

XLVI.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 7 FEBBRAIO 1883

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici — Approvasi il capitolo 46 — Dichiarazione del deputato Fusco — Approvansi i capitoli dal 47 al 53 inclusivo — Sul capitolo 54 parlano i deputati Di Sant'Onofrio, Sciacca della Scala, Francica, Canzi, Salaris, Bosdari ed il ministro dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli dal 54 al 67 — Sul capitolo 68 parlano i deputati Sciacca della Scala, Colaianni, Buttini, Visocchi, Tegas, Bajocco, Lanzara, Diligenti, Cavalletto, Gandolfi relatore, Lugli, Minghetti, La Porta presidente della Commissione generale del bilancio ed il ministro delle finanze — Approvasi il capitolo 68 — Sul capitolo 69 fa una raccomandazione il deputato Mocenni — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli dal 69 al 71 — Sul capitolo 72 parlano i deputati Panattoni, Cavalletto ed il ministro — Approvansi i capitoli 72 e 73 — Sul capitolo 74 discorre il deputato Ferrini — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Sono approvati i capitoli dal 74 al 79 — Sul capitolo 80 parlano i deputati Farina N. e Lanzara — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli 80 e 81.*

La seduta incomincia alle ore 2 20 pomeridiane.
Melodia, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Congedo.

Presidente. L'onorevole Parisi-Parisi chiede un congedo di giorni 50 per motivi di salute.
(È concesso.)

Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

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

La Camera nella seduta di ieri approvò il capitolo 45 del bilancio: passeremo ora al capitolo 46.

Capitolo 46. Personale degli uffici postali di seconda classe (Spese fisse), lire 2,880,000.

(È approvato.)

Capitolo 47. Personale dei corrieri, messaggeri, portalettere e serventi (Spese fisse), lire 2,580,000.

Fusco. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Fusco. Sebbene la sede propria dell'argomento, sul quale io intendevo parlare, sia appunto il capitolo 47, pure ho osservato nel resoconto di ieri che la discussione sulla condizione dei fattorini postali, che appunto a questo capitolo si riferiva, era stata anticipata. Sarei nel mio diritto di discorrere oggi su questo stesso argomento; ma mi parrebbe poco conveniente di tornare sopra una discussione, sebbene prematuramente esaurita ieri. Mi limito quindi a dichiarare che se fossi stato presente ieri, avrei speso anch'io una modesta parola in pro di que-

sta classe dei portalettere. Ora mi limito a raccomandare all'onorevole ministro di voler prendere in considerazione la condizione di questo personale.

Presidente. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito lo stanziamento del capitolo 47.

(È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti capitoli sino al 53 inclusivo:)

Capitolo 48. Pigionii ed indennità fisse per le spese inerenti al servizio, lire 700,000.

Capitolo 49. Assegnamenti ai titolari degli uffici postali italiani all'estero (Spese fisse), lire 46,400.

Capitolo 50. Rimborsi alle amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine), lire 70,000.

Capitolo 51. Canoni ai mastri di posta (Spese fisse), lire 19,257.

Capitolo 52. Retribuzioni ai procacci, pedoni, ecc., lire 5,120,000.

Capitolo 53. Spese variabili pel trasporto delle corrispondenze, lire 618,000.

Capitolo 54. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 8,945,852.

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha facoltà di parlare sul capitolo 54.

Di Sant'Onofrio. Uno dei mezzi più opportuni senza dubbio per promuovere la pubblica ricchezza consiste nell'accrescimento delle vie di comunicazione sia terrestri che marittime. Ispirate da questo concetto furono tempo addietro rivolte domande all'onorevole ministro dei lavori pubblici per l'istituzione di un secondo viaggio di cabotaggio fra Palermo e Messina, con approdo a Cefalù, Santo Stefano-Camastra, Sant'Agata di Militello, Capo d'Orlando, Patti e Milazzo.

Attualmente per una popolazione di quasi 400,000 abitanti si ha un solo viaggio settimanale, e siccome nelle coste settentrionali dell'isola fanno difetto i porti, salvo quello di Milazzo, non essendovi che spiagge aperte, avvviene spesso che quando vi è tempo cattivo, e ciò è frequente nella stagione invernale, il vapore non può approdare nè fare operazioni, cosicchè quelle popolazioni rimangono spesse volte una, due ed anche tre settimane prive assolutamente di queste comunicazioni.

E sì che questo è l'unico mezzo di comunicazione che esse hanno, giacchè non si può tenere in conto la insufficientissima corriera postale giornaliera nella quale vi è posto per tre sole persone; cosicchè spesso un individuo, il quale si deve per gravi ragioni sia di famiglia, sia d'interesse recare a Palermo od a Messina, è nell'assoluta impossibilità di andarvi trovando già occupato tutte le piazze della corriera postale.

Da qualche tempo si parla generalmente e con

insistenza di perequazione, ed io non posso che lodare il concetto della perequazione fra le varie provincie del regno; questa perequazione però deve farsi negli oneri come nei vantaggi. Ora, sapete che cosa si legge in una pubblicazione ufficiale del Ministero di agricoltura, industria e commercio? Parlandosi del valore che hanno nel regno le terre in questi ultimi tempi, a pagina 540, della pubblicazione - *Notizie intorno alle condizioni dell'agricoltura* pel 1878-79 - leggo quanto appresso, relativamente alla provincia di Messina, la quale è di quelle che più difettano di mezzi di comunicazione, non avendo in tutto, che 50 chilometri di ferrovia:

“ Per la provincia di Messina abbiamo da Castoreale che le contrattazioni furono scarse circa ai prezzi: nello stato attuale non può stabilirsi una media; solo può ritenersi che i beni stabili in genere sono deprezzatissimi: i latifondi non trovano compratori, i piccoli si vendono con significante danno dei venditori. A Patti in questo biennio vi furono poche contrattazioni di terreni, causa forse la generale miseria; la tendenza è generale ad estendere, e non a frazionare i possessi. A Messina si manifesta una tendenza a concentrare i possessi, perchè i piccoli e medi proprietari *falliscono sotto il peso delle imposte.* ”

I prezzi dei terreni decrescono. Invece se noi prendiamo nella stessa regione una provincia vicina, che è quella di Palermo, leggiamo che a Termini (e Termini è precisamente uno dei circondari che è attraversato dalla ferrovia), nel biennio le contrattazioni si mantennero come negli anni antecedenti, e si manifestò la tendenza a frazionare i possessi.

Ora, quando in una provincia vi ha tendenza a frazionare il possesso, è chiaro che la miseria non è eccessiva. Ma da che cosa proviene questa miseria generale nella provincia di Messina? Consiste principalmente nella mancanza di mezzi di comunicazione; perchè i prodotti di quelle terre non possono reggere alla concorrenza dei prodotti similari, che vengono trasportati per mezzo dei vapori e delle ferrovie ad un prezzo molto inferiore da altre provincie. Dunque perequiamo pure, ma perequiamo negli oneri e nei vantaggi; altrimenti voi, invece di perequare, fate una vera sperequazione, un vero atto d'ingiustizia.

Del resto poi per stabilire un secondo viaggio di cabotaggio tra Palermo e Messina non occorre certo una spesa eccessiva, perocchè basterà una somma di circa 50 mila lire.

Ed io credo che una provincia di 400 mila abi-

tanti, della quale avete inteso or ora, secondo una pubblicazione ufficiale, la misera condizione in cui si trova, tanto da essere quasi schiacciata sotto il peso delle imposte, meriti questo piccolo favore. Dopo queste raccomandazioni d'indole, direi, generale, mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro una preghiera di carattere particolare; quella, cioè, d'includere fra gli approdi del vapore di cabotaggio tra Palermo e Messina anche la spiaggia di S. Agata di Militello, che è un centro avente interessi abbastanza considerevoli. L'importanza di questo paese si può rilevare dai seguenti fatti: in primo luogo in quel comune, in un ventennio, la popolazione è quasi triplicata.

Infatti nel 1860 S. Agata aveva una popolazione di 221 mila abitanti; nel 1870 di 4974, che nel 1881 giunse a 5754. Inoltre Sant'Agata è il centro di altri importanti paesi che ne costituiscono il mandamento e sono Alcara di Fusi, S. Marco Alonzio, Militello, Rosmarino con una popolazione totale di circa 13,000 abitanti. Aggiungete il ricco e popoloso comune di San Fratello, con quasi 8000 anime, che fa pure capo a Sant'Agata di Militello, l'importante paese di Caronio posto a mezza strada fra Sant'Agata di Militello e San Fratello il quale potrebbe alternativamente approfittare del vapore di Militello e di quello di Sant'Agata, e vedrete che farete opera giusta ed utile includendo negli approdi anche Sant'Agata.

Aggiungo che nel primitivo disegno di legge ministeriale sulla riforma elettorale si era stabilito Sant'Agata di Militello come capoluogo del secondo collegio di Messina, per la sua posizione centrale. Io credo poi che in fatto di vie di comunicazione convenga distinguere bene gli interessi generali da quelli locali. Per gli interessi generali si richiedono treni ferroviari e battelli a vapore che compiano il tragitto nel termine più breve, perchè naturalmente importa che siano messi in contatto rapidissimo fra loro i grandi centri per i gravi interessi che intercedono tra loro; gli inglesi hanno un proverbio che dice: *times is money*, il tempo è moneta, e questo si applica specialmente ai servizi d'indole generale pei quali bisogna guadagnar più tempo che è possibile. Ma, quando si tratta d'interessi locali, io credo che si abbia a favorirli al massimo grado. I treni *omnibus*, dunque, come i viaggi di cabotaggio, devono toccare il maggior numero di località, promuovendo anche i più piccoli interessi.

