dall'altra.

Riguardo alla questione prima, vale a dire, del miglioramento di alcune strade nazionali, alla quale ha accennato più particolarmente l'onorevole Baratieri, bisogna considerare che la questione è assai più larga, nel senso che non si mantiene soltanto nei limiti di una sola strada quella, cioè, del Tonale.

Vi sono altre strade nella stessa condizione. Fra queste la strada che da Cuneo pel colle dell'Argentiera, fra Borgo San Dalmazzo e Dolomonte, va in Francia; la quale ha gravi difetti. Essa fu sistemata soltanto in parte: rimarrebbe a sistemare l'altra parte, la superiore. Oltre il tronco del Tonale, a cui ha accennato l'onorevole Baratieri, havvi una terza linea stradale importantissima da tener conto, cioè l'Appulo-Sannitica, o strada nazionale di Matera, che ha pendenze le quali vanno fino al 12 per cento. La questione quindi è piuttosto estesa, perchè abbraccia più linee stradali di quelle che non abbiano considerate gli onorevoli preopinanti. Per questo motivo la Commissione del bilancio osserva, nella sua relazione, che sarà necessario, in un avvenire più o meno prossimo, di aumentare i fondi di questo capitolo, ma non accettò un definitivo aumento, perchè si dovette rendere ragione delle condizioni attuali del bilancio, che per l'annata prossima dovrà subire gli effetti dell'abolizione completa della tassa sul macinato.

La vostra Commissione esaminò se queste spese, che sono di due ordini diversi, vale a dire, spese di manutenzione e spese di miglioramento, dovevano essere contemplate separatamente in due capitoli. Trattò pure la questione se le spese di miglioramento, che non sono continuative, dovevano essere iscritte nella parte straordinaria del bilan-

cio. Sono quistioni che possono farsi, e che meritano una soluzione positiva.

Infatti se noi riandiamo la storia parlamentare, noi vedremo che nel 1863 questo capitolo 9, allora 7, era diviso in due: uno riguardava la manutenzione, l'altro il miglioramento; e che nel 1864 questi due capitoli vennero fusi in un solo.

I motivi furono questi:

La Commissione del bilancio d'allora partiva da ragioni tecniche, e pretendeva che le spese per miglioramenti non riguardando lavori continuativi dovessero essere impostate nella parte straordinaria del bilancio.

Il Ministero invece fondavasi sull'articolo 5 della legge di contabilità del 1859, e sosteneva che in questo capitolo potevano esser comprese, oltre le spese di manutenzione, anche le spese di miglioramento che non oltrepassassero però le 30,000 lire. Per le spese di miglioramento che oltrepassassero le 30,000 lire occorreva presentare alla Camera un apposito disegno di legge.

Attualmente questo dissenso non ha più ragione di essere perchè la legge del 1859 è stata sostituita da un'altra legge, che è quella del 22 aprile 1869, attualmente in vigore. Quale è la differenza fra queste due leggi in proposito? Nell'articolo 5 della legge 13 novembre 1859 era detto che le *spese straordinarie nuove*, quando ascendano a più di 30,000 lire, dovevano esser approvate dalla Camera mediante un disegno di legge speciale, e come tali, le spese necessarie essere iscritte nel bilancio straordinario.

Ma la legge del 22 aprile 1869 che attualmente ci regge, all'articolo 28 sostituisce alla dicitura *spese straordinarie nuove*, l'altra di *spese straordinarie derivanti da causa nuova*, prescrivendo che quelle che eccedono la somma di 30,000 lire debbano essere portate alla Camera con progetto di legge speciale e le spese relative esser messe nella parte straordinaria del bilancio. Ora i miglioramenti da farsi alla strada nazionale presa ad esame dall'onorevole Baratieri, riguardano forse spese straordinarie derivanti da causa nuova? No. Dipendono da una causa antica; poichè i difetti che ad essa si attribuiscono, le sono propri fin da quando fu costruita. Quindi non dipendono da causa nuova. Ed ecco perchè, quando nel 1863 si fusero questi due capitoli in un solo, s'intese che queste spese di miglioramento non dovessero essere iscritte nella parte straordinaria, ma fossero invece mantenute nella parte ordinaria.

Ora che anche la mole dei lavori porterebbe a forti stanziamenti si potrà ritornare al sistema anteriore al 1864, vale a dire, a di dividere il ca-

pitolo 9 in due capitoli distinti, uno per la manutenzione, l'altro per il miglioramento.

Per quest'anno il Ministero non ha creduto di chiedere, e la vostra Commissione non ha certamente in animo di proporre a questo capitolo aumenti di spesa.

Ma se nell'anno venturo o nei seguenti, il Ministero vorrà annuire all'invito che gli fa la Commissione di aumentare questo stanziamento, egli potrà anche considerare se non sarà il caso di dividere questo capitolo in due, come già si disse.

Passando ora alla seconda delle questioni suscitate dai precopinanti, e più specialmente dall'onorevole Lugli, che riflette ad una nuova classificazione a farsi di alcune strade che attualmente trovansi in situazione anormale, dirò che la strada Pracchia-Porretta è stata costruita come strada comunale obbligatoria, essendo il Ministero dei lavori pubblici concorso per la sua costruzione per un quarto della spesa, mentre gli altri tre quarti, che avrebbero dovuto pagare i comuni, se li addossò volontariamente il Ministero della guerra, perchè è una strada da questi ritenuta d'interesse eminentemente militare. Ma questo stesso fatto che il Ministero della guerra consideri tale strada d'interesse eminentemente militare, fa nascere il dubbio, se, piuttosto che lasciarla classificata fra le strade comunali, non debba essere classificata fra le nazionali; anzi in questo caso tutto fa ritenere che debba veramente essere classificata fra le nazionali. E giacchè per questa bisognerà presentare un disegno di legge speciale, allora se si deve fare un disegno di legge speciale, bisognerà approfittare perchè in esso sieno compresi tutti gli altri casi consimili che si presentano nel nostro territorio. Oltre la Pracchia-Porretta, vi sarebbe, ad esempio, la strada esterna del Colle di Tenda. Siccome questa strada era a pendenze molto forti ed aveva sinuosità in molti punti pericolose, così il Ministero dei lavori pubblici credette di rettificare questa linea facendo un traforo che passasse sotto il colle, e lasciò libero il tronco di strada rettificato che passava allo scoperto sul colle.

Il Ministero dei lavori pubblici anzi aveva deciso di abbandonare questo tronco di strada, considerando che, dal momento che c'era l'altra migliore del traforo, sarebbe stata forse una spesa superflua il mantenerlo; ma il ministro della guerra fece istanza a quello dei lavori pubblici, perchè quel tronco non fosse abbandonato. Difatti se la strada del traforo poteva essere utile al commercio, la strada esterna del Colle di Tenda era utilissima alla difesa nazionale, perchè la difesa non si farebbe in caso di guerra attraverso la galleria, ma

sul colle e sulle posizioni che la cresta delle Alpi marittime presenta a destra ed a sinistra della strada. Il Ministero dei lavori pubblici, in quel momento, non credette di dovere stanziare, per queste ragioni puramente militari, una somma in bilancio per la manutenzione di questa strada ed il Ministero della guerra si assunse esso di fare questa spesa.

Ora il Ministero della guerra non ha l'obbligo di simili manutenzioni, e se le assunse lo fece attendendo che la questione venisse risolta con apposito disegno di legge.

Ed è con tale disegno di legge che si potrà regolare tanto la manutenzione del tronco Pracchia-Porretta, quanto della strada esterna del Colle di Tenda.

Vi sarebbero anche altri casi speciali, che non sono perfettamente uguali a quelli accennati, ma che pure potranno trovare benissimo posto nella proposta di legge speciale ora accennata.

Il primo è quello della strada da Pian de Portis a Pontebba, lungo la ferrovia per il canale del Fella. Questa strada, per effetto della apertura della ferrovia, da nazionale fu dichiarata provinciale. La provincia, che si vide addossare la manutenzione di questa strada, esaminò per suo conto la questione; e le sembrò di avere ragioni per provare che questa strada, anzichè essere di carattere provinciale, avesse invece i caratteri di comunale; e quindi, fatte le dovute pratiche presso il Ministero dei lavori pubblici, che trovò giuste le ragioni esposte, questa strada fu ceduta ai comuni. Ma anche qui è intervenuto il ministro della guerra. Già, per essere uno dei passi alpini che vanno all'estero, questa strada conteneva uno degli elementi voluti dalla legge per essere classificata tra le nazionali.

Ma poi essa ha una speciale importanza militare, e quindi il Ministero della guerra ha tutto il diritto di chiedere la sua classificazione fra le nazionali.

In questo stesso caso si trova pure la strada che da Modena pel Tramuschio va ad Ostiglia e Verona. Essa pure era nazionale, e, per essersi aperta la strada ferrata da Modena a Mantova, venne dichiarata provinciale. Anche qui la provincia ritenne che non vi fossero i caratteri che la legge contempla per una strada provinciale, e ne cedè ai comuni la manutenzione. Il militare anche qui intervenne dichiarando di non poter permettere che questa strada fosse passata ai comuni, perchè con una manutenzione insufficiente essa si ridurrebbe in uno stato da non poter servire all'esercito in caso di guerra, avendo essa molta importanza,

militare, in quanto che dalla grande linea di spostamento dell' Emilia porta al Po, che è una linea principale di difesa. Quindi anche per questo il ministro della guerra domanderebbe che la Modena Tramuschio fosse classificata fra le nazionali.

Ecco adunque come il fatto speciale della strada Porretta-Pracchia, accennato dall'onorevole Lugli, deve essere esteso, applicandolo, nella eventualità di una proposta di legge speciale, anche alle quattro linee or ora nominate. La Commissione non dubita punto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici farà buon viso alle domande rivoltegli dall'onorevole ministro della guerra. Come pure, essa è persuasa che presto sarà presentato un disegno di legge a questo riguardo.

Ho risposto per ciò che concerne la questione sollevata dagli onorevoli Lugli e Baratieri. Per quanto ha detto l'onorevole Francica, essendo questione puramente tecnica, la Commissione si fa un riguardo di lasciare la parola all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. L'onorevole relatore mi ha prevenuto. Io volevo domandare schiarimenti sulla vertenza, non ancora definita, che concerne la manutenzione della strada Pontebbana. Questa strada deve effettivamente essere strada nazionale perchè è un valico alpino. Se tale non fosse dichiarata, la legge sui lavori pubblici, relativamente ai valichi alpini pelle strade parallele alle ferrovie, che valicano le Alpi, non avrebbe applicazione.

È questo uno dei principali valichi alpini; l'ultimo tratto della salita cade, è vero, sul territorio austriaco, ma effettivamente la salita comincia da Pian de' Portis e va fino alla Pontebba. Se si esamina la pendenza che ha questa strada, si scorge evidentemente che trattasi d'un valico, e sebbene sia parallela alla strada ferrata, la legge dei lavori pubblici interpretata nel suo vero spirito, la mette e la conserva fra le strade nazionali.

Ma, che cosa è avvenuto? Per una interpretazione rigorosa della legge si volle cancellare questa strada dalle nazionali, e si dichiarò provinciale: la provincia rifiutò di sobbarcarsi alla manutenzione di essa, e fu quindi addossata ai comuni.

Ma i comuni non sono in grado di provvedervi, o, per dir meglio, i comuni potrebbero sostenere la sola manutenzione ordinaria, non la straordinaria.

Specialmente nella valle del Fella, succedono frane, scoscendimenti che importano spese straor-

dinario per riaprirvi la strada; e quando accadono questi franamenti, che non sono poi rari, allora non c'è comune che possa sobbarcarsi a ripararli. Ora, che ne avviene? Che noi perdiamo una strada di confine, che è interessantissima, necessaria per la difesa del territorio. È da osservarsi che le strade ferrate del confine non portano mica le truppe fin proprio al punto di divisione del confine stesso: le porteranno al piede del valico; e, se queste truppe non possono camminare coi loro carriaggi, con le loro artiglierie sino al confine, allora saremmo assalite dagli stranieri e non potremmo difenderci a tempo.

Quindi io devo ripetere e raccomandare al ministro della guerra, come già glielo ho raccomandato privatamente, che difenda questa strada e la faccia mantenere fra le nazionali.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Dopo le accurate dilucidazioni date dall'onorevole relatore, a me resta poco da aggiungere rispetto alla questione sollevata dagli onorevoli Lugli e Baratieri e ultimamente dall'onorevole Cavalletto sopra alcune strade alle quali essi riconoscono, insieme alla Giunta del bilancio, i caratteri di strade nazionali.

Queste strade sono: quella di Pian di Portis-Pontebba, di cui ha parlato testè l'onorevole Cavalletto; quella di Porretta-Pracchia, di cui parlò l'onorevole Lugli, e altre due a cui ha accennato l'onorevole relatore, vale a dire la Modena-Tramuschio e il valico esterno del colle di Tenda.

Io non mi diffondo sopra l'importanza di queste strade, inquantochè dallo studio fatto intorno alle medesime, risulta ormai stabilito che possano riconoscersi in esse i caratteri di strade nazionali, e per conseguenza ormai non rimane altro che provvedervi con apposito disegno di legge, che quanto prima vedrò di poter presentare.

L'onorevole Baratieri ha risollevato la questione che aveva già trattata l'onorevole relatore nella sua relazione, quella cioè delle strade nazionali esistenti, che hanno parti ancora imperfette. È verissimo che noi abbiamo molti tratti di strade nazionali con pendenze eccessive, ma questo è il caso di tutte le strade costruite in tempi ormai lontani da noi. Ciò che ora è intollerabile, allora era la norma comune; lungo tutte le strade, e presso tutti i paesi, vi erano pendenze del 10, 12, e perfino del 20 per cento, che allora non parevano impossibili; insomma, quelle strade soddisfacevano anche in quelle condizioni; ma io ammetto che ai tempi nostri, l'aver di queste strade, è lo stesso

che avere strade tre o quattro volte più lunghe per lo meno, se non assolutamente inutili.

Tuttavia bisogna altresì ammettere, e mi pare del resto che l'ammetta anche la relazione della Giunta, come pure lo stesso onorevole Baratieri, che qualche cosa si va pur facendo tutti gli anni, per migliorare il nostro servizio stradale.

E a questo riguardo, mi permetto di ricordare alla Camera, che quando si discusse il disegno di legge per opere straordinarie, che poi divenne la legge del 23 luglio 1881, anche per le strade nazionali, riguardo ai difetti principali che erano stati segnalati, fu provveduto in rapporto alla parte straordinaria del bilancio. Infatti all'elenco secondo annesso alla tabella B di quella legge, si trovano indicate 35 opere riguardanti strade nazionali esistenti, opere tutte di miglioramento, per una spesa complessiva di 4,595,100 lire. Ed io, nella relazione che precedeva il disegno di legge, ebbi cura di far conoscere, che molte altre imperfezioni rimanevano lungo le strade, ma che erano di quelle di minore importanza, ciascuna delle quali non richiedeva una grande somma, e che sarebbe potuto provvedere di mano in mano colla legge stessa del bilancio.

È vero, o signori, che non si può fare una spesa straordinaria al di là delle 30 mila lire senza una legge speciale, ma è anche vero che quando si tratta di spese risguardanti opere esistenti, e per le quali non c'è innovazione di sorta, si può provvedere col bilancio senza una legge speciale.

La legge del 22 aprile 1869, sul patrimonio dello Stato, stabilisce infatti all'articolo 28 che:

“ Le entrate e le spese si distinguono in ordinarie e straordinarie, e le spese ordinarie in fisse e variabili.

“ Le entrate e le spese, così ordinarie come straordinarie, sono ripartite in capitoli. Le spese straordinarie derivanti da causa nuova, le quali eccedono la somma di lire 30,000, debbono essere approvate con leggi speciali perchè possano essere, tutte o in parte, comprese nei bilanci. ”

Ma devono derivare da causa nuova; qui non c'è causa nuova, è causa antica. Per conseguenza queste piccole correzioni, ancorchè eccedano l'importo di 30,000 lire, per me non sono che opere di manutenzione, e per conseguenza credo che anche senza leggi speciali, possano essere ammesse nel bilancio ordinario, come del resto si è ammesso costantemente dalla Camera per le opere idrauliche relative alla manutenzione degli argini. Piuttosto, quello che potrà essere opportuno di fare, si è di mettere in vista maggiormente queste opere, di-

stinguendole in un capitolo separato, come propose l'onorevole relatore: e a questo riguardo io non avrò difficoltà da opporre.

Intanto tutti gli anni si provvede ad opere di questa natura, ma si provvede naturalmente dentro i limiti delle somme che ordinariamente si destinano in questo capitolo. A queste correzioni che esattamente non fanno parte dei contratti ordinari di manutenzione, si destina un centinaio di mila lire all'anno.

L'onorevole Giunta, e gli onorevoli oratori che hanno parlato, raccomandano di accrescere un po' più questa somma, ed io non avrei certo difficoltà di farlo, quando ragioni di finanza non vi si opponessero.

Questo sulla questione generale.

Quanto alle questioni speciali, sollevate specialmente dall'onorevole Barattieri, ed anche, mi pare, dall'onorevole Lugli, io non ho che da indirizzar loro una parola di ringraziamento per ciò che hanno voluto dire rispetto all'operato dell'amministrazione. Questo ringraziamento posso anche rivolgerlo all'onorevole Francica per la cortesia con la quale mi ha rivolto le sue parole, quantunque egli reclami piuttosto circa cose da farsi, e non circa cose fatte e completate.