Infatti l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel viaggio Messina-Napoli sulle coste di Calabria ha anche aggiunto l'approdo di Pisciotta, ed ha fatto bene, perchè, sebbene in quella località, e l'o-

norevole ministro lo sa meglio di me, non si compiano estese operazioni (credo in un anno ammontarono a mille lire), pure anche questo piccolo interesse ha diritto di essere preso in considerazione. Tanto più dunque spero che l'onorevole ministro Baccarini vorrà accogliere con favore la mia raccomandazione, in quanto che Sant'Agata è molto più importante di Pisciotta, e tale approdo non porta onere al bilancio, nè grande ritardo nel servizio postale, perchè Sant'Agata di Militello si trova precisamente sulla linea del vapore: quei disgraziati abitanti attualmente soffrono le torture di Tantalo; vedono cioè passare il battello lì sotto i loro occhi, senza poterne usufruire.

E giacchè ho facoltà di parlare, rivolgerò un'ultima preghiera all'onorevole ministro, ed è quella di studiare il servizio delle isole Eolie.

Vive in quell'arcipelago una razza forte ed energica, composta principalmente di marinari. Sotto qualunque latitudine, in ogni contrada trovate gli arditi e sobri navigatori di quelle isole portare con onore il nome italiano. Inoltre quell'arcipelago ha relazioni estesissime di commercio con la costa settentrionale della Sicilia. Anticamente il vapore Messina-Palermo fra gli altri scali toccava anche Lipari. Ora questo approdo è stato soppresso ed il servizio non si fa più che direttamente tra Lipari e Messina; cosicchè chi da Lipari si deve recare a Palermo o sulla costa settentrionale, deve andare prima a Messina, e poi con grande disagio e perdita di tempo, fare il viaggio per Palermo. Desidererei adunque che l'onorevole ministro studiasse il modo di coordinare il servizio delle isole Eolie con il servizio di cabotaggio della costa settentrionale della Sicilia.

L'altro giorno l'onorevole Bertani ha fatto una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici per promuovere più che fosse possibile il servizio postale. Ora in quell'arcipelago vi sono isole che si trovano prive affatto, o quasi, di questo servizio; fra le altre, Stromboli che ha circa 4000 abitanti, e che conta 60 o 70 bastimenti con un tonnello di quasi 2000 tonnellate: tutto il servizio ora si riduce ad una misera barca a vela, la quale spesso deve sospendere le sue corse.

Lipari dista da Stromboli 45 miglia marine; e quando il tempo è cattivo nessuno si vorrà affidare a quella misera barca. I poveri abitanti di Stromboli dunque si vedono tagliati fuori dal consorzio umano, in peggiori condizioni dei selvaggi della Papuasias, nella impossibilità di promuovere e tutelare i loro interessi commerciali.

Se l'onorevole ministro dunque, pensasse a stu-

diare l'istituzione di un servizio circolare settimanale fra le varie isole Eolie, farebbe cosa utilissima e giustissima, rendendo paghi i legittimi reclami di quelle popolazioni.

A questo proposito debbo, finalmente, richiamare la sua attenzione sui vapori che la Società Florio-Rubattino adopera per questo servizio.

Quei tali vaporette, dei quali in una delle ultime tornate si è tanto parlato in questa Camera, e che si trovano insufficienti per la brevissima traversata tra Messina e Reggio, vengono anche destinati al servizio delle isole Eolie, con pericolo grandissimo dei passeggeri.

Non si può ammettere che vaporette di 50 o 60 tonnellate, abbiano, massime d'inverno, a navigare in un mare, spesse volte agitato da procelle molto serie; e tanto meno si può ammettere, se, come io credo, ciò è contrario alla convenzione attualmente in vigore.

Io riepilogo adunque le mie domande. Le preghiere che rivolgo all'onorevole ministro, sono le seguenti: 1° studiare lo stabilimento di un secondo viaggio di cabotaggio tra Palermo e Messina; 2° includere negli approdi anche Sant'Agata di Militello; 3° studiare anche il servizio per le isole Eolie, tanto più che tutto questo si rannoda ad una modificazione dei servizi marittimi, che è bene venga presto studiata dalla Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciacca della Scala.

Sciacca della Scala. La importante cifra di nove milioni circa che spendiamo per il servizio marittimo, e la sempre crescente concorrenza che le Compagnie straniere, con buon successo, fanno coi loro magnifici battelli alle nostre Compagnie di navigazione, credo che meritino l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro. Con ciò non intendo dire che possiamo evitare la concorrenza delle Compagnie straniere; però, intendo dire che dovremmo fare in modo che le Compagnie di navigazione che noi sussidiamo siano in condizioni da poter sostenere questa concorrenza.

Comprendo che non è questo il luogo opportuno per fare una larga discussione su quest'argomento; però credo utile accennare a questo fatto, perchè in tempo opportuno si provveda, affinchè un giorno o l'altro non veniamo al punto di dover vedere la nostra marineria mercantile a vapore, per mancanza di tornaconto, cadere in mano della speculazione straniera.

Io credo che principalmente dovrebbe studiarsi se le nostre Compagnie sono in condizioni da poter sostenere la concorrenza straniera per la bontà dei battelli e del servizio e per la mitezza della

tariffa; e se non avessero tali condizioni, indagare quali potrebbero essere i rimedi.

Infine, credo che convenga anche studiare la questione del cabotaggio; poichè, per quanto noi, in dritto, concediamo uguale trattamento ai battelli stranieri, al pari di quelli della nostra marineria mercantile, pure, in fatto, di questo dritto noi non ne godiamo, appunto perchè non esercitiamo cabotaggio, specialmente sulle coste della Francia. Bisogna poi considerare che avremo sempre la concorrenza straniera, situati come siamo sulla via delle grandi linee del Levante e delle Indie.

Come ho detto in principio, io non ho inteso che accennare a questa questione, affinchè si studii fin d'ora, trattandosi di un argomento, sotto tutti i rapporti, molto interessante pel nostro paese.

Ed ora, giacchè ho facoltà di parlare, mi associo anche alle preghiere che all'onorevole ministro dei lavori pubblici ha diretto il mio amico e collega Di Sant'Onofrio. Si tratta di una estensione di 250 chilometri circa della costa settentrionale della Sicilia, che non ha nessuna comunicazione ferroviaria. Quindi è necessario destinarvi un secondo battello settimanale, in modo che quelle popolazioni possano avere un mezzo di comunicazione fra Palermo e Messina. Se si considera che spesso, d'inverno, per il cattivo tempo, in mancanza di porti, non si può approdare in quei punti che ad ogni 15 o 20 giorni, si riconoscerà la giustizia di questa domanda.

Attendo dalla cortesia dell'onorevole ministro risposte, che mi auguro sieno soddisfacenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica.

Francica. La lettura di questo articolo mi suggerisce il pensiero di rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una brevissima preghiera.

Lo Stato paga alla Compagnia Florio o Rubattino una sovvenzione, che non saprei indicare a qual cifra arrivi, per il servizio della posta tra Napoli, le coste della Calabria e la Sicilia, e per il trasporto dei passeggeri. Pagando questa somma, io credo, che il Governo debba badare che la posta non subisca ritardi e i passeggeri godano le comodità che sono necessarie.

I vapori che la Compagnia Florio-Rubattino mette a disposizione dei passeggeri fra Napoli e le coste della Calabria sono l'unico mezzo di comunicazione che esista fra quelle contrade, poichè non si può considerare come tale la ferrovia dell'Jonio, troppo lontana dalla costa tirrena, e di accesso troppo difficile, come ho avuto occasione di

dire quando si è discusso il capitolo 9 di questo bilancio; e non si può neanche parlare del lungo stradale che da Reggio va fino ad Eboli, per percorrere il quale occorrono nientemeno che 72 ore. Ora avviene che per i cattivi tempi tante volte i vapori postali non possono toccare le coste della Calabria; e questa è una cosa naturalissima, perchè contro la tempesta non si può far nulla; però essendovi un porto lungo le coste del Tirreno, a Santa Venero, io credo che sarebbe opportuno che, allorquando i tempi sono cattivi, i vapori potessero appoggiare a quel porto e se non farvi operazioni di merci, eseguirvi almeno l'imbarco e sbarco dei passeggeri. Quando questo servizio fosse bene ordinato, secondo me, contenterebbe tutti, perchè da un lato si risparmierebbe ai passeggeri un viaggio inutile e non si farebbero andare a Messina o in altri porti, e si risparmierebbero loro anche tutte le sofferenze del rullio e del beccheggio della nave, poichè si sa che in tempesta le navi rullano e beccheggiano più che in tempo buono; dall'altro lato sarebbe utile per la posta che non subirebbe ritardo. Io ritengo che in questo modo anche la Compagnia ci troverebbe il suo tornaconto, poichè non sarebbe obbligata a trasportare i passeggeri fino a Messina o fino a Napoli, per poi ricondurli di nuovo in Calabria.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, tanto compiacente, ascolta sempre volentieri le preghiere dei suoi amministrati, ha accolto altre preghiere che io gli ho rivolto, e spero vorrà accogliere anche questa.

Gl'inconvenienti cui ho accennato non sono di poca importanza, come si può desumere da questo fatto. Una volta una povera signora partita da Napoli in istato interessante e negli ultimi giorni, a causa del tempo cattivo non poté sbarcare al Pizzo dove si recava e fece rotta diritta per Messina. S'imbarcò novellamente; ma il tempo cattivo la ricondusse a Napoli. S'imbarcò anche per la terza volta... e, non voglio dire quantè volte ha dovuto ripetere questa dolorosa via. Fatto sta che un bel giorno il capitano di bordo ha dovuto compiere le funzioni di levatrice, perchè un bel maschietto era nato a bordo della sua nave, e ha dovuto fare anche da curato, battezzandolo.