Egli ha parlato della necessità di convertire in ferro il ponte di legno sul Lamato sulla strada nazionale da Angitola a Catanzaro. Or bene quello è un ponte di legno che è di 11 travate; si va riparando alla meglio, perchè, fintanto che possono durare i ponti, sieno in legno od in mattoni, non c'è proprio nessuna ragione di fare spese che non sieno strettamente suggerite dalla necessità.

Io non posso dire altro perchè non conosco lo stato di salute di quel ponte; ma se realmente sarà ammalato, faremo fare la diagnosi dai medici chiamati a ciò per loro istituto, e provvederemo con un progetto per poterlo ricostruire anche in ferro; poichè certo è che se dovremo ricostruirlo, forse non si rifarà più in legname.

L'altro ponte, a cui l'onorevole Francica ha accennato, è quello del Pesipè, sulla stessa strada da Angitola a Soverato. Ora, per questo ponte che si trovava veramente in pessima condizione, fu già pensato di provvedere colla legge 23 luglio 1881, perchè trevo indicato alla tabella B, annessa all'elenco secondo di quella legge, al n° 15, *ponte sul Pesipè, sulla strada nazionale delle Calabrie per 38,000 lire*. Questo è già stato appaltato, per cui in questi giorni forse o avranno già incominciati i lavori o avranno data la consegna. Certo è che è appaltato, se quello è il ponte di cui ha inteso parlare l'onorevole Francica.

Su quella stessa strada deve anche eseguirsi una deviazione a cui si è provveduto con la suddetta legge; per questa havvi un progetto che porta la spesa di 170,000 lire, progetto che è stato già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, onde si provvederà quanto prima coll'appaltarlo. Risparmio alla Camera ulteriore perdita di tempo, perchè, ripeto, dopo le dilucidazioni date dall'onorevole relatore, a me pare che non resti altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica.

Francica. Ringrazio anzitutto l'onorevole ministro dei lavori pubblici per le spiegazioni che ha avuto la cortesia di darmi, e aggiungo qualche altra osservazione. Per quanto riguarda il ponte sul fiume Lamato, io spero che lo studio che si farà per verificare il suo stato gli dimostrerà chiaramente la necessità di doverlo assolutamente costruire in ferro. Sono oramai 12 o 13 anni circa che a questo ponte si fanno sempre delle riparazioni che dopo poco tempo sono distrutte, per cui sempre si è nella condizione d'aver le comunicazioni interrotte.

Per quanto riguarda il ponte sul torrente Pesipè, è perfettamente esatto, quanto ha detto l'onorevole ministro, vale a dire, che sono già stati appaltati i lavori; gli fo però osservare che il ponte che si costruisce è in legno, ed io debbo far riflettere che la sua durata sarà di 10 o 12 anni al massimo e poi dovrà essere rifatto ancora, perchè sarà interrotto.

Finalmente, quanto a quell'altra deviazione di cui l'onorevole ministro parlò, non è questione che riguardi il tratto di via del quale io parlai, riguarda il tratto di via da Angitola a Soverato, credo, e su questo io non ho nulla da dire.

Serafini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Serafini.

Serafini. Io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler tener conto della necessità di costruire il ponte sul Burano sulla via nazionale Flaminia, in prossimità di Cagli. La legge delle opere da costruirsi nel decennio 1881-1890 ve lo ha compreso, credo, per la spesa di lire 60,000, ma bisogna riflettere che questo ponte sul Burano mette in comunicazione Cagli colla strada nazionale presso San Geronzio, dove si è fatto un importante lavoro per correggere una forto salita. Ma, senza la costruzione di questo ponte, il lavoro fatto, almeno per la maggior parte, si riduce di nessuna utilità. Io desidererei, anche per recar qualche vantaggio alla popolazione di Cagli, che

che quel ponte venisse costruito al più presto possibile.

Relativamente alla stessa strada Flaminia, io già coll'onorevole ministro dei lavori pubblici parecchie volte sono stato in corrispondenza a proposito della necessità di correggere la salita della Scheggia, dal ponte a botte al paese della Scheggia. Anche per questo esiste già stanziata una somma nella legge di cui si è parlato, per cento mila lire. La modificazione sarebbe necessaria che fosse fatta con un *tunnel*, giacchè si tratta di superare una differenza di livello di circa 85 metri sopra una distanza di poco più che 800 metri. Quindi sarebbe necessario un allungamento immenso, a cui si potrebbe riparare colla costruzione di un *tunnel*, e credo che a tal riguardo già siano stati fatti studi.

Io comprendo che il *tunnel* potrà portare una spesa ragguardevole di fronte ad un lavoro di svolgimento a zig-zag; ma ognuno sa che anche l'accorciamento della linea ha una certa importanza, oltrechè con esso si mette più al sicuro la strada stessa.

Pregherci quindi l'onorevole ministro di volerli dare qualche risposta, relativamente alle due osservazioni che ho fatte.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baratieri.

Baratieri. Sotto l'amministrazione dell'onorevole Baccarini si è compiuta la grande opera della strada che congiunge la sommità del valico del Tonale al villaggio di Ponte di Legno, e per tal modo si è rimediato al gravissimo inconveniente che io notava prima, poichè si è congiunto il Trentino non solamente per mezzo del passo dell'Aprica colla Valtellina, ma anche colla strada nazionale di Val Camonica. Questa è una delle glorie dell'onorevole Baccarini nelle costruzioni delle strade nazionali. Io rammento che i comuni a mostrargli la loro riconoscenza hanno battezzato uno dei ponti più belli della strada col nome di *Belvedere Baccarini*. Ma questo tratto di strada è ora quasi completamente rovinato; il nubifragio dello scorso autunno si è scatenato su quella località ed ha rovesciato ponti ed opere di costruzione, per cui ci occorre una grandissima spesa a restaurarlo.

E ricordo inoltre che malgrado tutti i miglioramenti fatti con moltissimo zelo dall'amministrazione dei lavori pubblici, la strada nazionale di Val Camonica ha ancora alcune strette nella traversata dei villaggi; ed ha ancora delle pendenze che la rendono imperfetta e tarda in confronto dei grandi scopi cui deve servire. Del resto io ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici delle sue dichiarazioni delle quali sono soddisfatto.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io non posso che tener conto delle raccomandazioni fatte dall'onorevole Serafini, in quanto al ponte cui ha accennato, per provvedere secondo i mezzi che si hanno o secondo quelli che si potranno procurare, semprechè sia proprio nella condizione di quello a cui accennava poc'anzi l'onorevole Francica.

In quanto alla salita della Scheggia l'onorevole Serafini ha fatto una questione tecnica, ed io non posso far altro che promettere di far esaminare colle stesse sue parole l'argomento, perchè io al riguardo ora non potrei proprio dirgli se sia meglio fare il *tunnel*, o svolgere la strada secondo il metodo solito. Io così a lume di ragione credo che il suo suggerimento potrà avere diritto a grandi riguardi, perchè anche il sostituire i *tunnels* alle costruzioni ordinarie è una delle cose che nelle costruzioni moderne piglia una certa estensione; ma egli converrà con me che più di questo non potrei promettergli in modo assoluto, non conoscendo io e non avendo diritto di conoscere *intus et in cute* la questione.

In quanto all'onorevole Baratieri, lo ringrazio delle sue gentili parole, ed anche dell'onorifico annuncio che mi ha dato; assicurandolo che per i danni che saranno stati cagionati dalle ultime piene alle strade da lui accennate, se non sono compresi tra quelli a cui ha provveduto la legge dei lavori straordinari, saranno sempre compresi nelle opere urgenti di manutenzione.

Presidente. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito il capitolo 9, con lo stanziamento di lire 7,220,079 97.

(È approvato.)

Capitolo 10. Concorsi obbligatori per opere stradali, lire 20,739.

(È approvato.)

Acque. — Capitolo 11. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1^a categoria e di irrigazione, lire 1,100,000.

(È approvato.)

Capitolo 12. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2^a categoria, lire 4,900,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Io non domanderò un aumento su questo capitolo, quantunque, come ho già altre volte su questo bilancio accennato, lo stanziamento che si fa per le riparazioni ordinarie e per la manutenzione delle arginature di 2^a categoria, sia veramente troppo esiguo, rispetto all'importanza delle opere che si devono mantenere. E tanto più

non domanderò ora aumento, essendoci quest'anno una legge per ispese straordinarie.

Non farò nemmeno questioni tecniche sul modo di prevenire i disastri e di correggere l'andamento di alcuni fiumi. Facendo parte di una Commissione tecnica, nominata espressamente dall'onorevole ministro, per esaminare la questione dei fiumi veneti, che furono causa di tanti disastri, io debbo usare molta riserva, per riguardo e rispetto ai miei colleghi della Commissione; mi limiterò quindi a brevi osservazioni e raccomandazioni.

La prima osservazione che debbo fare si riferisce alle difficoltà che furono opposte per l'ammissione di alcune difese del Brenta superiore nelle provincie di Vicenza e di Padova. Sono reclamate delle difese nella località delle Tezze a sinistra del Brenta in provincia di Vicenza: sono reclamate delle difese nelle località di Santa Croce Bigolina, di Fontaniva, di San Giorgio in Bosco, e San Giorgio in Brenta, di Ghiarabassa e di Campo San Martino. Le difficoltà provengono da una non retta interpretazione dei decreti reali coi quali si classificarono le opere idrauliche di seconda categoria delle provincie venete. Pare che gli uffici locali siano caduti in un equivoco e che ritengano come opere esclusivamente di seconda categoria quelle che furono elencate col decreto reale del 29 agosto 1875, n° 2686, e dimentichino che con decreto reale della stessa data, ma che porta il n° 2693, fu pubblicato un elenco complementare per ulteriori opere che si classificavano in seconda categoria, e che fino al 1875 non erano in amministrazione dello Stato. Per uno scrupolo l'onorevole Spaventa, ministro d'allora, scrupolo apprezzabilissimo, perchè quando si tratta di danaro pubblico sta bene che il Parlamento intervenga, subordinò l'attuazione del secondo elenco alla conferma per legge, e nel 1876 con legge del 9 luglio, n° 3200, anche il secondo elenco fu approvato ed ha valore di legge. Per cui oggidì sono in seconda categoria tutte le opere che hanno un grande interesse nella difesa delle provincie sul Brenta, da poco inferiormente a Bassano, sino al principio delle antiche arginature regie.

E siccome queste difese appunto si riferiscono a questo tronco superiore del Brenta, non vi è dubbio che, se le difese che sono reclamate hanno un vero interesse per le provincie, devono essere eseguite come opere di seconda categoria. Per me la cosa è chiara, e non c'è questione. Sono anzi sicuro che il Ministero dei lavori pubblici darà istruzioni a questi uffici, togliendo loro ogni dubbio, perchè facciano a tempo le proposte.

La seconda osservazione, e fu già questa toccata

dall'onorevole Romanin-Jacur nel suo eloquente discorso di ieri, si riferisce ad alcune opere che hanno il vero carattere di opere idrauliche di seconda categoria, ma che nell'elenco del 1875 non furono in verun modo comprese.

Accenno ad alcune di queste opere, la importanza vera delle quali fu dimostrata nella disastrosa occasione delle piene autunnali scorse. Queste opere, che hanno il vero carattere di seconda categoria, per l'Adige sono: le arginature ora consorziali o private, di poco inferiormente a Verona sino al principio delle arginature di seconda categoria.

A proposito della importanza di queste opere, mi basta ricordare l'allagamento avvenuto da San Giovanni Lupatoto verso Legnago e l'allagazione molto grave e dannosissima avvenuta a sinistra d'Adige per la rotta presso Belfiore.

Il territorio compreso fra la sinistra d'Adige e la destra dell'Alpone fu tutta allagata e la bonificazione Zerpana altamente sommersa, e credo che in parte lo sia ancora. Sicchè non v'ha dubbio che quelle arginature, quando bene si considerino, hanno il carattere di opere idrauliche di seconda categoria.

Ricorderò inoltre l'arginatura destra dell'Astico da Montecchio Precalcino fino alla sua confluenza nel Tesina.

Le rotte in questa arginatura sono frequenti, e nell'autunno scorso si ebbero ben due debordazioni. Il danno che consegue da queste rotte non è soltanto del territorio, che trovasi a destra dell'Astico, ma è principalmente della città di Vicenza, inquantochè le piene dell'Astico si vanno a rovesciare nel Bacchiglione, poco superiormente a Vicenza, con inondazione di quella città e con perturbamento del regime del fiume Bacchiglione. È di una assoluta necessità che le arginature, almeno la destra, dell'Astico sieno poste in seconda categoria, e si provveda a renderle stabili, sicure con l'opera del Governo, cioè, dell'amministrazione idraulica, perchè il consorzio, che adesso lavora, non ha mezzi sufficienti per fare quelle opere che possono garantirne la stabilità.

La terza opera da classificare in seconda categoria è quella dell'arginatura destra e sinistra del colatore Masina, influente del Gorzone, del quale ha ieri parlato l'onorevole Romanin-Jacur. L'omissione di quest'opera fu una vera dimenticanza.

L'ufficio d'Este non avvertì che il Masina era un influente del Gorzone, e che essendo l'arginatura sinistra del Gorzone in seconda categoria, necessariamente dovevano essere posti in seconda categoria anche gli argini destro e sinistro del Masina stesso, sino al limite del rigurgito.

La rotta avvenuta in quel colatore portò estessime allagazioni, che danneggiarono i territori bassi dei distretti d'Este, di Monselice e di Conselve.

Dovrei anche raccomandare la difesa del Mella, per la quale gli interessati, che hanno subito in quest'autunno danni gravissimi dai trabocchi di quel fiume-torrente, hanno fatto reclami perchè quelle opere siano poste in seconda categoria. Ma, rispetto al Mella, mi limito a fare una raccomandazione, ed è: che essendo tuttora aperta la rotta ai Girelli, per la chiusura della quale occorrono 66 mila lire, le quali è impossibile che il solo consorzio possa spendere, sia accolta la istanza fatta da quel consorzio per avere il concorso governativo della metà, assicurato dalla legge che fu approvata in dicembre per soccorsi ai consorzi: questo soccorso sia dato al più presto, affinchè quel consorzio possa, coll'aiuto governativo e coll'aiuto anche della provincia di Brescia, chiudere al più presto quella rotta.

Quanto a queste aggiunte di classificazione, che sono urgenti, spetterà poi ai corpi morali interessati seguire la procedura indicata dalla legge dei lavori pubblici. A me basta ricordarle.

Ora debbo venire ad un altro argomento; e questo è proprio relativo al capitolo di cui ora ci occupiamo. In presenza dei grandi disastri avvenuti nel passato autunno, l'onorevole ministro dei lavori pubblici diede provvedimenti pronti, larghissimi; ed il paese gliene deve riconoscenza, perchè, senza le disposizioni e le istruzioni da lui date, e le facoltà accordate agli uffici del Genio civile ed alle prefetture, difficilmente si sarebbe potuto in tempo relativamente breve, chiudere le molte rotte che si sono verificate, e specialmente quella disastrosissima dell'Adige a Legnago.

Ma, oltre a questi lavori urgentissimi di immediata riparazione, bisogna pensare a prevenire nuovi disastri, ed a mettere le arginature in condizioni da resistere alle nuove piene, che possono ben presto succedere.

Alcuni pensano che le piene dell'autunno scorso siano state straordinarissime, sieno di quelle piene, che si ripetono ogni secolo, e che sono veri cataclismi; ma, a chi bene consideri non può sfuggire che le piene dei fiumi sono in aumento progressivo e qualche volta si verificano periodi di frequenti stagioni piovose e di piene.

Mi ricordo che l'illustre professore Toaldi, nel principio di questo secolo, fece studi sulla meteorologia, è specialmente sulle piogge, in relazione ai fiumi delle provincie venete e riscontrò periodi di ricorrenza di annate asciutte e di annate

piovose. (*Interruzione vicino all'oratore*) Sì, il professore Toaldi, zio del nostro collega, modestissimo prete, ma di molto ingegno, che può ritenersi il padre della meteorologia fisica moderna.

Non bisogna dunque cullarsi nella fiducia che le altissime piene non si possano riprodurre in breve. Simile fiducia ci ha fatto incorrere in omissioni o ritardi che ci costarono assai cari.

Nel 1868 avvennero delle rotte per tracimazione, ma non si badò a quell'avvertimento, non si rialzarono in tempo gli argini che mancavano di *franco*. Nel 1872 abbiamo avuto la disastrosissima rotta del Po a Ronchi di Reverè, la quale si sarebbe potuta evitare se a quell'arginatura si fosse dato il *franco* normale stabilito dai regolamenti fluviali; lo stesso provvedimento ci avrebbe risparmiato l'anno decorso la disastrosa rotta dei Masi, la quale si sarebbe chiusa assai difficilmente, se non fosse sopravvenuta la rotta superiore di Legnago. Comprendo che per mettere in istato normale tutte le arginature, occorrono spese notevolissime.

Egli è perciò che nelle discussioni dei bilanci precedenti, ho insistito perchè si stabilisse in questo capitolo uno stanziamento maggiore; e con questa misura di previdenza si sarebbero evitate gravi iatture e alle provincie e al Tesoro della nazione. Perciò io debbo necessariamente raccomandare, giacchè abbiamo fatto una luttuosa esperienza nell'autunno scorso, di non lasciarci più cogliere all'impensata, ed esorto l'onorevole ministro di sollecitare i lavori di rialzo delle arginature in modo che esse abbiano il *franco* normale. Gli eccitamenti dal ministro dati agli uffici del Genio civile trovarono risposta; ed io so che gli uffici e gli ingegneri gareggiarono e gareggiano di zelo nel presentar progetti; so che molti di questi progetti per lavori di riparazione e di rialzo delle arginature furono approvati, e ne fu disposto l'appalto di urgenza. Ma purtroppo per alcune provincie, le approvazioni dei progetti già presentati non sono ancora giunte, ed io raccomando vivamente che, per le provincie di Treviso e di Udine, sia disposto affinchè i progetti già presentati siano al più presto approvati e ne sia ordinata immediatamente l'esecuzione sotto le riserve di legge, senza attendere la esecutorietà dei contratti di appalto; dappoichè la legge di contabilità ammette questo sistema, e l'onorevole ministro l'ha già adottato per molti altri lavori.

Io devo ricordare (non mi occuperò delle arginature dell'Adige, importantissime, le quali, sono certo, senza por tempo in mezzo, saranno messe in condizioni di sicurezza) che da Salgareda a San Donà di Piave, la tracimazione delle argi-

nature, tanto a destra che a sinistra del Piave, fu generale, e si verificarono in quel tronco di fiume sei o sette rotte; che la tracimazione fu generale a sinistra del Tagliamento, da Madrisio sino oltre Latisana; e a destra da superiormente a Malafesta sino al Cravatto: e si ebbero tredici rotte; che la tracimazione fu poi generale nell'arginatura del Meduna, da superiormente alla strada ferrata sino al principio dell'arginatura di seconda categoria a Rausedo, e inferiormente dalla ferrovia sino al confine trevigiano, e vi si verificarono molte rotte, alcune delle quali produssero gravissimi danni. Il paese di Prata, al pari di quello di Ronchis sul Tagliamento, ebbe molte case rovinate dalla irruzione delle acque.

Questi danni bisogna evitarli; quindi raccomandando vivamente che i progetti che sono già presentati, o che saranno presentati fra breve, per il rialzo di queste arginature, siano sollecitamente approvati e ne sia ordinata la esecuzione di urgenza.

Se a Latisana non abbiamo avuto un disastro eguale a quello di Ronchis, si deve attribuirlo alle rotte superiori; ma, se non si provvede presto a rialzare la arginatura che fronteggia Latisana, in una piena prossima, anche quel paese, che andò salvo per miracolo, dovrà forse lamentare un gravissimo disastro. Chi ha veduto Ronchis, le sue case rovinate, le famiglie disperse, può farsi un'idea del disastro gravissimo che avverrebbe, se una rotta si verificasse nell'interno del paese di Latisana. Io quindi sono certo che l'onorevole ministro, animato com'è da ottime intenzioni, vorrà provvedere a dare alla sua amministrazione (che merita lode) le opportune istruzioni affinché si perseveri in quell'alacere impulso, che egli ha saputo imprimere nel principio, almeno fino a che quei territorî siano posti al sicuro da nuovi disastri.

L'onorevole Romanin-Jacur parlò anche delle difese di piena. Sul sistema delle difese di piena io non ho nulla a ridire, giacchè il regolamento relativo, il quale, se ben ricordo, porta la data del 1870, non è che la riproduzione di quelli stabiliti dalla Repubblica veneta e che hanno un'applicazione secolare. Soltanto bisogna badar bene che nelle condizioni presenti, nelle quali ognuno si fa arbitro e padrone, specialmente se è rinforzato dall'autorità di uomini politici, non si prenda la mano agli ingegneri e ai funzionari idraulici. Gli ingegneri devono avere la direzione delle difese, gli altri debbono cooperare, ma subordinati agli ingegneri, e mai surrogarsi a loro, e mai imporsi come è avvenuto in qualche caso.

In quanto ai pagamenti, ne parleremo quando si

discuterà la riforma della legge di contabilità. Ma io credo che anche colla legge presente, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici interpellerà il suo ufficio di ragioneria, gli saranno indicati alcuni temperamenti, che gioveranno a sollecitare efficacemente i pagamenti dei lavori urgenti, perchè il sistema presente è cagione di ritardi dannosi all'erario ed al servizio pubblico.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

Lugli. L'onorevole Romanin-Jacur ieri ebbe note dolenti sulle condizioni infelici di alcuni torrenti, specialmente del Veneto. La nota lugubre oggi è stata toccata dall'onorevole Cavalletto, il quale, mentre ha prodotto nell'animo mio un senso di ammirazione per le sue convinzioni profonde, mi ha indotto a dire poche parole, anche in ordine ad altri fiumi e ad altri torrenti che attraversano l'Italia in territorî diversi dal Piemonte, dalla Lombardia e dal Veneto; voglio dire ai torrenti che attraversano in genere le provincie emiliane, e specialmente la bolognese.

Io intendo parlare del Reno, il quale in diverse circostanze ha portato la desolazione in plaghe ubertosissime, che formano l'orgoglio dell'Italia nostra in fatto di coltivazione. Nè io intendo d'occupare la Camera in lunghi discorsi sopra questo argomento, e tanto più me ne dispenso perchè so di dirigermi ad un ministro il quale in materia idraulica, è sommo fra i sommi; cosicchè è un argomento che a lui è famigliarissimo.

L'onorevole Cavalletto diceva poc'anzi: siamo previdenti, evitiamo danni maggiori; e queste parole sue erano, e sono sì eloquenti, che non hanno bisogno di commento. Ma, per essere previdenti, bisogna pensare alle cose in tempo opportuno, ed io, che rappresento una provincia solcata dal Reno, non aspetto il disastro, ma invoco i provvedimenti per evitarlo.

Ricordo che in occasione delle ultime rotte del Reno il Governo si impensierì della condizione infelice delle pianure bolognesi; ricordo come Commissioni fossero nominate per suggerire i provvedimenti necessari ad impedire il rinnovarsi di quei disastri. Mi pare che in altra circostanza fosse qui ricordato che era stata nominata una Commissione per riconoscere se o meno si doveva mantenere al Reno il corso attuale, o se non si doveva tornare ad un antico disegno, quello cioè di immettere il Reno nel Po. Io comprendo benissimo che forse oggi la questione è già risolta, dopo le disgraziate vicende ricordate dall'onorevole Cavalletto poc'anzi per le ultime rotte del Po; poichè dopo le ultime rotte, difficilmente si potrà indurre

il Governo ad immettere nel re dei fiumi anche il picciolo Reno; ma se quel provvedimento non dev'essere adottato, è bene che ciò avvenga per consiglio della Commissione che ho ricordato.

Le autorità locali, le quali pure si occupano con grande sollecitudine della infelice condizione di quelle campagne aspettano il voto di quella Commissione, lo aspettano da lunghi anni, ed io credo sia giunto il momento che quella Commissione debba pronunciarsi, perchè o il Reno viene immesso nel Po, ed allora tutta quella vastissima ed ubertosa pianura avrà il suo scolo naturale e quelle campagne rifioriranno maggiormente; o il Reno deve conservare l'attuale andamento, e lo scarico delle sue acque in mare, ed allora bisogna provvedere definitivamente allo scolo di quella vasta ed ubertosa pianura dalle arginature del Reno rinchiusa, sia con una botte sotterranea al Reno stesso, come era stato da taluno proposto ultimamente, sia mediante canali, in modo da dividere le acque e far sì che la pianura bolognese abbia facile deflusso.

Ora, le mie parole si compendiano in questa conclusione, nel pregare, cioè l'onorevole ministro dei lavori pubblici a far sì che la Commissione nominata alcuni anni addietro per suggerire i rimedi necessari ad allontanare i pericoli di rotte del Reno e per dare libero scolo alle acque della pianura bolognese, pronunci il suo giudizio. In seguito a quello si vedrà quali altri provvedimenti siano da prendersi dal Governo per allontanare quei pericoli a cui hanno accennato molto bene ieri l'onorevole Romanin-Jacur ed oggi l'onorevole Cavalletto, e perchè le acque delle campagne bolognesi abbiano facile e libero scolo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Finzi.

Finzi. Non vengo a rimpiangere disastri, non vengo a chiedere aumento di spese, vengo solamente a pregare la Camera di voler prestarmi un po' di attenzione, io la prego di ristabilire il significato della legge che regola le opere idrauliche di seconda categoria. Leggo all'articolo 94 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865:

“ Col concorso delle provincie e degli interessati lo Stato provvede alle opere lungo i fiumi arginati e loro confluenti parimenti arginati. ”

Ora, attraverso gli argini dei grandi fiumi noi abbiamo degli opifici che chiamansi chiaviche. Tali chiaviche vengono chiuse ogni volta che il fiume innalza le proprie acque, perchè funzionino come la continuazione della diga che preserva i territori circostanti. Vengono poi aperte le chia-

viche, s'innalzano, cioè, le saracinesche quando i fiumi presentano un pelo d'acqua che permette l'immissione nel fiume delle acque pluviali dei territori circostanti.

Si può egli credere che la legge abbia una interpretazione di tal natura, la quale escluda dalle arginature e dall'obbligo della loro manutenzione le chiaviche che in vari punti le attraversano? Io ho sempre creduto che no. E mi pareva così semplice tal criterio, che dinanzi alla sola sua enunciazione qualunque altra interpretazione sottile avrebbe dovuto cedere il posto.

Io leggo parimente nella stessa legge, articolo 104: “ Sono mantenute, per tutto ciò che non riguarda le spese poste a carico dello Stato e delle provincie dalla presente legge, le convenzioni e le legittime consuetudini vigenti, che in qualche località disponessero diversamente da quanto è prescritto negli articoli precedenti. ”

Or bene, vi ha un territorio di una provincia nella quale esistono convenzioni che traggono data *ab antiquo*, consuetudini non mai alterate, ed impegni per cui la manutenzione delle arginature qualificate di seconda categoria, e le opere esistenti sopra le stesse ed attraverso le stesse furono sempre sostenute dallo Stato od intieramente od in proporzione del concorso suo nelle opere di 2^a categoria. Dopo queste premesse, mi conviene ritornare sopra una raccomandazione che l'anno scorso su questo stesso argomento dovetti rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici. L'amministrazione pubblica si era impuntata nel volere stabilire che la manutenzione di queste interruzioni nella arginatura di 2^a categoria dovesse ricadere a carico dei consorzi di 3^a e 4^a categoria.

Or bene, o signori, se la legge, come fa, non stabilisce chiaramente a quale categoria debbano imputarsi le spese delle opere che attraversano gli argini di 2^a categoria, io credo che se ne dovrebbe fare una in considerazione della grande importanza dell'argomento, in considerazione dei grandi pericoli che esistono (di carattere per lo meno provinciale, se non interprovinciale), ogni qual volta queste opere non siano guardate con grande zelo, con grande intelligenza, con immediata vigilanza, al punto di poter scongiurare le insidie dei grandi fiumi, quando sono in piena.

Ho bisogno di spiegarvi, o signori, che se una di quelle chiaviche fosse rotta, se uno di quei tagli riuscisse aperto, l'onda prepotente andrebbe ad invadere tutti i territori circostanti? Che sarebbero i fiumi i quali trascorrerebbero su questi terreni per insufficienza delle dighe che devono inserirli? L'insisterò di più, per ispiegar cosa così

semplice, sarebbe recare offesa alle intelligenze più comuni di quante son qui, ove abbondano anzi intelligenze fortissime.

Or bene, io proponeva l'anno scorso all'onorevole ministro dei lavori pubblici, di pensar subito alla pretesa della pubblica amministrazione, riferibile al volere che la manutenzione di tali opere ricadesse a carico dei consorzi di 3ª e 4ª categoria.

Egli, con quella gentilezza che lo distingue, mi disse che non dipendeva direttamente da lui, ma che sarebbe ritornato sullo studio del quesito. Io certamente, data questa premessa del buon volere dell'onorevole ministro, e della sua alta intelligenza, non sono rimasto punto in dubbio, che il risultato del suo studio sarebbe stato appunto di non risollevar più la pretesa dell'amministrazione. Invece ho avuto la mala fortuna di leggere, non è molto, un decreto reale provocato dal ministro dei lavori pubblici, nel quale si attribuisce esclusivamente ai consorzi di 3ª e 4ª categoria l'onere della manutenzione di questi edifici.

Io credo erroneo il concetto che informa quel decreto. Voi stessi ne converrete appena pensiate all'argomento cui si riferisce, e che vi ho esposto in modo semplicissimo. Qual rimedio contro quel decreto? Debbo io insistere nel rivolgere preghiere all'onorevole ministro il quale ha mostrato che in questo caso il potere esecutivo non interpretò e non applicò la legge nel senso che a me pare dovesse essere puramente o semplicemente intesa, puramente e semplicemente applicata? Debbo proporre un disegno di legge dichiarativo? Debbo sottoporre alle deliberazioni della Camera un argomento per cui, secondo me, non occorre nessuna disposizione? Ma semplicemente che sia dichiarato che l'intelligenza di questa disposizione di legge è diversa nella mente del Corpo legislativo da quella che nella mente dei Corpi consultivi?

Per il momento non porto la mia analisi sulla motivazione del decreto: vi indicherei alcuni tra gli argomenti addotti che ci metterebbero in dubbio non già sull'intelligenza, ma sulla eccessiva intelligenza dei Corpi consultivi; su quel che v'è di così cavilloso, che confina col sofisticato fino al punto da portarci per buono argomento se siano stati creati prima gli scoli e poi le chiaviche, o prima le chiaviche e poi gli scoli; proprio la questione bizantina che prima abbia esistito se l'uovo ovvero la gallina! (*Si ride*) Vi hanno altri argomenti di pari forza.

Si tratta, per esempio, di applicare la parola *confluente* alle acque che s'introducono nel fiume, distinguendola dalla parola *influyente*; e si sostiene

che se fosse stata adoperata quest'ultima, diventavano opere di seconda categoria queste chiaviche che non sono altro che un fatto continuo colla diga riparatrice dalle onde.

Ma vi faccio grazia di questa analisi per il momento, riservandomi, qualora sia il caso, di tornarvi su.

Nelle condizioni in cui mi trovo, ripeto che non mi conviene l'ordine del giorno; non mi conviene presentare una proposta di legge; non mi conviene nemmeno di sollecitare con insistenza indiscreta l'onorevole ministro, poichè l'anno scorso io gli aveva rivolto le istanze più cordiali e più animate che potessi fargli su questo argomento, e, come ho detto, ne ho avuto un risultato poco corrispondente al mio desiderio.

Io non trovo altra via fuori quella di proporre una semplicissima aggiunta al capitolo 12 che riguarda la manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di seconda categoria. Badate, che non propongo nessun aumento di somma in bilancio perchè io credo che non ci sia bisogno di nessuna spesa, ma soltanto di una vigilanza assidua. Non si rendono necessarie delle spese quando non sia il caso di provvedere istantaneamente.

E perciò io credo di proporre alla Camera una semplice aggiunta alla dizione del capitolo 12. Dove è detto: "manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di seconda categoria," vorrei fosse aggiunto, e prego la Camera di consentirmelo: "non escluse le chiaviche esistenti attraverso gli argini della stessa categoria."

Questa è la mia proposta. Non domando nessun aumento al capitolo, perchè lo credo affatto inutile; mentre, se si verificasse la necessità, basterebbero certamente i fondi per le spese eventuali.

Non propongo una legge perchè la legge c'è, e si tratta solamente del modo di applicarla e di intenderla nei suoi termini più semplici. Io non saprei trovare termini più chiari di quelli dell'articolo 94; quindi non saprei proporre una legge speciale che fosse interpretativa o completiva di quella che esiste.

Dopo ciò, io prego l'onorevole ministro di voler secondare questa volta la mia proposta, di voler convenire in questo modo di esplicazione ed applicazione dell'articolo 94, accettando quest'aggiunta che per sè stessa non altera il capitolo sul quale si discute, ma lo completa, e al tempo stesso ci assicura da eventuali procedimenti giudiziari, i quali non dovrebbero essere necessari.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sormani-Moretti.

Sormani-Moretti. Dovere e sentimento mi spin-

gevano con forza irresistibile a segnalare al Governo varî inconvenienti gravissimi che occorrono nel regime delle acque della provincia di Venezia. Per questo io mi era fatto inscrivere al capitolo 11, che è il primo della categoria riguardante il regime delle acque. Io volevo segnalare particolarmente all'onorevole ministro la necessità di un regolamento lagunare, che dovrebb'essere al più presto pubblicato. Ma poichè questo tema, come il ministro stesso amichevolmente mi osservava, trova sede migliore al capitolo 21: *Porti e spiagge*, mi riservo di parlare su quel capitolo.

Mi limiterò ora però nel chiedere al ministro se egli possa rassicurare quelli che s'interessano al bene della provincia di Venezia e particolarmente quel Consiglio provinciale (che invano molte volte si pronunciò in argomento) che verrà posto fine all'anomalia speciale, per la quale la provincia di Venezia, sola fra le provincie del regno, è soggetta a sei diversi uffici del Genio civile. Questa ripartizione di giurisdizione, poco razionale, e che ha molti inconvenienti, venne istituita, non senza ragione, dal Governo austriaco, il quale, tenendo la sede della luogotenenza per tutte le provincie venete in Venezia stessa, aveva ivi coll'ufficio centrale delle pubbliche costruzioni il vantaggio di poter riunire le diverse proposte dei diversi singoli uffici provinciali del Genio civile e dare loro pertanto dal centro colla superiore sanzione un uniforme indirizzo. Ma, cessato il dominio austriaco, e mutato quell'ordinamento amministrativo di luogotenenza regionale in Venezia, invece che di uniformarsi a quanto si stabilì per altre provincie del regno, si peggiorò quella anomala condizione, perchè il riparto di Dolo distolto da Venezia fu anch'esso assegnato all'ufficio di Padova.