Non creda esagerato quello che io le dico, onorevole ministro! Mi permetto anzi di avvalorare il mio detto colla valida testimonianza, certo non sospetta, del suo segretario generale, l'onorevole Del Giudice, al quale, se è presente, io chiedo scusa d'invocare la sua testimonianza; ma essa vale a dimostrare meglio quello che io dico. Nel principio del

mese di gennaio l'onorevole Del Giudice si recava a Paola, sua patria, per salutare la sua madre ed i suoi congiunti, e voleva dimorarvi sette o otto giorni, ma ne passarono dieci, ne passarono venti, e l'onorevole Del Giudice non poté ritornare a Roma.

La voce del dovere lo chiamava al suo posto; egli sapeva che il palazzo di via delle Convertite lo aspettava; ma come fare a superare la distanza che ne lo separava? Le condizioni del mare non glielo permettevano, nessun vapore passava ed il cattivo stato delle strade gli impediva di raggiungere la ferrovia a Cosenza. Finalmente, dopo venti giorni di aspettazione, il mare permise ad un vapore di partire per Messina, ed egli s'imbarcò, e prese la via del *Sud*, invece che quella del *Nord*. Ma, siccome tutte le vie menano a Roma (ed in nessun caso meglio che in questo va applicato questo proverbio), così l'onorevole Del Giudice dovette venire fino a Reggio, o da lì colla ferrovia raggiungere la sua residenza a Roma. Egli è partito da Paola la mattina di domenica, ed è arrivato, sempre viaggiando, la sera del martedì. Vede l'onorevole ministro che il tempo è abbastanza lungo.

Conchiudo con dire che io credo che il Governo, senza spender nulla, può fare sì che i vapori della Compagnia Florio e Rubattino appoggino al porto di Santa Venero, quando il cattivo tempo non permette che tocchino la spiaggia del Pizzo. Nello stesso tempo credo che la Compagnia Florio e Rubattino non avrà alcuna difficoltà ad acconsentirvi, dappoichè, non solo non deve spendere alcuna somma, ma risparmia nello stesso tempo qualche cosa, perchè non è obbligata al trasporto gratuito dei passeggeri fino a Messina quando partono da Napoli, o viceversa.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. La questione sollevata dai diversi oratori, a proposito delle sovvenzioni per la navigazione, bisogna distinguerla in due parti: la parte relativa al miglioramento dei servizi pel movimento generale della navigazione, e l'altra dei casi speciali, a cui ciascuno degli oratori si è riferito.

In quanto ai miglioramenti che possono introdursi nella convenzione (poichè di questa si tratta, ed essa è approvata per legge) tra il Governo e la società italiana di navigazione, bisogna avere la pazienza di aspettare il rapporto della Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile, che tutti ricordano essere stata per legge incaricata di occuparsi anche di tale materia.

È a sperare che fra pochissime settimane forse il rapporto finale di questa Commissione sarà distribuito.

Ho detto a tal riguardo, e se ne è parlato anche ieri, diversi essere i motivi d'aumento nelle corrispondenze postali marittime. Tutto si riduce, a mio parere, ad aggiungere altre somme ai nove milioni e più che si spendono presentemente per servizi marittimi. Non so se lo abbia detto, ma lo dico ora, essere necessario di portare a 12 milioni la somma da corrispondersi alle Compagnie sovvenzionate. Le Compagnie sovvenzionate debbono esservi, e se si vuole che possano seriamente competere con le Società estere, della cui concorrenza parlava l'onorevole Sciacca della Scala, è indispensabile quest'aumento di sovvenzione.

Lascio adunque la parte generale, cui difficilmente si potrebbe provvedere nella discussione di un capitolo di bilancio. So che senza una legge non si possono cambiare i capitoli del bilancio, e vengo al fatto speciale.

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha raccomandato diversi approdi sulla linea Palermo-Messina. Questa raccomandazione è stata fatta, sotto altra forma, da diversi miei onorevoli colleghi; ma disgraziatamente la legge del 1877, invece di dare facoltà al Governo d'aumentare le corse fra Palermo e Messina e fra Napoli e Messina, gli fa piuttosto l'obbligo di sopprimerle di mano in mano che si completano le comunicazioni terrestri.

L'articolo 3 del quaderno d'oneri per la navigazione a vapore fra il continente e l'isola di Sicilia, approvato con la legge del 15 giugno 1877, ha stabilito che vi sia un viaggio diretto ogni settimana fra Palermo e Messina, toccando Santo Stefano, Cefalù e Milazzo. In quanto poi agli approdi, la legge stessa ha stabilito quali debbano essere, non lasciando nemmeno al Governo la facoltà di aggiungerne o di toglierne. Vero è che nel capitolo di oneri, al Governo è riconosciuta la facoltà di togliere degli approdi o di stabilirne dei nuovi; ma i miei onorevoli colleghi comprenderanno che l'aggiungerne dei nuovi non è una cosa impossibile, ma il toglierne gli esistenti non è cosa facile come si può a prima giunta credere. Il capitolo di oneri, all'articolo 3, stabilisce, poi, che il Governo abbia facoltà di apportare la seguente modificazione ai servizi, di cui all'articolo 1: Soppressione della corsa diretta fra Palermo e Messina, quando si verifichi il congiungimento per ferrovia fra Palermo e Messina. Non è detto dunque essere in facoltà del Ministero di aggiungere un'altra corsa, ma solo di sopprimerne una: quella cioè fra Palermo e Messina.

Io mi sono guardato e mi guarderò dal sopprimere questa corsa, quantunque la condizione voluta dalla legge per sopprimerla si sia adempiuta e largamente; essendo avvenuta la continuità della linea ferrata fra Palermo e Messina, con la costruzione della Canicatti-Caldare cui si è aggiunta la Vallengunga, benchè con un trasbordo in causa della grande galleria ancora in costruzione, io credo che, per un pezzo, non potrebbe sopprimersi la corsa diretta fra Palermo e Messina, perchè, se, per molte parti dell'isola, può essere provveduto convenientemente alle comunicazioni, è evidente che quelli della costa possono profittare, poco o quasi nulla, della linea continua ferroviaria fra Palermo e Messina.

Ma trovo esser cosa molto difficile il sopprimere la corsa diretta per convertirla in una corsa di cabotaggio; perchè, se si possono soddisfare le domande degli interessati lungo la corsa diretta, vi si oppongono gli interessi di Palermo e di Messina. Agli interessi locali soddisfa l'altra corsa settimanale. Disgraziatamente, in quella legge si stabilisce tassativamente quali siano gli approdi. Ora, il volerne aggiungere altri, conduce ad allungare il percorso e, con ciò, a ferire gli interessi stabiliti e riconosciuti, quasi con privilegio, dalla legge medesima.

Vede, quindi, l'onorevole Di Sant'Onofrio, come non sia facile di aggiungere approdi. Ma, affinché la Camera si faccia un concetto della difficoltà di poter soddisfare queste domande, io leggerò la nota, all'infuori di quella fatta qui dall'onorevole Di Sant'Onofrio, delle domande d'approdo fra la corsa da Palermo a Messina.

Chiedono l'approdo di battelli postali: Patti, Pisciotta, Paola, Milazzo, Naso, Sampiero-Patti, Longa, Sant'Angelo di Brolo, Firmuri e Santo Stefano di Camastra.

Sono dieci le domande di approdo; ma qualcuno può dirmi: tenete conto della raccomandazione che faccio io; le altre nove lasciatele a parte. Io osservo però che alle mie orecchie suonano tutte eguali, poichè si tratta di paesi della medesima importanza.

Or bene, oltrechè non si possono aggiungere vapori d'importanza a questo riguardo, e dirò anche nemmeno nuovi approdi per le tassative disposizioni della legge, se non in forza di una nuova legge, veggasi intanto quanto sia difficile assecondare tutti i desiderj degli interessati.

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha parlato calorosamente per Lipari, che non è compresa nella corsa di congiunzione tra Palermo e Messina. Or bene, Lipari era compresa in questa corsa prima

della legge del 1877; ma dopo la promulgazione della legge stessa ne fu esclusa.

Ora, sapete quale sia stata la ragione di questa esclusione? Quella di guadagnare 10 ore nel viaggio da Messina a Palermo, sopprimendo l'approdo a Lipari, perchè obbligava a far stazionare la notte un battello postale a Milazzo. Tolta questa fermata, il viaggio fu abbreviato di 10 ore; è evidente quindi che tale ragione è sufficiente per non ristabilire quell'approdo.

Sulle coste della Calabria, poi, le cose sono press'a poco della stessa natura. È verissimo che vi sono molti luoghi i quali difettano di comunicazioni anche dal lato di mare, perchè non vi possono approdare battelli adattati, ed il fatto a cui ha accennato l'onorevole Francica non è che la prova dell'impossibilità assoluta di approdare in certe coste della Calabria. Egli mi ha raccontato il fatto (che io del resto conosceva benissimo) dell'onorevole Del Giudice, il quale non ha potuto imbarcarsi, perchè il battello non poteva approdare dove egli si trovava, di guisa che ha dovuto recarsi a Reggio di Calabria, e ritornare con la ferrovia.

Dopo ciò è naturale che, anche pagando enormemente, il battello postale non potrà fare quegli approdi perchè troppo pericolosi. Tuttavia anche dalla Calabria sono pervenute molte domande di approdo, ad esempio a Scalia, Tropea ed altre, ma nel mentre vi sono domande in questo senso, ve ne sono altre le quali vogliono si sopprima la corsa di cabotaggio, e desiderano si stabilisca una corsa diretta tra Napoli e Palermo. Ricorderanno che altra volta si è asserito in questa Camera, che coll'apertura della linea Eboli-Torromare (la linea di Potenza) si sarebbe potuto sopprimere una corsa (secondo i quaderni d'onere). La legge stabilì invece che fosse convertita, come fu fatto, in una corsa di cabotaggio, da Napoli a Messina, toccando Pisciotta, Paola, Pizzo, e Reggio Calabria. Parmi dunque evidente che il Governo non poteva fare altro che quello che era stabilito dalla legge.