Gl'inconvenienti che vengono da questo stato di cose sono gravissimi, e non starò a ripeterli, perchè il ministro li può trovare rilevati ed enumerati in molte relazioni ufficiali delle autorità di Venezia, o ricordati in pubblicazioni rivestite pure di carattere ufficiale, nonchè, come ho già detto, nelle rimostranze ripetute del Consiglio provinciale di Venezia. E questi inconvenienti sono tanto più gravi, inquantochè vi fu, o almeno si credette di ravvisare, una diversità di interessi tra la provincia di Venezia e le finitime, specialmente in ordine al tanto invocato bando del Brenta dalla laguna di Chioggia.

Fortunatamente l'istesso onorevole Cavalletto dichiarò anche l'anno scorso che questi diversi interessi, queste contestazioni, sono omai del tutto cessate, e che anche gli abitanti di terraferma si

sono persuasi come l'innalzamento progressivo della laguna poteva riuscire un giorno poi a nuocere eziandio allo scolo dei loro campi. Io me ne rallegro altamente, come mi compiaccio, dell'opinione favorevole ai lavori del Brenta, che diede così l'anno scorso l'onorevole Cavalletto, il quale certo in oggi la confermerà. Ma tuttavia i lavori, che furono per legge prescritti, non sono ancora incominciati; ed io credo che convenga, con un pronto inizio di quei lavori e con quelli altri occorrenti per la sistemazione del Sile, tranquillare anche coloro, i quali, male a proposito certo, pur tuttavia, diffidano per questi ritardi. Io ho piena fiducia nell'onorevole ministro, il quale è molto dotto nelle cose lagunari, e dal quale anzi appresi molti argomenti in favore di questi interessi. Ed io spero e confido che l'onorevole ministro vorrà, all'atto pratico, provare come non vi possano essere ragioni di ritardo a sistemare questi importanti interessi.

Presidente. L'onorevole Borghi ha facoltà di parlare.

Borghi. Io ho domandato facoltà di parlare unicamente per associarmi all'onorevole Cavalletto nel pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler portare la sua attenzione sulle opere idrauliche di terza categoria, le quali meritano di essere passate nella seconda; e specialmente per pregarlo di classificare in questa categoria gli argini della riva sinistra dell'Adige subito al disotto di Verona. Fino al giorno d'oggi, si è ritenuto che questi argini non fossero che di un interesse tutto affatto speciale ai proprietari frontilizi; ma, invece il fatto ha dimostrato, colle rotte di San Michele e di San Martino, che la loro importanza è molto maggiore: per queste rotte le acque dell'Adige si sono appoggiate agli argini del torrente Illasi, superati i quali, le acque hanno invaso tutto l'esteso territorio che si trova fra l'Adige, l'Alpone e la ferrovia da Verona a Vicenza, cioè l'intero territorio del comune di Belfiore e gran parte di quello del comune di Caldiero e di San Bonifacio, producendo una vittima umana, ed allagando 6000 e più ettari di terreni coltivati.

Cavalletto. Più! più!

Borghi. Io, quindi, prego caldamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler fare esaminare la necessità di passare in seconda categoria queste opere e questi argini della riva sinistra dell'Adige. Lo prego anche di voler fare studiare il modo di dare scolo alle acque del bacino Zerpano, poichè in gran parte quei terreni si trovano tuttora, e rimarranno per molto tempo, allagati. Non solo nelle circostanze straordinarie, ma anche nelle

ordinarie piene annuali, questi terreni si trovano e rimangono allagati a cagione del regime dei corsi di acque superiori. Quel bacino si trova talmente chiuso all'estremità sud, che le acque vi rimangono per lungo tempo. Prego quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volersi occupare dello scolo delle acque del bacino Zerpano.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gorio.

Gorio. Ho chiesto di parlare per associarmi ancor io alle raccomandazioni dell'onorevole Cavalletto al ministro dei lavori pubblici, circa la necessità di provvedere alla rotta dei Girelli, verso il torrente Mella. Colgo l'occasione per ringraziare l'onorevole Cavalletto d'aver voluto oggi dare una prova della sua generosità e della sua equanimità nel prendere a cuore gl'interessi della mia provincia. Mi unisco a lui nel pregare nuovamente l'onorevole ministro di voler provvedere ai tanti interessi di quella plaga, che trovasi tuttora allagata dal Mella. E poichè l'onorevole ministro ebbe in passato a manifestare disposizioni benevole a questo riguardo, confido ch'egli vorrà dar loro effetto al più presto possibile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salaris.

Salaris. Prendo occasione da questo capitolo per ricordare all'onorevole ministro dei lavori pubblici come, nella discussione della legge sulle opere idrauliche, io raccomandassi a lui caldamente l'arginamento del fiume Mannu, che scorre presso il comune di Decimo e presso altri comuni. Ricordo con quanta giustizia e cortesia egli promettesse, in quella circostanza, di voler classificare quel lavoro come opera di seconda categoria.

Io presi atto della sua promessa e vi feci allora e vi faccio ancora oggi assegnamento. Però, tuttora di questa opera non si è fatta cosa alcuna. Non si è neppure principata; anzi non saprei se il progetto di arginamento di quel torrente sia stato approvato dal ministro e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Non dubito certamente della attività dell'onorevole ministro; debbo pensare, anzi, che siano insorte difficoltà le quali gli abbiano impedito di proseguire l'opera sua.

Ma io colgo questa occasione, ripeto, per rinnovare a lui la mia raccomandazione, per ricordargli la sua favorevole accoglienza, e poscia per aggiungere alla raccomandazione una nuova preghiera che è questa: che egli voglia, con la attività che lo distingue, rimuovere ogni ostacolo e dar principio a questa opera. Io attenderò la sua esplicita dichiarazione, ed in anticipazione gliene rendo grazie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Una frase dell'onorevole Sormani-Moretti, che poi fu da lui corretta, mi faceva ricordare le guerre fratricide fra padovani e veneziani, quando si ammazzavano allegramente (*Sì ride*) per i tagli del Brenta a Santo Ilario che i padovani volevano aperti e i veneziani volevano chiusi.

Quell'epoca, onorevole Sormani-Moretti, è finita per sempre e felicemente finita. Non ci sono oggidì collisioni di interessi fra Venezia e la terraferma; me lo creda, non vi sono collisioni; e la idea sua di stralciare dalla giurisdizione degli uffici di Treviso e di Padova gli ultimi tronchi dei fiumi Piave, Brenta, Livenza sarebbe una idea che risulterebbe, ritenga pure, a danno dei territori della stessa provincia di Venezia.

Le difese degli ultimi tronchi del Piave, del Livenza, del Brenta, ed anche del Tagliamento, non interessano soltanto la provincia di Venezia, quanto quelle di Udine, di Treviso, di Padova, perchè le rotte che avvenissero in quei tronchi di fiumi si ostenderebbero largamente sui territori delle provincie finitime.

Nel 1845 e 1846, io fui ingegnere del riparto del Cavarzere, che dipendeva da Rovigo, e posso dire che nella memoranda piena del 1845, che in quel tronco dell'Adige fu la massima ed è ancora colà la maggiore, io misi tutto l'impegno nel sostenere quella difesa, sebbene dipendessi dalla provincia di Rovigo e appartenesse quel tronco di Adige alla provincia di Venezia.

Gli uffici del Genio civile non hanno parzialità; fanno il loro dovere, e sarebbe funesto spezzare, dirò così, i fiumi, secondo la giurisdizione amministrativa delle provincie, sottrarli agli uffici che naturalmente devono avere la giurisdizione idraulica sopra determinati corsi, e suddividere questi corsi fra diversi uffici. Io crederei funesto, lo ripeto, lo stralcio degli ultimi tronchi dei fiumi che scorrono nella provincia di Venezia dagli uffici che ora ne hanno la giurisdizione idraulica.

Quanto alla circoscrizione amministrativa, ritenga che è una cosa di poco momento, rispetto all'interesse della difesa idraulica; è una questione di minima importanza, una questione di carteggio tra un ufficio e l'altro... (*Interruzioni*)

Presidente. Prego di far silenzio.

Cavalletto. ... perchè l'importanza maggiore delle difese idrauliche, è che vi sia unità d'azione nel regime e nella difesa dei fiumi.

L'onorevole Finzi ha fatto alcune osservazioni relativamente alle chiaviche, e le sue osservazioni

sono gravi e meritevoli di essere prese in considerazione. Infatti, sonovi chiaviche in mano di consorzi, che se non sono mantenute con tutta ocularità, e se non sono manovrate a tempo, possono produrre gravissimi disastri; sventuratamente la rotta di Lognago fu causata da un sifone apertosi sotto la platea di una chiavica di derivazione. Questa chiavica era sottratta alla giurisdizione dell'ufficiale del Genio civile, e apparteneva, per interesse misto, a un privato e alla amministrazione, o al Comando militare di Legnago. Se il Genio civile avesse dovuto curare quel manufatto, forse a tempo si sarebbe accorto di qualche zampillo d'acqua che indicava un lento vuotamento del terreno sotto la platea di quella chiavica e si sarebbe provveduto a tempo, e forse impedito quel disastro, che desolò gran parte della provincia di Verona, e quasi totalmente la provincia di Rovigo, la quale è ancora in gran parte sott'acqua. Ho detto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

Romanin-Jacur. Io aveva chiesto di parlare, contemporaneamente all'onorevole Cavalletto, a proposito di un certo accenno fatto dall'onorevole mio amico Sormani-Moretti, ma mi associo interamente alle cose così ben dette dall'onorevole Cavalletto, e non ho nulla da aggiungere.

Presidente. Pregho l'onorevole ministro e la Commissione generale del bilancio di voler esprimere il loro parere sull'emendamento dell'onorevole Finzi.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Dirò a suo luogo, rispondendo all'onorevole Finzi se io accetti o no, il suo emendamento, anzi dichiaro fino da ora che non posso accettare la sua aggiunta al bilancio; però ne debbo dire le ragioni.

Io osservo che qui si tratta d'una questione di massima. L'onorevole Finzi parecchie volte in questa Camera ha sollevato una questione giuridica; è inutile voltarla per un altro verso, questa è una questione giuridica relativamente alla spesa di manutenzione delle chiaviche, degli scoli che immettono le loro acque nei fiumi arginati, di prima o di seconda categoria, ma generalmente in seconda. Prometto che di queste chiaviche non ve ne sono nella sola provincia di Mantova; ve n'ha lungo tutti i fiumi che sono arginati in seconda categoria.

E la questione ha un'importanza molto maggiore di quello che paia, limitandola al perimetro a cui allude, per cognizione più speciale dei luoghi, l'onorevole Finzi.

Finzi. Tutte le chiaviche attraverso gli argini di seconda categoria.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Tanto meglio. Siccome ella ha parlato delle chiaviche del Mantovano, ed i corsi a cui ha alluso si riferivano sempre alle chiaviche mantovane, così io mi sono permesso d'avvertire che la cosa si riferisce a tutte le arginature. Tanto meglio, poi, se ella intese di parlare in generale.

L'anno scorso più particolarmente l'onorevole Finzi parlò su quest'argomento. Occorre sapere che tale questione rimonta al 1866, vale a dire all'annessione del Veneto, ed all'applicazione della legge del 1865 sulle opere pubbliche. Ma, durante la dominazione austriaca nel Veneto, queste chiaviche chi le manteneva?

Finzi. Il Governo.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Il Governo, coi fondi del Veneto.

Siamo alla solita questione: il Governo faceva tutto, e non faceva pagare i contributi che facciamo pagare adesso. Applicata la legge del 1865, si è applicata a tutti in un modo, ed i consorzi mantovani, più particolarmente, non hanno mai voluto assoggettarsi a questa disposizione di legge a cui su per giù si sono assoggettati i consorzi di tutte le altre provincie. E da che viene che la legge del 1865 ha messo a carico dei consorzi la manutenzione delle chiaviche e la rinnovazione loro in caso di guasti? Viene da questo, che gli articoli 127 e 128 pongono a carico dei privati interessati le spese degli scoli. Sarà buona, sarà cattiva la legge: ma la legge non dice altro. Coloro i quali hanno bisogno di scolare i loro campi, introducendo le acque in un fiume o torrente arginato, devono provvedere che queste acque vi possano entrare sia liberamente, sia regolato da una chiavica.

Quando uno scolo ha sufficiente pendenza e circostanze topografiche tali che permettano d'introdurlo liberamente, allora le arginature nell'ultimo tronco si attaccano a quelle esistenti lungo il fiume, e lo scolo liberamente entra. Ve ne sono alcuni esempi. Ma la cosa più comune è questa: che nelle provincie del basso Po, come in quelle del basso Arno e del basso Reno, generalmente le campagne hannò così dolce pendenza che, per poca elevazione delle acque gli scoli anzichè entrare essi nel fiume sono dal fiume rigurgitati. Per conseguenza, onde non lasciare esposte le campagne ai pericoli delle rotte, si fanno delle chiuse con opere d'arte in muratura o in altro modo e si trattengono le acque di scolo nelle campagne fino a che i fiumi possano riceverle. È evidentissimo, parmi, che l'interesse di queste chiaviche è tutto dei possidenti che vogliono scolare i loro campi. Potrà parere a qual-

cuno, che, sia per la grossa spesa, sia per l'idea invalsa in questi tempi che il Governo, oramai, debba inaffiare anche gli orti dei privati, lo Stato possa assumersi questo carico; ma la legge non lo prescrive finora.

Finzi. Chiedo di parlare.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Finzi dice che, anche secondo gli articoli della legge, le chiaviche hanno questo carattere di opere di seconda categoria.

Io non voglio contraddirle, onorevole Finzi; sarà verissimo quello che ella dice. Ma la disgrazia è che i ministri non possono sostituire un'opinione qualunque all'interpretazione costante data dai Corpi a ciò delegati dalla legge.

Or bene, che cosa ho detto, l'anno scorso, all'onorevole Finzi?

Per quanto sia stata respinta, dal 1865 in qua, ogni istanza relativa alla manutenzione delle chiaviche, farò riesaminare la questione *ex novo*. Producano, specialmente quelli del consorzio mantovano, dove erano più gravi le lagnanze, producano le loro ragioni, ed io, come se nulla fosse mai avvenuto, farò riesaminar tutto. E questo l'ho fatto già, onorevole Finzi. Ebbene, senta la Camera come giudicano i corpi, buoni o cattivi, che la legge ha costituito per giudicare di queste cose.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato non so quanti voti; ma per non far perdere tempo mi rimetto alla conclusione dell'ultimo, che è in data del 29 aprile 1882 sopra un ricorso dei consorzi mantovani.

“ Il Consiglio espresse il parere che gli argomenti addotti nel ricorso del 31 dicembre 1881 dalla presidenza dei consorzi di scolo del Mantovano nulla aggiungano ai richiami precedenti elevatisi in quella provincia sulla competenza passiva attribuita ai consorzi medesimi nella spesa relativa alle chiaviche di scolo esistenti nelle arginature di seconda categoria, e non possono far modificare l'avviso già manifestato in proposito da questo consesso nei suoi voti precedenti. ”

Ma si potrà dire che il Consiglio dei lavori pubblici in fin dei conti, non è un Corpo cui si possa attribuire un grande valore per la interpretazione giuridica. Sentiamo allora il Consiglio di Stato. Prego la Camera di ascoltare le date dei voti del Consiglio di Stato: “ Considerando che, mentre sul merito la vertenza fu già dal Consiglio di Stato esaminata coi pareri 11 agosto 1868, 28 agosto 1874, 7 settembre 1877, 28 marzo 1879, 9 giugno 1880, 18 maggio 1881 (tutti voti dati su questa questione conformi sempre ed unanimi). ” Ag-

giunge in ultimo: “ è di voto che il ricorso 31 dicembre 1881 sulla rappresentanza dei consorzi degli scoli del Mantovano debba per regio decreto essere respinto. ”

Adunque sono otto i voti che il Consiglio di Stato emise sul merito della questione e sempre nel medesimo senso. Ora io domando all'onorevole Finzi, se si trovasse egli a questo posto, con la responsabilità di un ministro dei lavori pubblici, avrebbe o non avrebbe fatto il decreto reale che a lui non piace, e non può piacere naturalmente, ancorchè fosse di opinione contraria? Ma io sono qui per eseguirle, le leggi, non mica per deluderle a beneficio di un consorzio qualunque. Camminando lungo le strade di una città, si trovano alle volte dei muri gobbi che minacciano di cadere sulla testa dei passanti, ma chi pretende che il municipio li ripari a sue spese? Il municipio ha un altro obbligo, che è quello d'ingiungere a coloro i quali sono proprietari che tengano il *manufatto* in uno stato non minaccioso, e di metterlo in condizioni di evitare ogni pericolo. E questo dico in risposta all'onorevole Cavalletto, il quale giustamente osservava che bisognava curare gelosamente di mantenere le chiaviche, per non correre pericoli. Ma questa è una questione diversa; la questione è di sapere chi debba pagare le spese.

Ora, la legge le impone ai privati, il che vuol dire che i loro campi valgono meno di quello che essi pensano, perchè in sostanza sollevando i proprietari di tutte le spese le quali riguardano sia l'arginatura che li difende, sia la chiavica, rompendo la quale tutto andrebbe a male, ciò equivarrebbe a dare un maggior valore alle loro proprietà. Questo potrà farlo una legge, ma finora la legge non l'ha fatto.

Dopo di ciò la Camera converrà come sia impossibile non solo che il ministro dei lavori pubblici accetti l'aggiunta proposta dall'onorevole Finzi ad un capitolo del bilancio; ma come sia impossibile che l'accetti la Camera, perchè le leggi si modificano con un'altra legge, non con un articolo di bilancio.