Ora ci sono pervenuti ricorsi nei quali si dice che il toccare Pisciotta, ed altri luoghi, è un perditempo, perchè a Pisciotta non vi è che pochissimo movimento commerciale, e, fatto il conto, alla fine dell'anno si vede che si trasporta appena qualche centinaio di tonnellate di merci.

Ciò sarà verissimo, ma io non posso togliere l'approdo a Pisciotta, quando la legge lo stabilisce tassativamente. Io faccio queste osservazioni per dimostrare che le disposizioni della legge del 1877 sono forse un po' troppo tassative. Forse, a fine di

togliere il pericolo che il Governo usi riguardi ad un luogo piuttostochè ad un altro, si è pensato di stabilire per legge che cosa si debba fare, e in tal caso bisogna aver la pazienza di aspettare che con un'altra legge si possano modificare le disposizioni di approdo. L'onorevole Francica ha detto: nei casi di cattivo tempo, approdate a porto Santa Venere. Io mi congratulo coll'onorevole Francica perchè dalle sue parole apprendo che egli è un nautico di autorità, ed io mi farò un dovere di segnalare queste sue considerazioni alla società Florio Rubattino; ma finora io ho sempre saputo che le difficoltà di approdo e d'ancoraggio a Santa Venere sono gravissime, e dubito molto che la società voglia avventurare i suoi battelli, nelle presenti condizioni di quel porto, facendoli approdare a Santa Venere, almeno fino a che non saranno finiti i lavori intrapresi. Con mio dispiacere adunque ho dovuto chiarire ai singoli oratori, quale sia la nostra legislazione in questa materia.

Ben lontana dall'animo mio ogni inclinazione a credere che si siano stabilite le colonne d'Ercole per la navigazione postale di cabotaggio; tutt'altro: io ho già detto prima che occorrono parecchi milioni d'aggiunta per avere convenienti servizi, almeno fino a che le nostre coste non siano tutte percorse dalla ferrovia.

Terrò conto di tutte le raccomandazioni fattemi e le sottoporro all'esame degli uomini competenti nella nautica e prenderò in esame tutte le proposte che importano una spesa, pel caso che debba presentarsi più o meno presto un nuovo disegno di legge per il rimaneggiamento delle convenzioni postali, specialmente dopo che conosceremo il risultato dell'inchiesta sulla marineria mercantile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Canzi.

Canzi. Io mi associo alle lagnanze che vennero qui mosse contro il servizio della società Rubattino. L'onorevole ministro ha risposto ad esse che, per portare una modificazione alle convenzioni vigenti, occorrono due cose: prima di tutto, aspettare i risultati dell'inchiesta sulla marineria; secondo, i *quattrini*. Evidentemente, parlando della necessità di danaro, ha voluto alludere all'aumento delle sovvenzioni onde poter avere nuove linee e raddoppiare quelle che esistono.

In questo senso io non posso che convenire nella sua opinione. Ma se l'onorevole ministro crede che l'aumentare sovvenzioni possa bastare per far fronte alla concorrenza che le società estere fanno alla nostra marineria, io non sono interamente d'accordo con lui.

Per sostenere questa concorrenza occorrono cer-

tamente sovvenzioni le quali pongano la nostra marineria in parità di condizioni colle altre; ma è indubitato che se le nostre società non useranno maggiore solerzia, maggiore diligenza, e massima premura per servire il pubblico, questa concorrenza non si potrà mai sostenere. Io vodo che in generale i cittadini italiani, tanto come passeggeri quanto quali caricatori di merci, preferiscono in moltissimi casi servirsi di società estere, piuttostochè delle nostre. Qualche ragione di questo fatto ci dev'essere, perchè essi non vorrebbero andar contro anche ad un sentimento patrio, che è tanto naturale in tutti, per dare la preferenza a stranieri. Ma la ragione è evidente, signori: i battelli delle nostre società sono più piccoli, corrono meno; il servizio a bordo è fatto con minore politezza, con minore premura, lo stesso trattamento dei passeggeri è inferiore a quello che si fa sui battelli delle altre Compagnie; tant'è che, lo ripeto, non pochi cittadini, e potrei dire forse anche alcuni nostri colleghi, preferiscono viaggiare coi battelli esteri piuttostochè coi battelli italiani. Ma tutto questo avrebbe un'importanza secondaria se si trattasse soltanto di passeggeri; ma si tratta anche delle merci.

Quando l'onorevole ministro voglia avere informazioni esatte, io sono in grado di dargliele e tali da dimostrargli che importanti Case di commercio italiane hanno trovato più vantaggioso il far trasportare le loro merci da Compagnie estere piuttostochè da Compagnie nazionali, sulle stesse linee percorse dalle due Compagnie.

L'onorevole ministro crede che si debbano mutare le convenzioni, e che perciò non solo venga attendere i risultati dell'inchiesta, ma occorran quattrini.

Forse l'onorevole ministro in parte ha ragione, ma io dubito che l'abbia totalmente; poichè mi pare impossibile (non ho sott'occhio la convenzione del 1877), non mi pare possibile, dico, che si siano fatte le cose così alla leggiera, che non si siano prevedute le necessità del nostro commercio e dei nostri viaggiatori, e che non si siano imposte condizioni che questi interessi potessero proteggere.

Sarà stabilito, per esempio, nella convenzione del 1877, un sistema di sorveglianza o di ispettorati. Ci devono essere ispettori che sorvegliano il servizio di queste Compagnie. Ora, io domando, che cosa fanno questi ispettori?

Probabilmente faranno lo stesso che fanno gli ispettori delle ferrovie riguardo ai *buffets* delle stazioni; probabilmente fanno lo stesso che hanno fatto i commissari degl'istituti di credito fondiario; e finalmente faranno lo stesso che ha fatto

la delegazione governativa per la Regia, perchè pare che nel nostro paese si adotti sempre un sistema di vigilanza inefficace.

Io non intendo muovere appunto a lei, signor ministro, in ispecie, od all'amministrazione superiore, ma credo che vi sia un difetto generale nella nostra amministrazione, qualche *ingranaggio* sbagliato e che bisognerebbe correggere; diversamente il servizio di vigilanza sarà sempre inefficace.

Poi queste società hanno sovvenzioni per percorrere determinate linee. Ma è possibile che tanto raramente trovino il loro tornaconto a percorrerne spontaneamente alcune altre?

Io vodo che ciò accade con frequenza in tutte le società del mondo; accade colle società inglesi, colle francesi, le quali hanno la sovvenzione per alcune linee, e nello stesso tempo sviluppano largamente altri servizi.

Questo, da noi, accade, sì, ma in una misura troppo limitata. E qualche volta accade qualche cosa di curioso, cioè che le Compagnie *iniziano* il servizio di una linea nuova, fanno prendere gusto al pubblico, dirò così, ed appena il servizio è cominciato, lo troncano. Quale è lo scopo di questo sistema? Io non posso bene afferrarlo. Per esempio, nel Mar Rosso hanno fatto così, l'ho già detto altre volte, vi hanno istituito il servizio, ma ad un certo punto l'hanno sospeso; nella *Cirenaica* hanno fatto lo stesso.

E notate bene che in questo caso il pubblico aveva preso la cosa sul serio, dimodochè, specialmente nell'Alta Italia, alcuni cittadini, spinti da un sentimento generoso, ed anche dalla volontà di lucrare commerciando, avevano iniziate relazioni commerciali con quei paesi, stavano per fondare Case di commercio, avevano avviati affari, i quali potevano prendere qualche sviluppo, ma un bel giorno cessarono ad un tratto ed interamente i mezzi di comunicazione, per modo che la società d'esplorazione commerciale di Milano, per esempio, che ha un delegato a *Derna*, gli ha da qualche mese mandato ordine di partire, ma quel povero diavolo non può ottemperare a quell'ordine per mancanza di mezzi di comunicazione.

E ciò mi richiama alla mente un'altra osservazione, ed è questa: che noi non dobbiamo desiderare di avere linee nostre di comunicazione per ogni luogo, sta bene, ma più che tutto dobbiamo preoccuparci di istituirle, dove non ce n'è di nessuna specie. Nel 1877, quando abbiamo fatto la convenzione (forse da questo lato abbiamo un pochino errato), abbiamo spese somme ingenti per avere linee italiane là dove l'Italia era già servita da stranieri, ma era servita; io non dico che ciò non

si dovesse fare, non voglio ora entrare a fondo nella questione; ma dico che abbiamo speso somme non indifferenti per avere linee doppie, là dove il servizio esisteva, e non abbiamo provveduto di servizio altre località, alle quali noi non siamo congiunti in nessun modo, per esempio la Cirenaica. E, giacchè parlo di paesi coi quali non siamo collegati, mi permetterò di rivolgere una preghiera all'onorevole ministro, ed è di stabilire comunicazioni con Assab. Egli mi ha risposto l'altro giorno che non ha ingerenza diretta nelle cose che si riferiscono a questa colonia, ma gentilmente ha soggiunto che avrebbe girato la mia raccomandazione al ministro degli affari esteri; or bene, io lo prego di fare lo stesso in questo caso, sicchè si trovi modo di stabilire una linea, la quale congiunga la colonia di Assab con l'Italia, servendo nello stesso tempo ai molti interessi commerciali che sono sorti in diverse stazioni del Mar Rosso.

Ormai vi sono molte Case, le quali hanno colà stabilito figliali o rappresentanze; e vi fanno affari che sommano a qualche milione. Possono, è vero, questi commercianti comunicare con le diverse stazioni, non però a mezzo di battelli italiani, bensì valendosi dei servizi egiziani o inglesi; e quindi da questo lato, se si vuole, una grande urgenza non vi sarebbe; ma ciò che v'è di stranissimo è questo, che un italiano può rocarsi in tutti i porti del Mar Rosso, tranne un solo, e cioè a quello della colonia italiana!

Mi pare questa una cosa così anormale, da non poter continuare. Ripeto: capisco che si possa esser favorevoli o contrari alla politica coloniale; capisco che si voti contro lo stabilimento di una colonia; ma una volta che la colonia esiste, il non potervi andare è cosa che ci mette sotto un aspetto poco serio in faccia all'Europa. Per questi motivi prego l'onorevole ministro di voler passare la mia raccomandazione al suo collega degli affari esteri.

Presidente. Ha facoltà di parlare per la seconda volta l'onorevole Sciacca della Scala.

Sciacca della Scala. Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, il quale ha detto che studierà la questione delle sovvenzioni marittime. Debbo, però, dichiarare che, associandomi alla domanda dell'onorevole Di Sant'Onofrio, perchè sia concesso un secondo vapore per la costa settentrionale della Sicilia, non ho inteso affatto di dire che si debba togliere un vapore diretto fra Palermo e Messina. L'onorevole ministro dice che c'è una legge, ed io non insisterò più oltre a domandare per ora un secondo vapore, perchè ho fiducia nella promessa che egli ha fatto di migliorare questo servizio, e credo bene che egli vorrà

soddisfare i legittimi bisogni di quella popolazione.

Debbo però dire che quei dieci comuni che gli hanno chiesto un secondo battello settimanale non gli hanno chiesto un approdo per essi, poichè alcuni di essi sono ben lontani dal mare, ed altri, come Patti e San Stefano, già l'hanno. Tale domanda fu fatta per un secondo approdo per settimana nelle stesse località. Dopo ciò, ringrazio l'onorevole ministro delle sue promesse, delle quali prendo atto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Dirò due sole parole tanto più che l'onorevole Sciacca della Scala ha già in parte risposto all'onorevole ministro ciò ch'io avrei detto.

Replicherò dunque solo brevemente ad una osservazione dell'onorevole ministro.

Egli ha citato la legge del 1877. Ma questa parla della soppressione di un viaggio diretto da Palermo a Messina, ma non contempla il caso di un viaggio indiretto. Ed è naturale, perchè le popolazioni nella costa settentrionale non potrebbero mai usufruire del treno ferroviario.

Quanto poi all'isola di Lipari, io non ho detto di includersi nel servizio di cabotaggio anche questo approdo, solamente ho pregato l'onorevole ministro di studiare se v'è modo d'innestare il servizio delle isole Eolie con quello di cabotaggio: del resto poi debbo fargli osservare che anche ora il vapore il quale da Palermo si reca a Messina pernotta in Milazzo; dunque v'è sempre perdita di tempo. Ad ogni modo l'onorevole ministro ha detto che le attuali convenzioni non sono le colonne d'Ercole del servizio marittimo: io quindi prendo atto di queste dichiarazioni nella lusinga che fra breve saranno presentate proposte concrete alla Camera nelle quali si tenga conto delle osservazioni oggi fatte.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica.

Francica. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto che la Compagnia Florio e Rubattino si rifiuta di appoggiare coi suoi vapori al porto di Santa Venere, perchè tale porto non è in condizioni tali da poterli ricevere senza loro rischio.

Io faccio osservare all'onorevole ministro che le condizioni del porto di Santa Venere ora non sono più quelle ch'erano qualche anno fa, dappoichè per i lavori che il Governo vi ha fatto, esso può benissimo ricevere i vapori della società Rubattino-Florio. Se ciò non fosse, allora io dovrei rivolgere all'onorevole ministro la preghiera di provvedere

perchè il porto sia posto in condizione di essere realmente un porto.

Si sono spesi tanti milioni per farlo; parecchie volte io ho detto quel che si doveva fare per renderlo profittevole, ora quindi mi reca dolore l'udire dall'onorevole ministro che il porto di Santa Venere non è capace di permettere l'approdo ai vapori.

Raccomando perciò all'onorevole ministro di esaminare la questione perchè, ripeto, il porto di Santa Venere, ora permette benissimo l'approdo ai vapori postali.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Quanto al porto di Santa Venere, l'onorevole Francica ha ragione di dire: se in esso non si può approdare per le condizioni in cui è, bisogna metterlo in condizione che l'approdo sia possibile. Questa però può essere una ragione di fatto, ma io non posso cambiare la natura delle cose, e non posso nemmeno rimproverarmi di ciò che non mi spetta. Non sono io che ho stabilito che il porto di Santa Venere dovesse essere creato: l'onorevole Francica sa che ciò rimonta a molti anni addietro e che io sono arrivato quando era il momento di finirlo, ed ho chiesto le somme necessarie per ultimarlo.

Del resto, io non dico nulla di mio, rispetto alla bontà dell'ancoraggio del porto di Santa Venere; dico bensì, ciò che mi riferiscono coloro i quali per loro cognizione sono chiamati a giudicare della bontà o no di un ancoraggio, della facilità o no di approdo ad un dato luogo.

Ma, ripeto, farò prendere nota delle raccomandazioni fatte dall'onorevole Francica, che per essere conoscitore dei luoghi è certo in grado di poter dare utili suggerimenti.

Quanto alle osservazioni dell'onorevole mio amico Canzi, non mi provo nemmeno di rispondervi, perchè egli quando parla dei servizi del nostro paese non ne trova uno solo non che sia fatto bene.

Gli ispettori della navigazione fanno ciò che fanno gli ispettori delle ferrovie, e gli ispettori della Regia dei tabacchi, vale a dire, fanno niente. È possibile che nessuno dei nostri funzionari abbia la coscienza dei propri doveri? Che tutti abbiano proprio il proposito di non voler fare niente?

Davvero che ciò non è ammissibile. Del resto io non posso che prendere atto delle sue dichiarazioni e mettere il suo discorso sotto gli occhi di tutti coloro che sono chiamati ad adempiere le funzioni, cui l'onorevole Canzi ha accennato, perchè vedano in quanto manchino ai loro doveri: e questo farò

perchè a ciò conduce la risultanza ultima del discorso dell'onorevole Canzi.

Quanto alla concorrenza fra società nostre e società straniere bisogna anche mettere i termini di confronto in un modo possibile. Le nostre società sovvenzionate fanno il servizio postale e dovendo fare tale servizio debbono partire ad ora fissa, qualunque sia il loro carico di merci. Le società francesi invece non fanno il servizio postale, fanno il servizio di cabotaggio e partono quando vogliono.

Canzi. E le Messaggerie?

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Anche le Messaggerie in Francia fanno così; partono ad ora fissa. Ecco dunque perchè le società straniere sono in grado di poter fare migliori condizioni. Il difetto non sta nelle convenzioni marittime, onorevole Canzi, ella lo sa meglio di me; ma sta invece nelle facilitazioni date con gli antichi trattati di commercio, ed a questo spero che si provvederà quando quei trattati si dovranno rinnovare, se si vuole che le società nostre possano sostenere la concorrenza delle società francesi.

All'onorevole Canzi sembra facilissimo il fare ciò che egli desidera, e dice che la Società Florio-Rubattino, la quale oramai ha 100 milioni di capitale e 100 battelli in mare, non vuol far nulla. Ma se la società non fa ciò che vuole l'onorevole Canzi, gli è segno che ciò non è nel suo interesse: ed io ho sempre udito dire che il miglior consigliere in queste cose è l'interesse proprio.

L'onorevole Canzi ha detto: vedete che società è cotesta! comincia un servizio di prova in una costa e lo smette dopo 8 giorni! Ora io gli debbo dire che per il viaggio della Cirenaica, al quale egli ha anche accennato, io mi sono interessato più di quello che avrei dovuto, perchè io non aveva nessuna ragione di chiedere alla società che questo viaggio fosse ristabilito; pure l'ho ottenuto, meno in certe epoche dell'anno, nelle quali la società dice che non può azzardare i suoi battelli che costano molto, per viaggi nei quali non hanno nulla da guadagnare e da portare.

L'onorevole Canzi ha detto anche che ci sono in Italia parecchie Case commerciali, che hanno stabilito nella Cirenaica dei contratti per parecchi milioni; ma le società di navigazione non domandano mica quanti milioni sono colà impiegati, ma domandano quanti viaggiatori e quante merci si presentano per esservi trasportate: e quando, dopo sei mesi di viaggi, trovano che esse devono pagare le spese del carbone e che non sono rimborsate nemmeno delle altre spese vive, finiscono per dire: se il Governo vuole che si facciano

questi viaggi, paghi una sovvenzione, altrimenti non facciamo dei viaggi per divertimento e senza trarne un vantaggio.

Così è avvenuto anche per altri viaggi. La società aveva soppresso un viaggio fra Malta e la Sicilia; io insistetti perchè fosse ristabilito; e lo fu. Così per la Dalmazia erasi soppressa una corsa, che pure, per le mie insistenze, fu ristabilita.

Oltre di questi, altri servizi facoltativi vengono fatti dalle società: vede dunque l'onorevole Canzi, che non è vero che esse, all'infuori dei viaggi sovvenzionati, ne fanno altri. Se non ne fanno altri, cosa del resto che io non posso pretendere come Governo, debbo conchiuderne che non avranno, come ho già detto, il loro tornaconto a farli.

Del resto l'onorevole Canzi deve persuadersi che le sue osservazioni hanno certamente grande valore; però esse troveranno il loro naturale posto nella discussione, che avverrà dopo il rapporto della Commissione e precisamente sulle linee di navigazione, che veramente giovino agli interessi essenziali del paese. E ciò dico, perchè l'onorevole Canzi parla in generale di linee lontane dalle nostre coste e che riguardano il grande commercio; giacchè non è questione di cabotaggio, quando egli parla del Mar Rosso, dell'India e d'altre parti, ma tocca certamente la parte più vitale del commercio del nostro paese.