Tutto ciò dico a difesa del mio operato, per mostrare all'onorevole Finzi ed alla Camera, che quello che ho assunto di fare l'ho fatto. Ho fatto riesaminare tutto; disgraziatamente il responso non fu conforme all'aspettativa dell'onorevole Finzi. Avrei desiderato anch'io, che fosse stato qualche cosa di diverso dall'assoluta negativa; ma una volta che la legge è chiara (l'onorevole Finzi non la crede tale), e dal momento che con 8 voti del Consiglio di Stato, l'amministrazione è messa in mora di doverla interpretare così, domando che

cosa ci possa fare io? Posso esaminare se vi sia convenienza di proporre una modificazione della legge, ecco tutto; ma non mai non obbedire ad una legge esistente. Io mi riservo di fare anche questo studio, poichè ieri dissi che si stava esaminando quali modificazioni potrebbero introdursi nelle disposizioni della legge del 1865, sulla classificazione delle opere idrauliche.

E dico ciò, perchè anch'io credo, una volta che lo Stato mantiene le arginature di seconda categoria, che qualche cosa possa fare anche a pro' delle chiaviche, e lo deduco da questa considerazione: se lo Stato passa in seconda categoria i tronchi degli argini, i quali sono soggetti al rigurgito, per la stessa ragione può far passare in seconda categoria le chiaviche, le quali ne fanno la funzione. Ad ogni modo, ripeto, mi riservo di fare esaminare se e quali modificazioni di legge si possano proporre; ma non posso certo accettare che, con un tratto di penna, per un articolo di bilancio, si vari una legge in una sua disposizione fondamentale.

Ed ora vengo all'onorevole Cavalletto, che prese per primo a parlare su questo capitolo.

Io lo ringrazio di ciò che ha voluto dire di cortese al mio indirizzo, e più specialmente di lode alla mia amministrazione, lode che potrò dividere molto volentieri, ma che ano attribuire in gran parte ai miei dipendenti, i quali nell'occasione dei danni del Veneto, si sono adoperati per dare sfogo all'infinita quantità di affari che si sono accumulati, come è ben facile immaginare.

Prometto che, per quanto dipenderà da me, cercherò sempre di rimuovere gli ostacoli per affrettare l'esecuzione di tutti i lavori. Quanto al facilitare, nell'interpretazione degli articoli, l'applicazione della legge e del regolamento di contabilità, assicuro l'onorevole Cavalletto che difficilmente a questo posto potrà venire un ministro che la faciliti più di me, inquantochè io mi fermo pochissimo alle questioni formali, purchè non isfondi proprio la prescrizione fondamentale della legge.

A questo riguardo io indirizzo una preghiera specialmente all'onorevole Cavalletto che è così pratico di queste materie e che conosce tanto la necessità della speditezza nell'esecuzione dei contratti e dei lavori, ed è di darmi una mano nel far camminare una buona volta la legge che ho rappresentato dopo quattro anni per regolare la procedura dei contratti, degli appalti e dell'esecuzione dei lavori.

Cavalletto. Lo farò volentieri.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Godo di aver trovato un forte alleato.

Ora vengo al caso speciale accennato da lui, e

a quelli di cui parlarono l'onorevole Borghi e l'onorevole Sormani-Moretti. In sostanza, senza parlare di rotte speciali, che sono troppo numerose ed a cui hanno alluso tutti, compreso il mio amico Gorio, debbo dire che proprio dopo tuttociò che era stato detto da vari oratori e dichiarato da me durante la discussione del disegno di legge straordinario per le opere venete, non mi aspettava di dover ritornare su questa materia. Io mi riferisco a quelle dichiarazioni, ricordando solo di aver detto che dove le opere non sono già in seconda categoria, è impossibile che un ministro possa fare eseguire come tali quelle che appartengono ai privati. Dissi, però, che avrei cercato tutti gli espedienti, tutte le astuzie, se vuoi, per facilitare l'esecuzione della chiusura delle rotte in arginature spettanti a certi consorzi, i quali sono materialmente nella impossibilità di anticipare una spesa qualsiasi.

E, per prova che mantengo quanto prometto, ricorderò ciò che forse sa l'onorevole Cavalletto, che alle rotte di Tezze, e Santa Croce Bigolina, i lavori sono già in corso *ex officio*. Io non posso fare l'esecuzione per conto dello Stato, ma siccome gli interessati non fanno i lavori, sia pure per impotenza, io li obbligo a farli. E, non potendolo essi, eseguiamo d'ufficio, salvo il rimborso delle spese. Così si farà per la rotta Zirelli, di cui ha parlato il mio amico Gorio, e per quella cui allude l'onorevole Borghi, nel bacino Zerpano, se non ci sarà altro espediente per poter arrivare a porre fine ad uno stato di cose che è veramente deplorabile, ma che insomma non si può proprio dire sia di grandissimo interesse dello Stato. Si tratta di piccolo estensioni di terreno che erano difese da argini, i quali furono distrutti come furono distrutti quelli che sono mantenuti dallo Stato.

L'onorevole Cavalletto, le cui parole hanno sempre una grande autorità, e meritamente, in questa Camera, ha detto che gli uffici locali (non so se anche l'amministrazione, ma, se egli non l'ha detto, lo aggiungo io), e anche l'amministrazione, non riconoscono per opere idrauliche di seconda categoria quelle che lo sono giusta la legge del 1876, approvativa del decreto reale del 1875, fatto dall'onorevole Spaventa, in aggiunta a quello che, per facoltà del potere esecutivo, classificava una parte delle opere venete.

Ecco i due decreti relativi al Brenta (nomino il fiume principale, a cui egli ha alluso.) Con decreto reale, 29 agosto, il Brenta fu classificato in questo modo: " Argini e sponde a destra e a sinistra dal confine vicentino fino al ponte di Fontaniva; indi dallo stradone di Piazzola sulla destra, e da Villa-

bozza sulla sinistra sino alla foce in laguna di Chioggia, meno il tronco da Strà a Campolongo che cade nella provincia di Venezia. »

Poi fu aggiunto: « Argine e sponde a destra e a sinistra dal ponte di Fontaniva fino allo stradone di Piazzola a destra, fino a Villabozza a sinistra. »

Ebbene, questa classificazione contempla una linea continuativa, e parrebbe che certi tratti, come quello a cui egli ha alluso, tra i quali Giarrebasse, dovessero esser compresi nella classificazione delle opere che non sono difese di golena, ma sono difese di campagna.

Ora, in Giarrebasse vi sono campi elevati... (*Sorriso dell'onorevole Romanin*)

L'onorevole Romanin-Jacur ride; e so di che ride; perchè abbiamo avuto una certa avventura in quella località, dove siamo rimasti impantanati in guisa da esserne a stento, con l'aiuto dei contadini, potuti uscire.

Ma, si tratta, ripeto, di arginature private, che non sono consegnate all'amministrazione.

La difesa di queste arginature avrà diritto al sussidio del 50 per cento, ma non sono arginature maestre.

Anche a Tezze, la linea classificata ha da una parte la strada provinciale; poi, c'è un arginello che difende fra questa strada e il lembo del fiume una striscia di campi, i quali, difesi dalle inondazioni, hanno un valore, non difesi, ne avrebbero un altro; ma certo non hanno un così grande interesse di provincia da aver meritato, per lo meno fino ad ora, d'essere classificati di 2ª categoria.

Ad ogni modo, stia certo l'onorevole Cavalletto, che per la costante giurisprudenza stabilita dal Consiglio di Stato e da quello dei lavori pubblici, non basta che un'opera sia compresa dentro la locuzione del decreto reale per la sua classificazione, ma bisogna che abbia sempre il carattere d'opera d'interesse provinciale e non di una opera golenale. Ora, per tutte queste opere, e specialmente per l'Astico, che è forse il più grosso fra i torrenti non ancora classificati e che minaccia la città di Vicenza, come abbiamo avuto purtroppo occasione di sperimentare nei recenti disastri, sono in corso gli studi, che si fanno, lo dico fin d'ora, con grande larghezza d'interpretazione della legge per la classificazione delle opere di prima e seconda categoria, nella quale, occorrendo, potrà introdursi qualche modificazione destinata a provvedere a certi inconvenienti che l'esperienza dei presenti disastri ci ha messo sott'occhio.

L'onorevole Cavalletto ha quasi rimproverato che, certe volte, siasi troppo fidato nel ritardo di

certe piene straordinarie che si dicono secolari, ma che purtroppo si verificano più spesso e all'impegnata; egli ha detto specialmente che se, dopo il 1868, si fossero rialzati gli argini del Po, si sarebbe evitata la rotta del Brenta e forse quella dei Ronchi di Revere. Ed ha perfettamente ragione. Questa però è storia antica, alla quale non posso dare alcuna risposta.

Io ricordo che dopo il disastro del 1868 per le rotte del Po, fu votata una legge a fin d'impedire nel futuro simili casi; con quella legge fu stanziata una somma di lire 7,200,000; ma quando accadde la rotta del 1872, si era ancora molto lontani dall'aver speso quella somma, d'altronde assai scarsa; mi pare, se ben ricordo, che si erano spesi solamente due milioni per le arginature del Po, somma di gran lunga insufficiente a rialzare gli argini che erano bassi rispetto alla piena del 1868.

Ma io non credo che l'onorevole Cavalletto dica cosa egualmente giusta quando applica questo concetto a tutto ciò che è avvenuto dopo il 1872; poichè, mentre prima di quell'epoca fatale la media della spesa nelle opere idrauliche era di tre milioni e mezzo, è salita dopo a 13 milioni e mezzo; e soltanto nel tempo della mia amministrazione si sono spesi 67 milioni nelle opere idrauliche di seconda categoria.

Or bene, l'onorevole Cavalletto ha detto che la rotta dei Masi si sarebbe evitata se le arginature fossero state rialzate. Ed ha ragione a dire che forse si sarebbe evitata, perchè il rialzamento di 80 centimetri, che appunto in quel momento si stava facendo in quel tratto di argine, in corso...

Cavalletto. È stato aggiornato.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Sarà stata una questione di otto giorni dopo. Dunque dicevo che la rotta in quella località si sarebbe forse evitata, ma non per effetto della previdenza nostra, ma perchè era avvenuta la rotta di Legnago; altrimenti la piena avrebbe superato d'un metro le arginature, anche valutando gli 80 centimetri di rialzamento, fatti fare per la previdenza del Consiglio superiore dei lavori pubblici che, alla fine dei conti, non può fare dell'astrologia.

Ho detto un'altra volta che in tutta la provincia di Verona, quasi fino al confine della rotta dei Masi, che è nella provincia di Padova, mi pare, la corona arginale anche rialzata di 80 centimetri sarebbe stata sorpassata di gran lunga. Ma questi sono casi, ai quali nessuno potrà mai, secondo me, porre rimedio. È certo che noi dobbiamo fare tutto il possibile per non farci sorprendere dalle piene che trascinano gli argini; e ciò tanto è vero che da alcuni anni parecchi milioni si vanno

spendendo a questo scopo. Tralascio di parlare delle altre rotte, perchè quello che si è detto per l'una vale anche per le altre.

L'onorevole Lugli ha sollevato una questione di molta importanza, parlando del Reno. Relativamente ai lavori che furono compresi nella legge del 23 luglio 1881, posso dirgli che, sopra le lire 600,000 assegnate nel 1881 e nel 1882, furono appaltati lavori per 660,000 lire; che abbiamo uno stanziamento di lire 300,000 pel 1883, e che già sono pronti per l'appalto progetti che superano questa somma.

Potranno avvenire disastri anche pel Reno, perchè tutto può avvenire in questo mondo; ma è certo che le arginature del Reno, senza i lavori che si intraprendono adesso, sono già tutte elevate di 70 centimetri al di sopra delle massime piene, e si eleveranno di altri 70 ad 80 centimetri. Se poi il signore Iddio vorrà far sì che le acque abbiano a superare anche quest'altezza, io non saprei proprio che cosa farci, e certamente nessuno potrà accusarci di imprevidenza o trascuranza, poichè per l'arginatura del Reno non c'è alcun ritardo, ma si è anche speso al di là delle somme a questo proposito disponibili.

Ma l'onorevole Lugli ha sollevato anche una questione molto più importante, quella, cioè, della sistemazione del Reno e della sua immissione nel Po: questione che chiamerò piuttosto storica che di possibile applicazione.

Non mi fermerò ora su tale questione, che è stata quasi il fondamento d'una gran parte della idraulica pratica italiana, poichè credo che non sia più una questione dei nostri tempi, e che i molti problemi affacciatisi poi le abbiano tolta la importanza che un tempo aveva. Rimane però sempre la questione del Reno, e l'onorevole Lugli ha ricordato che si nominò una Commissione col l'incarico di studiarla.

Questa Commissione fu nominata dal ministro Devincenzi nel gennaio o nel febbraio del 1873 perchè esaminasse e proponesse tutto ciò che credeva utile per impedire i disastri delle rotte del Po; e, qualche anno dopo, le fu dato anche l'incarico di riferire sui molti progetti relativi alla regolazione e sistemazione del Reno e delle acque della campagna, che in esso trovano scolo.

Quella Commissione non ha finora presentato le sue conclusioni; non posso che prendere atto della raccomandazione dell'onorevole Lugli per girarla poi alla Commissione in parola, poichè essa si compone in parte di funzionari del Governo, e in parte di persone competentissime nella materia, le quali, però, non hanno una dipendenza diretta

dalla amministrazione, in modo che si possa loro assegnare un termine per presentare un rapporto, specialmente scientifico.

L'onorevole Sormani-Moretti ha risollevato la questione dei servizi idraulici affidati a diversi uffici, rispetto alla provincia di Venezia. Durante la discussione del disegno di legge sui lavori straordinari pel Veneto lungamente si è parlato di ciò, e diedi allora tutte le risposte che potevano riferirsi a questo argomento, promettendo fra le altre cose che avrei fatto esaminare quali parti della provincia di Venezia potessero essere affidate all'ufficio del Genio civile di quella città.

E questo non perchè io ammetta la massima dell'onorevole Sormani-Moretti, che, cioè, la circoscrizione amministrativa debba corrispondere alla circoscrizione idraulica; il che è un errore capitale. Lo dissi perchè le condizioni di viabilità, di navigabilità della Laguna si sono modificate in maniera che qualche tratto della arginatura può essere, forse, servito più prontamente dall'ufficio di Venezia, che dall'ufficio di Treviso. Se non fosse così, dovrei dire all'onorevole Sormani-Moretti che la mia opinione è perfettamente contraria alla sua, poichè la giurisdizione amministrativa non ha nulla a vedere con la giurisdizione idraulica. Gli argini debbono essere affidati alla vigilanza degli uffici che sono dalla stessa parte, e si deve prescindere dalla giurisdizione amministrativa, quando, fra gli argini e l'ufficio del Genio si deve metter fra mezzo il fiume, oppure quando il capoluogo della provincia è molto distante, talchè ci voglia tempo doppio o triplo perchè gli uffici possano mandare i loro ingegneri sul posto. Io non veggo perchè un ufficio tecnico di una provincia, non possa tecnicamente operare anche nella circoscrizione di un'altra, salvo la parte amministrativa la quale naturalmente deve essere trattata sempre dalla prefettura della provincia cui si riferisce; e non vedo alcun ostacolo acchè un ufficio tecnico di una provincia possa, come ora si fa, trasmettere progetti per appalti di lavori, ecc. all'approvazione del prefetto d'un'altra provincia cui spetta la giurisdizione amministrativa sopra i lavori in questione.

L'onorevole Sormani-Moretti ha detto che così si faceva sotto il Governo precedente; ma sotto il Governo precedente la direzione delle opere idrauliche era composta di tutti italiani, i quali avevano una grande competenza; ed anche essi trovavano che valeva meglio che delle opere in discorso si occupasse chi era più alla portata di occuparsene, piuttosto che fare una questione di giurisdizione puramente amministrativa.

L'onorevole Sormani-Moretti ha poi sollecitato, mi pare, il progetto del Brenta e quello del Sile. Quanto al Brenta, gravissima questione, com'egli sa, le ultime inondazioni hanno un po' interrotto l'avviamento dei lavori relativi, perchè hanno illuminato, diversamente da quello ch'era avvenuto sin qui, la situazione, e si è dovuto pensare ad introdurre alcune modificazioni, specialmente rapporto alla sistemazione delle arginature, nel progetto relativo al Brenta.

Ma io assicuro l'onorevole Sormani-Moretti, che tuttocì non avrà influenza alcuna sulla decisione già presa, che il Brenta vada fuori della Laguna, e che solleciterò per quanto mi sia possibile la ripresentazione del progetto a fine di poter continuare i lavori che furono in parte già intrapresi.

Quanto al Sile, il progetto è già stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; soltanto ha avuto bisogno d'introdurvi una piccola variazione; ma in questi giorni deve ritornare dall'ufficio di Treviso, e sarà provveduto immediatamente all'appalto dei lavori. Ma, a questo proposito, io prego il mio amico Sormani-Moretti di voler considerare, che la prima somma di 150,000 lire è stata assegnata solamente nel bilancio del 1883, per cui, non essendovi alcun fondo negli anni precedenti, non si può far carico a nessuno, se non si sono eseguiti i lavori.