L'onorevole Canzi ha parlato della necessità di un servizio marittimo per Assab; io non ho discusso mai il merito e la necessità di questo servizio. Convengo anch'io che, quando si vuole avere una colonia all'estero, bisogna anche stabilire le dirette comunicazioni fra essa ed il nostro paese. Ma qui io potrei fare un'altra discussione: potrei per esempio domandare se veramente l'abbiamo una colonia all'estero, perchè, prima di stabilire viaggi per una colonia, bisogna averla!

Ed ora ad Assab non abbiamo che tre persone ed un commissario, che sta là a far qualche piccolo affare tra Assab ed Aden, ed il capitano del battello che colà trovasi di stazione. Questi sono gli interessi italiani finora, ma, come ben vedesi, di nessuna importanza; e per questi non ho nessuna intenzione davvero di proporre gravi spese.

Del resto, la stazione di Assab finora è una delle più favorite rispetto alle altre delle nostre coste italiane, perchè ad Assab v'è sempre di stazione un battello della marina da guerra, il quale, se non altro, si può permettere di fare quanti viaggi vuole fra Assab ed Aden, mentre nelle nostre coste italiane ci sono paesi che non vedono (come si lamentava testè) un battello a vapore nemmeno

una volta al mese. Ma questo, come dico, è un argomento estraneo alla discussione presente.

Debbo ancora soggiungere una cosa, perchè mi rincresce di lasciar credere che i nostri servizi marittimi siano addirittura la negazione del possibile. A bordo di ciascun battello vi è un registro dei reclami, ora io di reclami ne ho sempre veduti pochissimi.

Una voce a sinistra. Si mangia bene e si sta bene?

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io non so se nei nostri vapori si mangi meglio che in un battello delle *Messagéries* od in un battello inglese; potrà essere, poichè io non dico che tutto da noi sia perfetto...

Voci. Si sta bene.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Parecchi dicono che nei nostri vapori si sta bene, l'onorevole Canzi dice invece che si sta assolutamente male: vede dunque che le sue accuse sono per lo meno esagerate.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Agli onorevoli Di Sant'Onofrio e Sciacca della Scala ripeto che terrò conto delle loro raccomandazioni per corrispondervi direttamente, od indirettamente, secondo spetta alla mia competenza, nel miglior modo che sarà possibile, sempre a suo tempo.

Presidente. L'onorevole Canzi ha facoltà di parlare.

Canzi. La Camera mi perdonerà se mi sarà d'uopo uscire un pochino dall'argomento; ma io debbo, in realtà, parlare più che altro per un fatto personale. L'onorevole ministro mi ha mossa una accusa, che, per verità, *mi brucia*; egli mi ha detto cioè, che io non so fare altro che criticare tutti i nostri servizi, e trovare che nel nostro paese non vi è nulla di buono. Io potrei provargli, citando discussioni alle quali ho preso parte in quest'aula, che non solo so criticare, ma forse soverchiamente anche, come è stato detto da altri, so lodare.

Ma veniamo addirittura alle cose sulle quali ho mosso appunti poc'anzi. Io ho detto che il sistema di sorveglianza in Italia è esercitato in modo inefficace; ed ho accennato ad alcuni casi, tra gli altri alla vigilanza sui *buffets* delle stazioni. Or bene, io insisto nel dire che questo servizio di vigilanza è fatto malissimo. Noi abbiamo *buffets* sulle ferrovie dove si paga più caramente che in qualunque altro caffè che si trovi al di fuori della stazione ferroviaria e dentro la cinta daziaria; e si sa che quelli che si trovano nel recinto della stazione ferroviaria hanno grandissimi vantaggi; ce ne sono alcuni che non pagano nemmeno il fitto.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ma queste son cose che riguardano un capo-stazione.

Canzi. Ebbene, sarà il capo-stazione che dovrà esercitare la vigilanza, ma il fatto si è che non la esercita. Posso citare *buffets* dove si paga dieci centesimi per un panino.... (*Si ride*) Capisco che quest'osservazione possa far sorridere qualcuno, ma certamente non rideranno quei poveri viaggiatori di terza classe i quali ai nostri *buffets* non possono accostarsi perchè non potrebbero di certo nemmeno sfamarvisi per la elevatezza dei prezzi.

Potrei fare altre osservazioni le quali proverebbero che non ho tutti i torti anche relativamente alla vigilanza che si dovrebbe esercitare sopra altri servizi di maggior importanza, ma non voglio stancare la Camera, e mi limito a citare un caso solo relativamente al servizio delle nostre società di navigazione. Tempo fa mi rivolsi alla principale agenzia delle nostre società di navigazione; all'agenzia che siede in Roma, domandando informazioni sui servizi tra l'Italia e la Cirenaica ed il Mar Rosso, sulle partenze, sui prezzi, ecc. Sa la Camera che cosa mi è stato risposto? Che non se ne sapeva nulla! Disse l'agente che si ricordava essersi istituiti quei servizi, ma che non poteva dire se essi continuavano! Per saperne qualche cosa bisognava telegrafare a Genova.

Domando se con questa sorta di agenzie si può seriamente pretendere di sostenere la concorrenza colle società estere. Allora scrissi alla società delle Messaggerie ed alla società Peninsulare domandando informazioni sulle linee che percorrono e sui prezzi che debbono pagare le merci ed i viaggiatori, e ricevetti tosto non vaghe informazioni, ma libri con carte geografiche, con minuti particolari, con tutto ciò che poteva desiderare un viaggiatore o un commerciante.

Dunque io credo veramente che le mie osservazioni non siano vane; in massima poi credo che l'ufficio dei deputati non sia solamente quello di venire qui a lodare, ma sì bene di venire, quando occorra, a criticare.

Diversamente, credo che sarebbe dimezzata la ragione dell'esistenza del Parlamento. Se noi non veniamo a portare il nostro sindacato sul modo come funzionano tutti i servizi pubblici e, principalmente, se noi non richiamiamo l'attenzione del potere esecutivo su quelle parti dove crediamo che quei servizi siano eseguiti difettosamente, io non saprei, in verità, che cosa stiamo a far qui. Quanto alla linea per congiungere Assab coll'Italia, io sono lieto di prendere atto della dichiarazione dell'onorevole ministro; il quale ha riconosciuto

che, una volta che abbiamo una colonia, è pur necessario congiungerla coll'Italia.

Però egli ha mosso dubbi anche sulla convenienza di far ciò; perchè questa colonia, egli dice, non si sa bene ancora se esista realmente, non essendovi in Assab che tre o quattro italiani e pochissimi indigeni. Ma, onorevole ministro, questa condizione di cose, noi la conoscevamo anche prima; anche quando si è fatta la legge relativa, noi sapevamo che gli abitanti erano pochi; sapevamo pure che quel territorio non può essere produttivo per se stesso, ma lo consideravamo come base di commercio possibile avvenire col centro dell'Africa.

Del resto, questi apprezzamenti, così poco fiduciosi, sulla nostra colonia non sono partecipati, posso assicurarne la Camera, da persone che appartengono ad altre nazioni.

Io so, per esempio, che, pochi mesi fa, un ricco commerciante inglese, ha domandato al Governo italiano la concessione di una linea di navigazione per suo conto, da Aden ad Assab, perchè intendeva di stabilire ad Assab una casa di commercio.

Questo io annunzio, non come una buona, ma come una cattiva notizia. E dirò il perchè: se questo prova che c'è qualcuno che ha fiducia nello sviluppo di quella colonia, prova però altresì che non è difficile abbia a verificarsi ciò che io ho pronosticato, cioè che Assab, se continueremo ad agire in questo modo, possa diventare una fiorente colonia non italiana, ma inglese.

Salaris. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Salaris ha facoltà di parlare.

Salaris. Dirò poche parole; ma devo dichiarare che non seguirò la teoria del mio amico l'onorevole Canzi, cioè, che i deputati sono fatti per censurare e non per lodare. Io non ho motivi di censurare il servizio postale che fa la Società Florio-Rubattino; anzi, ho ragioni per fare l'encomio di questo servizio; ripeto quindi che non sarò un censore, ma un coscienzioso lodatore.

Dirò di più: non è la prima volta che il servizio fatto dalle due Compagnie separate, oggi formanti una sola Compagnia, è stato encomiato in Parlamento; ed è oggi soltanto, che la censura si ode dalla bocca dell'onorevole Canzi.

È verissimo: la Società Florio-Rubattino esercita il servizio postale con piccoli vapori; ma è forse colpa della società? Non ha essa forse dei vapori di grande portata? Ma averli non basta; può essa adoperarli nei nostri porti?

La prima questione è questa: fate i porti, e poi allora avrete ragione di pretendere che si adope-

rino vapori grandi e convenienti al grande commercio.

Chi di voi non sa, che in certi porti i vapori della Compagnia non possono approdare? Infatti, *Manilla, Singapoore, Cina, e Raffaele Rubattino* sono tali vapori che non hanno altre Compagnie estere; ma questi non possono entrare in tutti i nostri porti. Così essi sfuggono il porto di Livorno: ed a Livorno si grida, ma come fare altrimenti? A Civitavecchia avviene altrettanto.

Io chiederò al ministro, ai membri della Commissione che partì per i funerali del compianto generale Garibaldi, chiederò loro se, reduci da Caprera, hanno potuto toccare Civitavecchia, o se non abbiano dovuto approdare a Santo Stefano?

Migliaia di volte accade, che i vapori diretti a Civitavecchia, siano costretti ad approdare a Santo Stefano; perchè a Civitavecchia il porto non presenta non solo facilità di approdo, ma spesso presenta dei rischi, dei quali un capitano sente il dovere di sfuggire la responsabilità.