Mi resta da rispondere all'onorevole Salaris, che ringrazio della fiducia dimostrata in me e nella mia promessa fatta l'anno scorso, e al quale soggiungo che se ieri si fosse trovato presente quando ho risposto all'onorevole Romanin-Jacur, avrebbe udito che io aveva adempito in gran parte all'impegno preso rispetto all'aggiunta di nuove opere di seconda categoria agli elenchi attuali, e che io assumeva anche l'impegno d'introdurre alcune modificazioni nelle disposizioni relative alle opere idrauliche, su tutta la superficie del regno, facendo lo studio necessario per risolvere anche di ufficio, senza le domande di quelli che potessero essere interessati, lungo quali fiumi dovessero essere costruiti *ex novo* delle difese arginali; soggiunsi che questa istruttoria era stata completata da tutti gli uffici del regno, e che adesso si stava appunto coordinandola, per vedere quali di queste opere dovevano mettersi in elenco, per presentare poi il relativo disegno di legge.

Io sono certo che in quest'elenco sarà compreso il fiume Mannu ed altri fiumi della Sardegna, perchè non è solamente al Mannu che occorre di provvedere.

Io spero con ciò di aver risposto, se non in modo particolareggiato, certamente esplicito, a tutti

coloro che hanno parlato su questo capitolo; onde io, ritornando dove ho cominciato, prego l'onorevole Finzi di volere avere la compiacenza di non insistere nella sua aggiunta che io, contro la mia volontà, ma per dovere di ufficio, sono costretto a respingere, e di prender nota della mia assicurazione, che se si potrà presentare un disegno di legge per modificazioni possibili a questa parte della legge del 1865, io lo farò volentieri, essendo assolutamente impossibile che si possa con un'aggiunta al bilancio variare una disposizione di legge fondamentale.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Gandolfi, relatore. Dirò due parole soltanto per dichiarare che anche la Commissione, per le ragioni esposte così chiaramente e lucidamente dall'onorevole ministro, non può in alcuna guisa accettare l'aggiunta che vorrebbe fare l'onorevole Finzi alla intestazione del capitolo 12, aggiunta che modificherebbe essenzialmente gli articoli 27 e 28 della legge del 1865 sulle opere pubbliche. L'onorevole Finzi può presentare di sua iniziativa un disegno di legge speciale, o può attendere che l'onorevole ministro faccia quelle proposte di modificazione alla legge che oggi stesso ha promesso di presentare.

Quindi, anche la Commissione si associa all'onorevole ministro per pregare l'onorevole Finzi di non voler insistere nella sua proposta, poichè si vedrebbe necessariamente costretta a raccomandare alla Camera di non accettarla.

Presidente. L'onorevole Finzi ha facoltà di parlare.

Finzi. Io mi sentirei molto proclive a fare dichiarazione di fiducia nelle parole dette dall'onorevole ministro intorno all'argomento che io ho trattato; e lo farei di buon grado, perchè verrebbe così messa da parte una discussione, la quale, per essere sostenuta validamente dall'una e dall'altra parte, ci condurrebbe ad intrattenere la Camera più lungamente di quello che sia mio desiderio.

Debbo tuttavia dire una parola in favore di quella povera aggiunta che ho proposto alla dizione del capitolo 12, titolo I, aggiunta respinta dalla Commissione, al fine di non alterare la legge esistente, postilla respinta dall'onorevole ministro perchè implica, secondo il suo avviso, una questione legale.

Io non so mancare di rispetto all'opinione di quei rispettabili consessi che sono il Consiglio di Stato ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici; ma pure debbo fare un'osservazione.

Quali sono e quali possono essere le opere con-

template nell'articolo 94 comma A, se non sono le opere esistenti attraverso gli argini di 2ª categoria? Quali altre opere esistono attraverso gli argini e sugli argini? Gli argini sono una continuazione di manufatti, di rialzi di terra per difendere i terreni circostanti dalle inondazioni; se c'è un'opera d'arte in mezzo, è questa precisamente la chiave, la quale, quando le dighe non servono più perchè non c'è una forte massa d'acqua, nel fiume da temere che si riversi nelle campagne, permette che gli scoli dei campi vadano nel fiume stesso. Quali altre spese si possono immaginare? Il legislatore a che cosa diamine ha potuto pensare nello scrivere questo comma A dell'articolo 94 col quale si provvede, per la 2ª categoria, alle opere lungo i fiumi arginati? Io non conosco che qualche idrometro rarissimamente collocato lungo gli argini; non credo che vi siano altre opere, e non credo che la Commissione e il ministro siano in grado di enunciarmi altre opere esistenti lungo le arginature all'infuori delle chiaviche che le attraversano.

Or dunque, la mia proposta non tendeva altro che a stabilire che, nella manutenzione delle arginature e nella somma a questo proposito stabilita, fossero incluse le opere che si trovano lungo e attraverso gli argini medesimi.

A me pare che sia impossibile considerare diversamente questi manufatti perchè sono opere contenute, integranti dell'arginatura. Io aveva inoltre accennato soprattutto ai pericoli imminenti che deriverebbero dalla consegna di queste chiaviche ai consorzi di terza e di quarta categoria. Vi sono delle povere amministrazioni per le quali è un gran pensiero quello di doversi dar cura del deflusso degli scoli; immaginiamo quindi di quanto il pensiero s'accrescerebbe se sopra di loro dovesse gravare la responsabilità di difendere i territori di parecchie provincie! È una grave questione, signori, e non può essere trattata così alla leggera.

Mi permetta anche l'onorevole ministro di rettificare storicamente alcuni fatti che egli crede ineccepibili. Prima della legge del 1865, assai prima anzi che l'Italia fosse unificata, e nel Mantovano e nel Veneto, e nella provincia di Parma, e in quella di Modena, mai si era pensato di affidare ai privati la cura e la vigilanza delle chiaviche esistenti attraverso alle arginature maestre. Era ben'altro la legislazione esistente in quelle località! L'onorevole ministro mi ha invitato a rendergli conto del Mantovano; ma il Mantovano ha già pagato; e vuole che gli ricordi quello che sa? Nel 1784 subì già una censuazione sui redditi dei ter-

ritori interamente difesi, ed il Governo s'incaricò della difesa di questi territori inferiori, colla patente sovrana, così detta, di Maria Teresa del 1784, e che l'onorevole ministro deve conoscere.

Ma poichè l'onorevole ministro mi ha mostrato col suo dire di essere persuaso che, malgrado i pareri dei vari consessi consulenti, rispettabili e venerabilissimi sempre, ma che non hanno autorità di far leggi, nè tampoco di imporre che nell'applicazione delle leggi si guardi piuttosto alla loro opinione che alla retta interpretazione che il potere esecutivo può dare; dappoichè, dico, egli si è mostrato disposto a ricercare ancora nello studio della materia se vi sia possibilità di soddisfare a tutte quelle esigenze che devono stare a cuore a tutti e specialmente all'onorevole ministro, che ha maggiore responsabilità degli altri rispetto alle opere pubbliche; giacchè anche i disastri recenti hanno potuto ammonirlo che, per quanto sia grande la vigilanza da lui adoperata finora, pure vi sono insidie che sono derivate dalle stesse chiaviche sulle quali dovrà concentrare l'attenzione sua più di quello che sinora possa essere stato praticato, abbenchè la sua condotta non possa in alcuna guisa essere soggetto di biasimo, io mi arrendo alla sua preghiera, ed aspetto che si risolva la questione secondo giustizia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Vorrei aggiungere due sole parole di schiarimento. Parlando della difesa del Brenta superiore, ho detto che sono opere di seconda categoria tutte le difese che concernono un grande interesse della provincia, ed ho accennato a Tezze, a Santa Croce Bigolina, a Fontaniva dove è necessario istituire difese pari a quelle che si praticano nella località di Cartigliano; ho soggiunto che grandi interessi provinciali, ed anche nazionali vi sono in quelle località e nel territorio inferiore di San Giorgio in Bosco e San Giorgio in Brenta che esigono difesa e tutela. Quindi la mia raccomandazione non è fuori di luogo; ma questo lo vedranno gli uffici tecnici.

Quanto poi a Campo San Martino, è indubitato che quella difesa, la quale trovasi già in amministrazione dello Stato, è un'opera di seconda categoria. Se vi manca qualche cosa è l'arginamento il quale fu finora trascurato, e bisogna pur farlo, perchè la piena di Brenta è giunta, poco superiormente a Campo San Martino, sopra la sponda circa due metri, ed è quindi necessario sistemarvi l'arginatura come si è fatto per il Tagliamento e per il Piave. Nessuno rimprovero feci all'amministrazione, ho detto soltanto che si considerarono i rialzi

delle arginature come opere straordinarie, mentre sono opere ordinarie che devono esser fatte a tempo opportuno per evitare i disastri delle rotte.

Sulla questione poi della giurisdizione idraulica ed amministrativa suscitata dall'onorevole Sormani, dichiaro che sono in disaccordo con lui, poichè credo che la circoscrizione stabilita già dal vecchio Governo veneto, mantenuta dal regno italiano e dal Governo austriaco, sia razionale e debba essere conservata.

L'onorevole ministro ha detto che farà degli studi; va bene, ed io spero che darà ragione a me. Quanto poi al Brenta ed al Sile, sa l'onorevole Sormani-Moretti che io in questa Camera ho perorato più volte, affinchè sia sollecitata la sistemazione del Brenta inferiore, e si faccia la sistemazione del Sile, che doveva già esser fatta fin dal secolo scorso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sormani-Moretti.

Sormani-Moretti. Sono pienamente rassicurato da quanto disse l'onorevole ministro sulle opere invocate e sollecitate per il Brenta e pel Sile. Creda l'onorevole Cavalletto che io non voglio rimontare a lotte fratricide, fortunatamente non più possibili; io fui sempre, e l'onorevole Romanin-Jacur può farne fede, per conciliare interessi che a me parvero e sono difatti conciliabili. Soltanto volli dire che v'era opposizione al bando del Brenta dalla laguna, e che anche l'onorevole Cavalletto era fra gli opposenti...

Cavalletto. No, non fui mai fra gli opposenti.

Sormani-Moretti. Lo credeva, perchè così mi era stato asserito; ma tanto meglio se egli non fu mai fra gli opposenti. Certamente però vi erano nell'ufficio stesso di Padova, ed in Padova, persone autorevolissime e molto competenti, tenaci oppositrici a quelle opere. Questo l'onorevole Cavalletto me lo consentirà. E per conseguenza importava ora a chi premono quelle opere, lo assicurarsi che il ritardo nell'intraprenderle non fosse sospettato siccome causato da opposizione celata, di resistenza per forza d'inazione.

Quanto alla giurisdizione degli uffici del Genio civile nelle provincie, io non ho espresso già, mi permetta l'onorevole Baccarini che lo dica chiaro, l'opinione assoluta, che le giurisdizioni tecniche idrauliche, debbano sempre corrispondere alle circoscrizioni amministrative politiche. Io mi limito a segnalare un gravissimo inconveniente, una strana anomalia, unica, credo, nel regno, che cioè nella provincia di Venezia sianvi sei uffici del Genio civile. E creda l'onorevole

ministro che questi uffici non dipendono gran fatto neppure per la parte amministrativa dalla locale prefettura. Me ne posso appellare a fatti molteplici, i quali rimontano a molti e molti anni indietro, e assai prima che anch'io mi occupassi di queste questioni per dovere d'ufficio.

Sono lieto ad ogni modo delle assicurazioni date dall'onorevole ministro che, cioè, si esaminerà questa questione dei sei uffici del Genio civile aventi giurisdizione in provincia di Venezia. Badi si che non solamente per la questione idraulica, ma eziandio in parte per la stradale, s'estende in provincia di Venezia la giurisdizione di quegli uffici, e in questa parte almeno, non saprei come tale riparto di giurisdizione si possa giustificare.

L'onorevole Cavalletto e anche l'onorevole Romanin-Jacur, se esaminassero bene tale questione, credo che essi pure, anche nella loro tecnicità, dovrebbero lealmente convenire nella mia idea e nella giustizia dei lamenti di cui mi sono qui fatto eco. E nutro fiducia che, almanco in parte, si rimedierà fra breve ai deplorati inconvenienti.

Presidente. Essendo stata ritirata l'aggiunta dell'onorevole Finzi, pongo a partito il capitolo 12, collo stanziamento di lire 4,900,000.

(È approvato.)

Invito ora l'onorevole presidente del Consiglio a dire l'avviso del Governo intorno alla proposta ieri presentata dall'onorevole Bertani.

Depretis, presidente del Consiglio. Io sono disposto a dichiarare quali siano le intenzioni del Governo, e sono agli ordini della Camera. Mi fu comunicata ieri sera una proposta dell'onorevole Bertani, la quale invita il Governo a costituire uno speciale dicastero, un nuovo Ministero per l'amministrazione delle poste e dei telegrafi e per l'esercizio delle ferrovie.

Io dichiarerò brevissimamente, anche avuto riguardo alla tarda ora, quali siano gl'intendimenti del Ministero su questo proposito.

Il Ministero accetta in massima quella parte della proposta dell'onorevole Bertani che riguarda l'istituzione di un Ministero per l'amministrazione delle poste e dei telegrafi.

Della istituzione di un dicastero speciale per questi due grandi servizi il Ministero riconosce la convenienza sotto parecchi punti di vista, che la Camera vorrà dispensarmi dall'enumerare, perchè è facile indovinarli; il Ministero si riserva di presentare a tempo opportuno i provvedimenti che reputerà necessari per questa istituzione.

Il Ministero non può invece accettare quella parte della proposta dell'onorevole Bertani che mira ad aggiungere a questo nuovo dicastero anche l'esercizio delle ferrovie.

Qui le ragioni abbondano, e per esporle dovrei diffondermi lungamente.

Ne accennerò alcune di volo. La questione dell'esercizio delle ferrovie, come è detto nella proposta dell'onorevole Bertani, è molto diversa da quella dell'amministrazione delle poste e dei telegrafi. Presentemente queste due amministrazioni sono rette da due direzioni generali autonome, sotto la dipendenza, come vuole la legge, del ministro dei lavori pubblici: sono due amministrazioni che procedono quasi indipendenti; e la costituzione di un ufficio politico, quale sarebbe quello di un Ministero, per dirigere quei due importanti servizi, e risponderne al Parlamento, non incontrerebbe gravi difficoltà, e procurerebbe, come ho già accennato, alcuni rilevanti vantaggi.

La cosa è molto più difficile, molto più complessa, e soprattutto molto più immatura, per l'esercizio delle ferrovie. La questione è più complessa, perchè l'amministrazione delle ferrovie, secondo la legge sulle opere pubbliche, è una parte integrale e connessa col Ministero dei lavori pubblici, ove il Consiglio superiore, il Consiglio speciale delle strade ferrate, il personale tecnico ed amministrativo, costituiscono tutta un'amministrazione stabilita dalla legge di grandissima importanza.

Di più i trasporti sulle ferrovie sono uno solo dei tanti modi di trasporti che si hanno; ma anche questo servizio è in via di trasformazione.

I *trams* sono ferrovie che vanno a mano a mano estendendosi ed occupano una parte delle altre vie di comunicazione. I trasporti, siano essi ordinari, o per *tram*, o di altra maniera qualunque, hanno un legame fra loro; si potrà dividerne una parte; e sarà un argomento da studiare, ma la divisione produrrà sempre delle difficoltà.

Inoltre c'è una grossa questione, quella della costruzione delle ferrovie che si esercitano; e le ferrovie, come fattori economici e come mezzi della grande industria dei trasporti, sono in continua costruzione: cresce il trasporto, bisogna crescere i binari, raddoppiarli in qualche luogo lungo tutta la linea; altrove bisogna accrescere i binari di deposito e di scambio nelle stazioni; e il materiale mobile vuol essere aumentato in proporzione dell'aumento dei trasporti.

Non parlo poi dei rapporti che questo grande servizio ha con l'amministrazione militare, e con le continue costruzioni, anche sulle linee esistenti,

che sono conseguenza delle esigenze militari dei nostri tempi.

La forza produttiva delle ferrovie deve essere regolata, non solo in rapporto alle industrie e ai commerci di un paese, ma anche in rapporto ai bisogni della sua difesa e della sua sicurezza.

Il problema del distacco, quantunque difficile, forse non è insolubile; ma bisogna studiarlo profondamente, e il Ministero non crede che sia questo il momento opportuno di fare tale studio.

È già dinanzi al Parlamento, per una legge che gli fu presentata, una grande questione, già risolta nelle nostre leggi, ma non risolta nella pratica dei fatti; quella dell'esercizio privato. Bisogna vedere se lo Stato decide di esercitare esso stesso tutte le ferrovie, oppure se consente a farle esercitare tutte dall'industria privata, giusta le disposizioni di quella legge che fu approvata dalla Camera con un voto solenne, dopo una solenne discussione; oppure bisogna vedere, se non si preferisce un altro sistema, che ora potrebbe essere sperimentato, un sistema misto, che io non accetterei, ma che bisogna anche considerare come una eventualità, che può essere presa ad esame nel campo delle ipotesi.

Considerando tutte queste questioni, che sono connesse all'esercizio delle ferrovie, io dico che il problema è troppo complesso, perchè il Ministero possa ammetterne la discussione.

Il Ministero non potrebbe nemmeno accettare la proposta subordinata al caso in cui prevalesse come deve prevalere il sistema dell'esercizio privato, che per me è una questione di prim'ordine politico. La cosa però nel caso dell'esercizio privato potrebbe mutarsi un poco, perchè, quale è la questione principale nell'esercizio? È una questione di controllo amministrativo e di regime della tariffa pel vantaggio dell'industria nazionale. E questo patrimonio della rete ferroviaria, la cui proprietà spetta allo Stato, ma il cui esercizio spetterebbe all'industria privata, per l'affitto a più o meno lunghe scadenze, fa parte del patrimonio dello Stato, ed io ricordo che alcuni anni or sono, quando si è trattata la questione del Ministero di agricoltura e commercio, si chiedeva se il patrimonio dello Stato non dovesse andare unito al Ministero del tesoro. Ma, una volta appaltate le ferrovie, resterebbe principalmente una questione economica ed industriale; e allora il Ministero più competente non sarebbe forse quello che si vuol chiamare dell'economia nazionale, dell'agricoltura, industria e commercio, che deve vegliare alla prosperità delle nostre industrie?