Sì, la responsabilità, che non è lieve, anche per il riguardo dovuto ai passeggeri.

Sarà colpa della società, se codesti ostacoli non furono finora rimossi, e se i grossi vapori non possono entrare nei porti di Livorno e di Civitavecchia? No, la colpa è di chi non provvede necessariamente a far prima i porti. Costruiti i porti, si potrà parlare più seriamente di servizi marittimi.

Secondo me, dovrebbersi pensare: prima ad ampliare i porti, a renderli comodi e sicuri, e poi essere esigenti, quando la società di navigazione sponesse al proprio l'interesse pubblico, e compisse imperfettamente un servizio assuntosi. Ma ritenga, onorevole Canzi, che la società non ha interesse di adoperare i piccoli battelli, che destinerebbe ad altro uso; ma per i servizi marittimi assunti adopererebbe grossi vapori.

Ma noi nella costruzione dei porti seguiamo un certo sistema, il quale non so se debba essere lodato o biasimato, e del quale il bilancio dei lavori pubblici, che stiamo discutendo, ci offre una limpida prova. In esso si stabilisce una somma pel porto di Napoli, altra pel porto di Messina, e altra pel porto di Palermo. Sono piccole spese assolutamente insufficienti, e per il porto di Napoli, e per quello di Livorno, o quello di Messina, e per quello di Cagliari. Si fanno lavori a spizzico nella buona stagione, che per lo più vengono distrutti nella stagione invernale, e si fa a fidanza col mare che è indisciplinato.

Sono denari perduti. Secondo me se si facesse la costruzione di un solo porto, di un porto italiano, quale, ad esempio, il porto di Palermo in una

sola volta, e fino a che la costruzione di un tale porto non fosse finita, non si parlasse di altre spese portuarie, si impiegherebbe meglio il denaro, e si avrebbe un porto assicurato alla nazione. Ma siccome bisogna spendere in tutte le regioni, altrimenti qui si farebbe un chiasso diabolico, cominciando da me (*Ilarità*) perchè non si spende nell'isola mia nativa, così il ministro è costretto a tenere il bilancio nel modo in oggi presentato alla discussione.

A me questo parrebbe un sistema molto più serio; perchè l'opera principiata verrebbe presto compiuta, e se tutti noi considerassimo che quello che si fa in Sicilia, quello che si fa in un'altra parte d'Italia, ed anche quello che si fa in Sardegna, sarà un'opera che apparterrà alla nazione, si sprecherebbe meno danaro, e si accrescerebbe in breve il patrimonio della nazione.

Fu detto che la Società Florio-Rubattino non usi facilitazioni e per le merci, e per i passeggeri, e l'affermazione sarebbe grave, se fosse esatta.

Signori, non è esatto dire questo; e ciò non si potrebbe affermare sul serio.

Colaiani. Voi lo saprete ch'è viaggiate spesso.

Salariis. Raccolgo la interruzione per dire al mio amico onorevole Colaiani, ch'io non ho bisogno di avere facilitazioni, per la ragione semplicissima, che io viaggio come un morto, me ne sto nella mia cuccietta; e non ho altro bisogno che quello di arrivare, per la cessazione delle mie sofferenze. Ma mi consta, che famiglie intere hanno avuto da quella società generose facilitazioni, poichè si giunse fino a farle fruire del trattamento dei passeggeri di prima classe, avendo pagato il biglietto di seconda classe.

Mi pare che queste sieno grandissime facilitazioni, e la società le fa volentieri, e le fa con molta larghezza. Quindi ripeto, che non è esatto il dire, che questa società non usi facilitazioni, poichè invece le usa, e le usa larghissime.

In quanto alle merci, si comprende, che è nell'interesse della società il fare facilitazioni; imperocchè se essa non si comportasse così, sarebbe una società composta di gente da mandare al manicomio, e sarebbe vana la censura come la lode. Ma ritenga la Camera che la società usa tutte quelle facilitazioni che si possono usare, e le usa in larga scala.

Se ne convinca anche l'egregio mio collega Canzi, che la società merita incoraggiamento, e non certamente censure più o meno aspre, le quali certo giungeranno amarissime a quella società, la quale crede di avere fatto sempre, non solo il proprio dovere, ma qualche cosa al di là del dovere.

Detto queste parole, io non ho altro da aggiungere, convinto che la Camera sarà persuasa che la società generale di navigazione italiana corrispose all'aspettazione del Parlamento e del paese.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Due parole in risposta all'onorevole mio amico Canzi, che si lagna a torto della mia risposta.

L'onorevole Canzi dice: io credo che compito del deputato sia piuttosto quello di criticare, che quello di lodare. Sia pure quello di criticare, ma io osserverò che compito del ministro è quello di difendersi.

Vuole che io batta le mani alle critiche?

Per conoscere tutto ciò che vi è di fondato nelle censure fatte, io ne prendo nota, come ho fatto delle osservazioni dei miei onorevoli colleghi, ma devo però sentire anche il dovere di difendere, non dirò l'opera propria, perchè in fine dei conti il sapere se in un *buffet* di una stazione si venda un panino un soldo o due soldi, non credo sia proprio una delle funzioni principali del ministro dei lavori pubblici, (*Si ride*) ma almeno devo difendere più che posso, scusando quando c'è la scusante, e promettendo di provvedere quando ne sia il caso.

Ma l'onorevole Canzi, qualche volta considerando un fatto speciale, pare che generalizzi troppo un male, quindi io gli dico: *majora canamus*, perchè proprio non credo che, quando accade un inconveniente, se ne debba concludere che tutto va per la peggio; sarebbe lo stesso che sentendo un cattivo discorso in Parlamento, si generalizzasse dicendo: nel Parlamento italiano tutti parlano male. Non mi pare una conclusione molto logica.

Dunque non mi rincresce affatto di sentire critiche di qualsiasi natura; solamente io cerco di difendermi, se è cosa che riguardi l'azione diretta del ministro; cerco di mettere in vista le attenuanti, non fosse altro, a favore di coloro che presiedono ai servizi quando credo che essi non abbiano colpa, e prendo atto delle dichiarazioni per raccomandare che si migliorino i servizi medesimi.

L'onorevole Canzi ha ricordato, per esempio, la mancanza di norme per i viaggiatori dei nostri battelli postali; egli, per esempio, cercò una volta se si faceva un dato viaggio e non seppe nulla. Ora, siccome ciò egli ebbe a ricordarmi fin dallo scorso anno, così io d'allora feci presente la sua lagnanza giustissima alla società, e la società ha già provveduto colla pubblicazione delle norme per i suoi servizi.

Non è ancora completata tutta, ma sta compendosi.

Quanto all'onorevole Salaris, io lo ringrazio delle spiegazioni che ha voluto aggiungere alle mie, specialmente rispetto ai viaggi della Sardegna.

Egli ha citato che tante volte per necessità il battello che viene dalla Sardegna deve andare a rifugiarsi a porto Santo Stefano, perchè non può entrare nel porto di Civitavecchia; e a questo proposito posso assicurare la Camera che, quando il battello della Sardegna, invece di approdare a Civitavecchia, approda a Santo Stefano, lo fa certo per necessità; perchè inesorabilmente io applico la multa, se non è provatissimo che la causa viene da una burrasca. E ricorderò anche che il contratto stipulato per il viaggio giornaliero tra il continente e la Sardegna si basa sopra il computo delle leghe marittime di un semestre, ed alla fine del semestre, se vi è ritardo d'orario, qualunque sia la causa, la società paga la multa.

Quello che non posso lasciar passare così facilmente all'onorevole Salaris è l'osservazione da lui fatta, che, cioè, prima di provvedere alla navigazione, bisognerebbe fare i porti adattati alla navigazione stessa. Questo è l'ideale; ma se noi volessimo aspettare di provvedere ai pubblici servizi quando tutto fosse preparato per non avere nessun inconveniente, la nostra generazione sparirebbe certo dalla superficie del globo prima che si potessero attuare certi servizi.

Non posso nemmeno esser del suo parere (non dico però che abbia torto), che cioè in Italia si facciano troppo a spizzico i lavori portuali. Ciò fino ad un certo punto parrà vero; ma in fatto lo è meno di quello che si crede. Dico *parrà vero*, perchè si trova in una legge distribuita la somma occorrente per un periodo di cinque, sei o dieci anni di seguito; e sembra che questa ripartizione per anni sia fatta unicamente per dare qualche cosa a tutti.

Ora, se questo poteva essere vero per la legge ferroviaria, la quale adesso è molto corretta, perchè il periodo è ridotto a 10 anni appena, non è tanto vero per i porti. Assicuro che le opere portuali inscritte nell'ultima legge, vi sono stabilite con pochissime dilazioni rispetto a quello che si può fare, anche avendo alla mano il danaro occorrente. Tutti sanno che non tutti i lavori portuali si possono fare in un tempo breve. Ci sono porti, dove più d'un milione all'anno non si può spendere: la qualità stessa delle opere non comporta di più. Ciò non vuol dire però che, se avessimo disponibili tutti i fondi che si possono desiderare, qualche anno non si potesse guadagnare in alcuni altri

porti. Ma, ad ogni modo, non c'è su questo punto di che fare fondate lagnanze.

Certo è poi che l'onorevole Salaris ha detto una grande verità, quando ha detto che tutto ciò sarebbe d'impossibile attuazione, perchè nessuno vorrebbe essere l'ultimo, e comincia a dire egli stesso che naturalmente avrebbe dovuto sostenere che si cominciasse dal porto di Cagliari, piuttosto che dal porto di Palermo. (*Si ride*) E dopo ciò non ho altro a dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bosdari.