Ecco le obiezioni, fatte brevemente, incompo-

stamente, perchè questa questione mi è arrivata improvvisamente, e però io non ho avuto il tempo nemmeno di raccogliere un poco le mie idee per poterle poi esporre con qualche ordine. Quello che ho detto basterà, io spero, per dichiarare l'avviso del Ministero: esso adunque, mentre accetta in massima l'istituzione di un Ministero speciale per le poste ed i telegrafi, perchè per molte ragioni ne riconosce la convenienza, pur riservandosi di fare le proposte necessarie a tempo opportuno, non può per contro assolutamente accettare l'ordine del giorno per la parte che riguarda l'esercizio privato delle ferrovie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione generale del bilancio.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) La Commissione generale del bilancio, a cui fu deferito l'esame della proposta dell'onorevole Bertani, ha deliberato a maggioranza di esprimere la sua opinione col seguente ordine del giorno, dandomi l'incarico di presentarlo. « La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio sulla convenienza dell'istituzione del Ministero delle poste e dei telegrafi, e confidando che proporrà i provvedimenti necessari, passa all'ordine del giorno. »

Presidente. L'onorevole Crispi ha facoltà di parlare.

Bertani. Chiedo di parlare.

Crispi. L'onorevole presidente del Consiglio ha parlato di provvedimenti da proporsi alla Camera quando crederà opportuno che si debba istituire il Ministero delle poste e dei telegrafi. Questa frase fu anche ripetuta dall'onorevole presidente della Commissione del bilancio.

Ora è bene intenderci.

Quale è il concetto dell'onorevole presidente del Consiglio e della Giunta generale del bilancio intorno a questi provvedimenti? L'onorevole presidente del Consiglio chiederà alla Camera le somme necessarie per la istituzione del nuovo Ministero, o proporrà una legge che autorizzi l'istituzione del Ministero medesimo?

La Camera sa che quest'argomento fu dibattuto, quando si discusse nel 1878 dei decreti del 27 dicembre; ma non si ebbe il coraggio di prendere una deliberazione. Le opinioni sono su tale argomento divise; ed io che, se non ho altro merito, ho quello di persistere nelle mie, sono di coloro i quali credono che la Camera non debba entrare per nulla in tutto ciò, salvo per la parte che si riferisce alla spesa. La distribuzione dei servizi pubblici dipende esclusivamente dal potere esecutivo; è questione

statutaria. Lo Statuto dà al potere esecutivo piena potestà sulla pubblica amministrazione; e, siccome tutto dipende da lui, così esso è il solo giudice per vedere come debbansi distribuire le varie materie, come riunirle, come trattarle.

Questo concetto non è nuovo e non è nostro, o signori, ma è di tutti i paesi dove il Governo parlamentare è da lungo tempo istituito; in Inghilterra, ad esempio, parecchi Ministeri sono stati istituiti con semplice ordinanza reale.

Non parlo della Francia e del Belgio che ci hanno forniti in proposito continui esempi.

La Camera ricorderà che, quando noi discutevamo sui decreti del 27 dicembre, nel Belgio si istituiva, con semplice decreto reale, il Ministero della pubblica istruzione. In Inghilterra Gladstone non avrebbe fatto la grande riforma che fece nel servizio militare, se avesse dovuto farla dipendere dalla Camera, anzi dalle due Camere.

In Inghilterra, tutti lo ricorderanno, vigeva nell'esercito il vieto sistema della compera dei gradi, e quindi da questo privilegio dipendeva tutto l'ordinamento militare inglese, che tutti sanno quale cattiva prova abbia fatto fino al 1854 in Crimea. Non esisteva nel Regno Unito il Ministero della guerra; e quando vi fu stabilito, era indipendente da lui il comandante in capo dell'esercito.

Si discusse nel 1870 intorno all'abolizione di questo sistema, e la Camera dei Pari non vi si dimostrò favorevole; ma Gladstone andò avanti, e, con un'ordinanza reale, annullò il sistema della compera dei gradi e modernizzò l'esercito inglese, il quale, più tardi, diede di sé migliori prove in altri campi di battaglia. Credo bene qui di soggiungere che non intendo con ciò togliere alcun merito all'esercito della Gran Bretagna, il quale fu valoroso anche quando non fu fortunato.

Quando adunque il Ministero crederà utile di staccare dal Ministero dei lavori pubblici il servizio delle poste e dei telegrafi, potrà farlo con un semplice decreto reale, riservando alla Camera il suo diritto di stabilire le somme necessarie affinché quel servizio possa funzionare.

E non credo che ci vorrà una grande spesa; imperocchè i due grandi compartimenti funzionano, gli impiegati ci sono di già, e non ci sarebbe che da provvedere alla spesa per un ministro e un segretario generale.

Ma, costituendosi un ministro responsabile alla Camera per questi servizi, diverrebbero inutili i due direttori generali, e la economia che ne verrebbe da questa soppressione darebbe la somma necessaria pel nuovo ordinamento. (*Mormorio*)

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Crispi. Non vi meravigliate, o signori. Tutti sanno che io sono accanito avversario di questi subfeudi che sono chiamati le direzioni generali; amministrazioni anomale, irresponsabili, che sono quelle che realmente lavorano e dispongono, salvo poi ai ministri di mettere la firma e qualche volta solamente la sabbia sull'inchiostro. (*Commenti*)

E poichè nel tema ci siamo, e il Ministero, attenendosi ad un ordine del giorno votato dalla Camera, dovrebbe riordinare i servizi dell'amministrazione centrale, io credo che bisognerebbe fare qualche altra cosa. I nostri Ministeri sono ancora disordinati, e i servizi sono male distribuiti.

Dopo i decreti del 27 dicembre, si volle rifare il Ministero di agricoltura e commercio, e la Camera diede piena potestà a coloro che dovettero riordinarlo. Sventuratamente, lo costituirono peggio di prima. (*Si ride*) Coloro che risuscitarono quel Ministero, non seppero valersi dell'autorità che loro era stata data; e gli tolsero molte attribuzioni che non avrebbero dovuto togliergli, e gliene dettero molte di quelle che non avrebbero dovuto dargli.

Il Ministero di agricoltura dovrebbe, secondo me, strappare qualche altra attribuzione al Ministero dei lavori pubblici; per esempio, il regime delle acque.

A che cosa servono le acque, o signori? Se si vogliono inalveare e rendere meno pericolosi i fiumi, è l'agricoltura che si avvantaggia; se poi si vuole valersi delle acque, come forza motrice, è l'industria che ne trae profitto. Dunque, vedete che se si vuol fare un riordinamento logico dei pubblici servizi, e se c'è la buona volontà di staccare dal Ministero dei lavori pubblici alcuni servizi che malamente oggi vi sono uniti e che più logicamente potrebbero far parte di un'altra amministrazione, perciò anche del Ministero dell'agricoltura sarà bene occuparsi, e noi dovremo ringraziare l'onorevole Bertani (il quale peraltro nel 1878 fu contrario alla nostra opinione) d'aver aperto la via a questo riordinamento.

Io mi unisco, quindi all'onorevole presidente del Consiglio nell'accettare in massima la proposta dell'onorevole Bertani; ma vorrei sapere da lui, il quale altre volte partecipava alle mie idee, se parlando di provvedimenti da presentare, intendesse unicamente alludere a quella parte di provvedimenti che si riferiscono allo stanziamento dei fondi, o se, ritornando indietro, crede che il potere esecutivo non abbia quelle facoltà che noi abbiamo creduto sempre che avesse.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io parlerò brevemente, non per entrare nella vasta questione sollevata dall'onorevole Crispi, perchè ciò spetterà più particolarmente, quando crederà opportuno di rispondere, all'onorevole presidente del Consiglio dei ministri. Però io non posso lasciar passare alcune dichiarazioni, alcune opinioni, che io rispetto, ma alle quali non partecipo, manifestate dall'onorevole Crispi.

Io ho domandato di parlare, quando ho udito dire da lui che trova opportuna la creazione di un Ministero delle poste e telegrafi, perchè si verrebbe a nominare un ministro responsabile, rendendo inutili le direzioni generali delle poste e dei telegrafi.

Or bene, o signori, io rispondendo ieri all'onorevole Bertani, dissi che per quello che a me personalmente si riferiva, tanto poco mi premeva di tenere riuniti sotto la dipendenza del Ministero dei lavori pubblici tutti i servizi ora affidatigli, da dichiarare che ormai non era più possibile di fare il ministro, ma che bisognava adattarsi ad una vera opera di facchinaggio.

Aggiunsi per conseguenza che, a causa appunto del soverchio cumulo delle materie e del gravame dei troppi lavori, io riteneva si potessero utilmente distaccare i servizi delle poste e dei telegrafi, così importanti, secondo me, da poter costituire un Ministero speciale.

Dissi infine che io, di mia iniziativa, appena divenuto ministro, ne aveva fatta proposta fin dall'anno 1878 ai miei colleghi del Gabinetto. Poco dopo questo Ministero delle poste e dei telegrafi fu istituito in Francia; ma per diverse ragioni non si potè istituire in Italia nè allora nè dopo.

Però, dopo le parole dell'onorevole Crispi, debbo dire esplicitamente, che se ho ritenuto utile l'istituzione di un Ministero delle poste e dei telegrafi, non ho mai creduto utile supplantare e distruggere le due amministrazioni che oggi presiedono a questi servizi. Io, onorevole Crispi, ho idee tanto differenti dalle sue in fatto di amministrazione, che dichiaro che, se non ci fossero le direzioni generali, bisognerebbe crearle (*Benissimo! a destra*) per poter provvedere all'andamento regolare dei pubblici servizi. Io non dico che dipenda da un direttore generale, più che da un capo-divisione il far procedere regolarmente gli affari; dico però che se si vogliono abolire le direzioni generali, non bisogna costituire 10 Ministeri, ma 20 o 25; allora si potrà provvedere benissimo. Poichè, o signori, quando un ministro deve fare vera-

mente il ministro, e non il capo di ufficio con le sole divisioni, non ha tempo di badare agli affari, che sono affidati al capo della divisione che deve seguirli tutti nel loro sviluppo, e per conseguenza non può disimpegnare le funzioni di chi si riserva solamente la parte che include una responsabilità, e che è poi la vera parte del ministro. Io vi domando, o signori: *cui bono* che il ministro vada a intrigarsi del come si fa un appalto, quando c'è la legge che stabilisce la procedura?

È opera di un ministro quella di badare alla prima, seconda e terza asta, di firmare le lettere per mandarle alla Corte dei conti o altro? Per esempio, vorreste voi che il ministro, il quale è pure direttamente responsabile, avesse ad occuparsi nei particolari di impiantare o no un ufficio postale, o che so io? Il ministro, se vuole adempiere al mandato suo, non può occuparsi di tutti i dettagli dell'amministrazione.

Se non vi fosse la direzione generale, bisognerebbe crearla, onorevole Crispi, o dare la firma a tutti i capi di divisione. Si potrebbe fare, non dico di no, anche coi soli capi-divisione, ma purchè non si abbiano più di due o tre divisioni per Ministero; chè altrimenti torniamo al difetto che fa parere ora utile l'istituzione del Ministero delle poste e telegrafi. E io penso che le direzioni delle poste e dei telegrafi procedano (non dirò perfettamente, perchè nulla al mondo è perfetto) così bene, presso di noi, che sarebbe, permettetemi la frase, un vero delitto amministrativo il venire a scombiarle.

L'onorevole Crispi ha pur detto: se si togliessero alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici diversi altri servizi, allora ci incammineremo sopra una buona via. Per me, son pronto a dare il mio aiuto a questo fine; tanto è vero che ieri, dopo la proposta dell'onorevole Bertani, soggiunsi che non solamente credeva che le poste ed i telegrafi potessero costituire un nuovo Ministero, ma che credeva anche si potesse istituire un Ministero speciale per l'esercizio delle ferrovie. Ora l'onorevole Bertani, ricordando queste mie parole pronunziate ieri incidentalmente, ha detto: si tratta d'un Ministero per le poste, i telegrafi e per l'esercizio ferroviario.

Ecco; io credo che si potrebbe anche fare così; ma io non ho mai detto di credere questo concetto immediatamente attuabile. Per me, inclinerei sempre a fare per l'esercizio delle ferrovie un Ministero separato, e molte sarebbero le ragioni da dire per suffragare questa mia opinione, la cui attuabilità dipende, secondo me, dalla forma che si darà all'esercizio delle ferrovie; imperocchè è

evidente che, se noi avremo un esercizio delle ferrovie combinato per esempio, come quello delle ferrovie Meridionali, non varrebbe la pena di fare un nuovo Ministero, per aver tre o quattro commissari incaricati di registrare alla fin d'anno i redditi, e di fare il conto pel pagamento delle garanzie.

Ma quanto al togliere al Ministero dei lavori pubblici altre materie come quelle di cui ha parlato l'onorevole Crispi, io credo che s'inganni molto all'ingrosso, e che snaturi la natura vera delle attribuzioni di questo dicastero. Per esempio, l'onorevole Crispi ha parlato del regime delle acque. Ma sta a vedere che l'agricoltura perchè ha bisogno d'acqua per l'irrigazione, deve mettersi a dirigere il lavoro per condurre le acque! Ma il Ministero dei lavori pubblici nel regime delle acque non fa che scavare il canale ed elevare l'argine per contenerle; che se poi l'acqua serve all'agricoltura e all'industria, spetterà al ministro d'agricoltura o commercio di renderla utile all'una ed all'altra. Così dicasi delle bonifiche. Le bonifiche sono di due specie, onorevoli signori; c'è la parte veramente idraulica che dipende da tutt'altro concetto che da quello del modo con cui si coltiva il campo, perchè non è altro che la regolarizzazione di un fiume, di un canale, lo scavo di un alveo, e la sua conterminazione eccetera; e tutto ciò è costruzione idraulica, è cosa che non ha nulla che fare coll'agricoltura e commercio, nè coll'industria.

Finito il compito della scienza idraulica, allora si che succede l'azione del coltivatore se si tratta di bonificazione agricola, come accadrà adesso per l'Agro romano, ad esempio. Il mio onorevole collega dell'agricoltura e commercio presenterà, se non l'ha presentato, un disegno di legge per bonificazione dell'Agro romano; e io lo aiuterò dove posso. Ma questo che ha da fare coi lavori pubblici?

Il Ministero dei lavori pubblici ha già provveduto all'Agro romano per la parte che gli spettava, aprendo canali o applicando macchine che portino via l'acqua, e via dicendo: tutte opere che non hanno nulla a vedere col Ministero d'agricoltura e commercio.

Se poi bonificati in questa parte i terreni, si vorranno coltivare, subentrerà il Ministero d'agricoltura e commercio; se li vorranno vendere, subentrerà il Ministero delle finanze, e via dicendo.

Così è anche, per esempio, delle tariffe ferroviarie. Se c'è una materia che, guardata così a primo aspetto, sembri per la sua natura spettante al Mi-

nistero di agricoltura, industria e commercio, è quella appunto delle tariffe ferroviarie.

E per una parte è così realmente.

Ma c'è un'altra parte che è sostanziale nella questione. La tariffa deve compensare la spesa del trasporto; ora, finchè la tariffa non esce da questo limite del rimborso delle spese e della remunerazione a colui che esercita la ferrovia, se si tratta di una società, non può in alcuna guisa esser sottratta al Ministero dei lavori pubblici, o al Ministero dell'esercizio delle ferrovie, dato che un giorno ci sia un tal Ministero.

C'è poi l'altra parte della tariffa, ed è quella che è relativa all'economia nazionale. Il Ministero dei lavori pubblici, quando ha provveduto al rimborso delle spese, ha fatto il suo compito, se si tratta di esercizio governativo; ma se questo esercizio è affidato ai privati che vi impiegano i loro capitali, bisogna pur lasciare che le tariffe provvedano all'ammortizzamento di questi capitali, e a dare un guadagno a colui che conduce l'esercizio. Or bene; quale è il limite di questo *di più* che deve esserci, oltre alle spese dell'esercizio propriamente detto? Il determinare questo limite esce dalle attribuzioni proprie del Ministero dei lavori pubblici, ed entra sotto la vigilanza del Ministero dell'industria e commercio, il quale deve cercare che il limite non sia talmente superato da arrecare poi danni allo sviluppo dell'economia e della industria nazionale.

Non discuterò se occorra una legge, o se basti un decreto per istituire un Ministero nuovo. Io riconosco che c'è molto del giusto nelle idee dell'onorevole Crispi a questo proposito. Ma io lo prego di considerare che noi siamo molto lontani dal poter tradurre in atto le sue idee. Quando per voto della Commissione del bilancio e della Camera si stabilisce che i ministri non possono prendere uno scrivano straordinario nel proprio dicastero...

La Porta. Chiedo di parlare.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Non dico questo per fare eccezioni, rimproveri od altro, dico soltanto che dal voler creare un Ministero con un semplice decreto all'impedire ad un ministro di pigliare uno scrivano a 50 lire al mese, mi pare che ci sia una distanza tale che, senza andare dall'uno all'altro eccesso, c'è spazio bastante per poterci trovare facilmente d'accordo.

Ma intanto io dico che sarà pur necessario, volendo istituire un nuovo Ministero, di presentare una legge per provvedere alle spese che saranno necessarie. Ora che si presenti una legge, la quale dica: è istituito il tale Ministero, o che si presenti una legge, la quale dica: si stanzierà nel ca-

pitolo tale il fondo occorrente per pagare lo stipendio d'un ministro e di un segretario generale, mi pare sia la stessa cosa.

Ma io torno alla ragione prima di questo mio breve discorso che avrà fatto perdere inutilmente un po' di tempo. (*No! no!*) Secondo me è necessaria, l'ho detto ieri e lo ripeto oggi, l'istituzione di un Ministero delle poste e telegrafi; ma quando questa istituzione dovesse scambuiare l'attuale ordinamento, salvo tutti i miglioramenti possibili dell'amministrazione delle poste e telegrafi, il concetto di un nuovo Ministero per questi servizi avrebbe in me un avversario irreconciliabile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertani.

Voci. A domani, a domani.

Bertani. L'onorevole presidente del Consiglio e ministro dell'interno sa che abbiamo diverse idee, e quindi consentirà che io abbia nel mio campo buone ragioni per sostenere che un nuovo Ministero delle poste e dei telegrafi, abbia anche ad occuparsi dell'esercizio delle ferrovie. Non dirò ora queste ragioni. Per il momento accetto volentieri il Ministero delle poste e telegrafi; per l'altro servizio, la Camera ha udito che la cosa è per lo meno possibile. E siccome io nella Camera vivo di elemosina e di concessioni, ritiro la mia proposta accettando l'ordine del giorno della Giunta generale del bilancio, e mi riservo, quando verrà in discussione la legge sull'esercizio delle ferrovie, di riproporre nel modo che sarà creduto più conveniente, e udita la parola del Governo, di staccare dal Ministero dei lavori pubblici l'esercizio delle ferrovie, sia per unirlo al Ministero delle poste e telegrafi, sia per creare un Ministero speciale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. L'onorevole Crispi mi ha rivolto un'interrogazione proprio *ad hominem*, mi ha chiesto se io abbia ancora le idee che avevo comuni con lui, quando, presidente del Consiglio, io stesso sottoposi alla firma del Re, il decreto pel quale si sopprimeva il Ministero di agricoltura e commercio.

Io credo di avere un po' il difetto dell'onorevole Crispi; io pure sono ostinato nelle mie opinioni. Ma, onorevole Crispi, abbia pazienza, la Camera ci ha dato torto (*Ilarità*); io credo ancor adesso che abbiamo ragione, ma, ci ha dato torto; e io rammento che quando venne presentato il disegno di legge per la ricostituzione del Ministero di agricoltura e commercio, disegno che diventò legge dello Stato con la data del 30 giugno 1878,

io ho rotto tutte le mie lanciae per difendere il nostro concetto, il concetto che avevo comune con l'onorevole Crispi, che, cioè, fosse in balia del Ministero di ripartire i diversi rami dell'amministrazione per semplice decreto reale; ma, in quella discussione, io mi sono trovato con una trentina di voti favorevoli. La legge fu votata, ed essa contiene questo articolo: "Nel presentare gli stati di prima previsione pel 1879 sarà dal Governo proposta una legge per designare le attribuzioni del medesimo."

La legge, onorevole Crispi, è perfettamente l'antitesi dell'opinione che noi abbiamo allora sostenuto. Che ci vuol fare se la maggioranza ci è contraria?

È il caso di Filippo II al quale diceva: Che diresti, o Re, se tutti dicessero di no, quando tu dici di sì? (*ilarità*)

Avvennero poi altri fatti, e, fra gli altri, gli ordini del giorno indicati dall'onorevole Crispi. Ebbene, oggi, nell'adunanza della Commissione ho udito leggere almeno due volte, quest'ordine del giorno, il quale a un dipresso esprime quello che dice l'articolo 3 di questa legge, perchè parla di provvedimenti da presentarsi al Parlamento. Ora i provvedimenti da presentarsi al Parlamento debbono certamente essere leggi.

Ma a che perderemo noi adesso il tempo su questa questione? Chi sa! Forse verrà giorno in cui si potrà con qualche probabilità di vittoria sostenere ancora quella antica tesi, e rivincere la battaglia che abbiamo la prima volta perduto.

Onorevole Crispi, io non perdo mai la speranza di vittoria pei miei convincimenti, quando ho la persuasione che essi siano utili alla cosa pubblica; ma egli è pure un fatto che la maggioranza di questi anni ha votato contro di noi, contro questa nostra opinione. L'ordine del giorno dell'onorevole Bertani, proponeva, insomma invitava, il Governo ad istituire un apposito Ministero per le poste e i telegrafi, e, aggiungeva, anche per l'esercizio delle ferrovie.

Io ho accettato la prima parte: noi accettiamo la massima, e non pregiudichiamo la questione dei modi. Presentemente la giurisprudenza è a noi contraria, ma nulla impedisce che in altro momento, in altre condizioni, sotto gli auspici di stelle molto più propizie di quelle che ci hanno assistito nella prima battaglia da noi perduta, ci sia data ragione. Ma intanto qui si tratta di risolvere la questione di massima, e io accetto l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, che è accettato dall'onorevole Bertani. L'onorevole Crispi abbia pazienza: rimandiamo

il tema da lui indicato a tempo migliore, e, per adesso, vediamo di adattarci a quel che indubitatamente mi pare essere l'avviso della maggioranza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Crispi.

Crispi. Non sono completamente d'accordo col presidente del Consiglio quando dice che la Camera ci abbia dato torto.

Depretis, presidente del Consiglio. Ci ha dato ragione forse? (*Si ride*)

Crispi. La Camera non ci ha dato torto, e non ci ha dato ragione.

L'articolo 3° della legge che il ministro ha ricordato, prescrive l'obbligo di presentare sull'amministrazione centrale dello Stato una legge generale, e di leggi generali ce ne sono in tutti gli Stati. È vero che noi non l'abbiamo ancora veduta, e che l'obbligo fatto al potere esecutivo rimase non adempiuto....

(*Denegazioni al banco del Ministero.*)

Quando l'avete presentata?

Una voce dal banco della Commissione. Nel 1878.

Crispi. Una legge generale ci può essere, ed è bene che ci sia, e questa legge potrebbe sciogliere cotesta questione che, ripeto, è ancora indecisa. In molte costituzioni è detto quanti debbono essere i Ministeri, e si dà poi facoltà al potere esecutivo di ordinare e distribuire le attribuzioni ai vari Ministeri. Dunque quell'articolo 3° può essere benissimo interpretato come un obbligo al potere esecutivo di presentare un disegno di legge in cotesti termini.

Comunque sia, aspettiamo questo disegno di legge, eppoi ne riparleremo.

Ieri ho ascoltato attentamente le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e quindi non può presumere che parlando oggi, io abbia avuto in animo di fare l'opposizione a lui.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. No! no!

Crispi. Dunque siamo d'accordo e buoni amici come prima. In quanto alle direzioni generali, io non desidero scombuarne l'ordinamento; io ho limitato la questione ai soli direttori generali; e in questo trovo un grande esempio nell'ordinamento dell'Inghilterra, dove l'onorevole ministro dei lavori pubblici lo sa, meglio di me, non c'è che il *Postmaster general* il quale soprintende alle poste ed ai telegrafi.

Non ci sono direzioni generali; non ci sono che semplici divisioni rese necessarie dal servizio appunto perchè il ministro non può scendere ai particolari nella pubblica amministrazione; ma il mi-

nistro deve dare l'impulso, il concetto, l'idea generale per l'andamento dei servizi medesimi.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici crede che il regime delle acque non debba essere assegnato al Ministero di agricoltura e commercio e ne disse le ragioni. Ma il suo ragionamento, onorevole ministro, non porta se non che ad una conclusione, ed è che il Ministero di agricoltura e commercio o dev'essere organizzato come si deve, o che dev'essere soppresso addirittura. Ritorniamo sempre all'antica tesi mia; restituite i tre o quattro servizi ora dipendenti dal Dicastero dell'agricoltura e commercio ai vari Ministeri ai quali erano stati dati col decreto del 1877, e se volete costituire logicamente un Ministero dell'agricoltura, industria e commercio, affidategli pure tutti quei servizi che hanno attinenza allo scopo della sua istituzione.

So bene che l'aria che spira o gli umori parlamentari non sono propizi a queste grandi riforme; ma questo è un vizio che si è inoculato nel Parlamento. Che la Camera pensi agli scrivani straordinari è qualche cosa di così anormale, e, direi quasi, di così sconveniente (non dico un'altra frase, perchè sarebbe tutt'altro che parlamentare, e l'onorevole presidente mi richiamerebbe all'ordine), che mi fa temere della decadenza del parlamentarismo.

Guai ai Parlamenti che vogliono amministrare! I Parlamenti non devono occuparsi che di politica e di far leggi, e non guardare a certe minuzie, che devono essere lasciate alla prudenza e conseguentemente alla responsabilità dei ministri.

Come volete voi che questi ministri siano responsabili, se non hanno piena potestà di organizzare a modo loro i servizi? Come potete occuparvi di quanti scrivani debba avere un Ministero; quanti segretari, quanti capi-divisione ci debbano essere?

Così facendo, voi cucite in un sacco il ministro, e gli togliete l'aere, gli togliete quell'autorità, senza la quale la responsabilità è un vano nome.

Vogliamo noi adottare il sistema della Convenzione francese, la quale si occupava del tabacco da dare ai soldati, dell'uniforme che dovevano portare i generali?

Questo si può scusare in tempi di disordine, ma quando l'ordinamento politico è basato sulle sue vere fondamenta, si può permettere, come lo vogliono gli uomini logici e gli statisti sperimentati, che il Parlamento si occupi di coteste materie, e solamente allora che non se ne occuperà, le cose potranno procedere regolarmente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione del bilancio.

La Porta. (*Presidente della Commissione del bilancio*) Mi dispiace che l'onorevole ministro dei lavori pubblici prima, e l'onorevole Crispi poi, abbiano tratta in questa discussione una questione...

Crispi. Ci sono stato trascinato.

La Porta. di così minima importanza, qual'è quella degli scrivani straordinari: soggiungo che è di minima importanza solamente considerata di fronte ad un'alta questione di ordinamento amministrativo e politico, quale è quello dell'istituzione di un nuovo Ministero, poichè la spesa per gli scrivani straordinari occupa pure un posto considerevole nel bilancio; si tratta, signori, di circa 900,000 lire all'anno; e non dimenticate che dal 1876 ad oggi si sono spesi più di 30 milioni per aumenti di personale e per migliorarne le condizioni.

Io credo per conseguenza che la Commissione del bilancio abbia fatto bene a portare la sua attenzione sopra questa spesa di circa 900,000 lire all'anno, cercando non di limitare i poteri del Ministero, ma di limitare le spese per questa categoria.

Ritorniamo ora alla questione che ci occupa. L'onorevole Crispi mi ha interrogato sul significato che la Giunta generale del bilancio dà a quella parte dell'ordine del giorno in cui si parla dei provvedimenti necessari.

Io non risponderò colla mia opinione, poichè fui uno di quelli sconfitti con l'onorevole presidente del Consiglio nel 1878. Io qui non ho opinione personale; io rappresento la Giunta generale del bilancio, ed a nome di essa dichiaro che la questione dei precedenti della Camera in questa materia fu agitata nel seno della Commissione stessa, e si discusse sulla natura dei provvedimenti che il Ministero doveva presentare; si ricordò l'ordine del giorno del 1878; si ricordò la legge che ricostituì il Ministero di agricoltura e commercio, e rammento adesso che un disegno di legge venne presentato, sotto il Ministero Cairoli, dall'onorevole Seismit-Doda, disegno di legge che provvedeva all'ordinamento generale dell'amministrazione dello Stato. Io ebbi l'onore di essere presidente della Commissione che esaminò quella legge, che però non fu discussa; poi si sciolse la Legislatura, e fu dimenticata.

La Commissione generale del bilancio non prese alcuna deliberazione, perchè considerò che avrebbe provocata una grave e lunga discussione non richiesta dalla condizione della risoluzione che vole-

vamo proporre, e che, quando il Ministero avesse presentate le proposte necessarie, allora la Camera avrebbe risolta la questione, sia confermando i criterî precedenti, sia mutandoli, poichè la Camera nella sua sovranità può anche revocare l'antica giurisprudenza.

Io personalmente potrei augurarmelo; ma la Commissione generale del bilancio non volle pregiudicare la questione.

Io quindi mi unisco all'onorevole presidente del Consiglio, le cui considerazioni rispondono al concetto che ha prevalso nella Commissione del bilancio, nel chiedere alla Camera d'accettare l'ordine del giorno che abbiamo proposto, e nel quale consentono l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole Bertani.

Voci Ai voti! ai voti!

Presidente. Dunque verremo ai voti. Essendo stato ritirato l'ordine del giorno dell'onorevole Bertani, non resta che quello della Commissione generale del bilancio, che rileggo:

“ La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio, sulla convenienza dell'istituzione di un Ministero delle poste e telegrafi, e confidando che proporrà i provvedimenti necessari, passa all'ordine del giorno. ”

Quest'ordine del giorno è stato accettato dall'onorevole presidente Consiglio e anche dall'onorevole Bertani.

Fortunato. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Fortunato. Essendo io assolutamente contrario, e spero a suo tempo di non esser solo, alla creazione di un nuovo Ministero, propongo la sospensiva sull'ordine del giorno, che accetta in massima, come hanno detto l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole presidente della Commissione generale del bilancio, la creazione del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Presidente. Come la Camera ha udito, l'onorevole Fortunato propone la sospensiva sull'ordine del giorno presentato dalla Commissione. La proposta sospensiva avendo la priorità nella votazione, la pongo ai voti. Coloro che l'approvano, sono pregati d'alzarsi.

(Non è approvata.)

Essendo respinta la sospensiva, metto ai voti l'ordine del giorno della Commissione generale del bilancio.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Si fa la prova.)

Alcune voci. La controprova.

Presidente. Essendo chiesta, si farà la contro-

prova. Chi non approva l'ordine del giorno della Giunta generale del bilancio, è pregato di alzarsi.

(L'ordine del giorno della Commissione generale del bilancio, è approvato.)

Discussione sull'ordine del giorno.

Brunetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Brunetti. Considerando lo scarso numero dei deputati presenti (*Oh! oh!*), scarsissimo poi in certe ore (è inutile dissimularlo) tanto che i banchi della Camera paiono deserti (*rumori*), io proporrei che la Camera sospendesse le sue sedute almeno fino a giovedì (*Oh! oh! — Rumori.*)

Io non credo che sia della convenienza, del prestigio, della dignità della Camera discutere di questioni gravi come quelle relative al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, con un numero così scarso di deputati (*Rumori*) e quindi propongo che la Camera si aggiorni fino a giovedì. (*No, no.*)

Io non faccio questa proposta per mire personali, perchè io non devo andare a casa, e rimarrò a Roma (*Vivi rumori*); la faccio unicamente per l'interesse e per la dignità della Camera. Si sollevano questioni gravissime, ad esempio, quella che abbiamo teste votata, e ci sono state delle ore in cui non erano presenti che trenta deputati appena. (*Rumori*)

Signori, è inutile dire che c'è molto lavoro dinanzi a noi. Questa sarebbe un'ottima ragione, se i deputati fossero presenti alle sedute; ma quando gli assenti sono molti ed i presenti sono pochi.... quando la Camera è vuota....

(I rumori coprono la voce dell'oratore.)

Quindi insisto nella mia proposta che la Camera si aggiorni sino a giovedì (*No! no!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

Minghetti. Prego l'onorevole Brunetti di considerare non essere esatto che la Camera sia vuota, poichè anzi mi pare che ci troviam in un numero sufficiente; lo prego di considerare che i grandi Parlamenti, come il Parlamento inglese, votano le leggi con 40 deputati presenti; lo prego di considerare infine che abbiamo ancora il bilancio provvisorio, situazione questa dalla quale cravamo fortunatamente usciti, e che quest'anno, per circostanze eccezionali, non abbiamo potuto evitare.

È debito nostro affrettare la discussione dei bilanci che ancora rimangono, se questa nuova Camera deve prendere in esame gravi riforme, e deve

affrontare grandi problemi. Faccio quindi viva preghiera all'onorevole Brunetti di non insistere nella sua proposta; e nel caso ch'egli v'insista, prego la Camera di non accettarla.

Voci. Ai voti!

Presidente. Onorevole Brunetti insiste nella sua proposta.

Brunetti. Torno a ripetere che non ho fatto la proposta per interesse mio, perchè io sono in Roma e vi rimarrò.

Prego poi l'onorevole Minghetti, che ha un'esperienza parlamentare molto maggiore della mia, di pensare che se il discutere i bilanci è cosa grave, il discuterli quando la Camera è in numero insufficiente.... (*Vivi rumori*)

La-Porta. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Brunetti, la Camera nella discussione dei bilanci è sempre stata in numero.

Voci. Non insista.

Presidente. Onorevole Brunetti ritira o mantiene la sua proposta.

Brunetti. La ritiro.

Presidente. Sta bene.

Lunedì alle due seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 7 pomeridiane.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Svolgimento di una proposta di legge del deputato Cavalletto.

2° Svolgimento di una interrogazione del deputato Cavallotti al ministro dell'interno.

3° Seguito della discussione sullo stato di prima previsione per 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

4° Stato di prima previsione della spesa del Ministero di grazia, giustizia e culti; dell'entrata e della spesa del Fondo per il culto per il 1883.

5° Stato di prima previsione per 1883 del Ministero della guerra.

6° Stato di prima previsione per 1883 del Ministero degli affari esteri.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

oma, 1883 — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).