Bosdari. Molti cittadini di Ancona si lamentano perchè la società di navigazione *La Peninsulare*, la quale avrebbe obbligo, per l'articolo 1° della convenzione 29 gennaio 1879, di approdare a quella città nel percorso da Venezia a Brindisi, invece trascura di compiere regolarmente questi suoi impegni. Io desidererei sapere se all'onorevole ministro siano pervenuti dei reclami in proposito, ed in che modo equamente si possa far ragione ai reclami medesimi.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. La società *Peninsulare* ha obbligo di toccare il porto di Ancona nel viaggio da Venezia a Brindisi, come giustamente ha detto l'onorevole Bosdari. La Camera però sa che i viaggi della *Peninsulare* si fanno con battelli di grandissima portata, portata tanto grande, rispetto al pescaggio del porto di Ancona, che quando si fece la convenzione, pochi anni fa, la società non volle per nessun verso assumere l'obbligo di toccarlo, tanto nell'andata, che nel ritorno, ed è però con grande difficoltà, quasi per grazia speciale, dopo finito il contratto, che si ottenne per interposizione diretta del ministro dei lavori pubblici colla Compagnia a Londra, che l'avesse toccato nel viaggio di ritorno, e la ragione era, sia perchè al viaggio di ritorno l'imboccatura del porto si presenta più favorevolmente, quanto perchè partendo da Venezia verso l'Oriente il carico è molto minore, e quindi è molto minore la pescagione dei battelli di quando vengono dall'Oriente; ma è un fatto che essa ha assunto l'obbligo di fare l'approdo di Ancona, e tutte le volte che non lo fa è in multa. L'interesse della società pertanto si trova fra il pericolo che può correre il proprio battello in certe condizioni di mare e le multe da pagare.

Perciò qualche volta la società non ha eseguito l'approdo, ed ha cercato di provare che avrebbe esposto i propri battelli ad un pericolo, s'intende, per causa del mare; ma l'amministrazione non ha

sempre accettato per buone le sue ragioni e le ha inflitta la multa.

Del resto, questi sono casi eccezionali, ed è anche interesse stesso dell'amministrazione che la società *Peninsulare* tocchi il maggior numero di volte che sia possibile il porto di Ancona, perchè è precisamente l'amministrazione attuale che ha voluto mantenere l'approdo nella convenzione con la *Peninsulare*.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bosdari.

Bosdari. La risposta dell'onorevole ministro è stata molto cortese; però io debbo fargli osservare che la società *La Peninsulare* ha trascurato per più di un mese (almeno così debbo credere da alcuni rapporti che mi sono pervenuti) l'approdo del porto di Ancona.

Il signor ministro ha detto, che, conforme alla convenzione, la società fu multata; ed io domando: a beneficio di chi deve andare la multa? Del Governo o della Camera di commercio di Ancona? Poichè è evidente che il danno è soltanto dei commercianti di Ancona, i quali avendo articoli di esportazione, come sarebbero vini, frutta e generi simili, si trovano grandemente danneggiati nei loro interessi per la mancanza dell'approdo cui ho accennato. Non aggiungo altro; solo raccomando che, se vi è modo di riparare a questo inconveniente per l'avvenire, lo si faccia.

Presidente. Dunque verremo ai voti.

Capitolo 54. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 8,945,852.

(*È approvato, ed approvansi poi senza discussione i seguenti sino al 67 inclusivo.*)

Capitolo 55. Indennità per missioni, per traslocazioni, per visite d'ispezioni, di servizio di notte e di stazione e per compenso agli aiutanti in tirocinio, lire 450,000.

Capitolo 56. Spese d'ufficio, lire 520,000.

Capitolo 57. Spese di mantenimento dei locali delle direzioni e degli uffici postali, lire 60,000.

Capitolo 58. Premio ai rivenditori di francobolli e di cartoline postali ed ai titolari degli uffici postali di seconda classe sui francobolli e sulle cartoline da essi vendute (Spesa obbligatoria), lire 340,000.

Capitolo 59. Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine), lire 85,000.

Capitolo 60. Retribuzioni alle ferrovie ed alle società di navigazione pel trasporto dei pacchi postali (Spesa di ordine), lire 700,000.

Capitolo 61. Aggio ai consoli sulle tasse di vaglia emessi (Spesa obbligatoria), lire 18,000.

Capitolo 62. Rimborsi ai titolari degli uffici po-

stali per le corrispondenze rinviate, detassate e rifiutate e per i pacchi rifiutati e ricomposti (Spesa d'ordine), lire 130,000.

Categoria quarta. *Partite di giro*. — Capitolo 63. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 280,459.

Titolo II. Spesa straordinaria. — Categoria prima. *Spese effettive. Spese generali*. — Capitolo 64. Maggiori assegnamenti a congruaggio di antichi stipendi (Spese fisse), lire 13,100.

Capitolo 65. Stipendio ed indennità di residenza agli impiegati dell'amministrazione dei telegrafi che restarono fuori ruolo in seguito all'attuazione dei nuovi organici (Spese fisse), lire 39,500.

Capitolo 66. Assegnamenti di disponibilità (Spese fisse), lire 8610.

Capitolo 67. Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del regno - Legge 14 maggio 1881, n° 209, serie 3^a (Spesa ripartita), lire 2,500,000.

Spese per lavori pubblici. Strade. — Capitolo 68. Nuovi lavori per le strade nazionali e provinciali approvati con la legge 23 luglio 1881, n° 333, e compimento delle varie opere stradali autorizzate con leggi anteriori od inserzioni in bilancio (Spesa ripartita), lire 12,500,000.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciacca della Scala.

Sciacca della Scala. Io rivolgo una brevissima domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La strada che conduce da Novara a Randazzo è la sola di quelle approvate colla legge del 1862 che non sia ancora terminata. So che l'onorevole ministro ha fatto fare degli studi per la variante che occorre alla strada medesima, e perciò lo prego di voler dire una parola che valga ad assicurare quelle popolazioni che al più presto possibile sarà aperto l'appalto in modo che quella strada possa essere in breve compiuta.

Presidente. L'onorevole Colaianni ha facoltà di parlare.

Colaianni. La legge che votammo nel 1881 riguardante le nuove costruzioni stradali e idrauliche ha un articolo, il quinto, che secondo me, non ne assicura l'esecuzione.

Mi sono permesso quindi di prender parte a questa discussione per richiamare sopra quell'articolo l'attenzione della Camera. Sarò, secondo il solito, brevissimo; spero perciò che i miei colleghi vorranno ascoltarmi colla consueta benevolenza.

Secondo quell'articolo, la costruzione delle strade

votate colla legge del 1881 sarebbe affidata alle provincie.

Francamente, gli uffici tecnici provinciali, nè sotto il rapporto tecnico, nè sotto il rapporto finanziario, presentano le necessarie guarentigie. Esaminiamoli un po' particolarmente e vediamo quale sia il loro congegno. Vediamo in che modo essi possano adempiere il loro ufficio, eppoi giudichiamo, senza lasciarci guidare da alcuna prevenzione sull'accentramento, sul discentramento o sull'autonomia delle provincie. Consideriamo unicamente se gli uffici tecnici provinciali siano in condizione da eseguire la legge del 1881, se possano rispondere all'aspettativa nostra.

Noi naturalmente vogliamo che le strade siano eseguite inappuntabilmente sotto il rapporto tecnico; perciò dobbiamo desiderare che alla costruzione di esse presiedano ingegneri capaci ed intelligenti. Or bene, gli uffici tecnici provinciali non possono contare ingegneri distinti, perchè in essi non vi è carriera nè vi sono lauti stipendi.

Eppoi, in che modo sono organizzati questi uffici? C'è un ingegnere direttore, ci sono due o tre ingegneri assistenti, c'è un personale subalterno. Al di sopra dell'ingegnere direttore chi c'è? Nessuno. C'è la deputazione provinciale; ma le deputazioni provinciali di solito sono composte di uomini che, per quanto rispettabili, non hanno cognizioni tecniche; dunque questi uffici non hanno alcun controllo e però non possono darci alcuna fiducia.

Esaminiamo ora se sotto il rapporto finanziario la disposizione dell'articolo 5 corrisponda all'interesse del paese. Io ritengo di no; principalmente per le ragioni che ho esposte poc'anzi, vale a dire perchè, per quanta fiducia possiamo avere nel personale che compone gli uffici tecnici provinciali, per quanta fiducia e rispetto possiamo avere per le deputazioni provinciali, mancando ogni controllo, non possiamo essere sicuri che gl'interessi del paese siano tutelati col massimo scrupolo.

Io poi non so, francamente, come si voglia in in simili casi metter fuori la questione dell'autonomia delle provincie, la questione famosa del discentramento! Io voglio la massima autonomia nelle provincie, voglio il completo discentramento nell'amministrazione; ma nello stesso tempo però non voglio che il denaro dello Stato sia amministrato dalle provincie; in altri termini non voglio che, per evitare i danni dell'accentramento, si cada nell'eccesso opposto. Io intenderei la difficoltà, che lo Stato provvedesse alla costruzione ove si trattasse di costruire le strade a carico esclusivo delle provincie, ma non la intendo quando

lo Stato concorre per la metà della spesa. In questo caso mi pare che lo Stato abbia diritto di costruire esso direttamente, e di cercar di fare il proprio interesse, come meglio crede.

Potrei citare molti, ma molti fatti poco edificanti, che si sono verificati in Italia a proposito degli uffici tecnici provinciali. Ne ho qui una discreta nota e la Camera mi permetterà che gliene dica qualcuno. Si sa che gli uffici tecnici provinciali di Reggio-Calabria e di Catanzaro dovettero essere sciolti, perchè avevano concesso degli appalti a condizioni tutt'altro che convenienti; perchè avevano ceduta la costruzione delle strade a ragione tutt'altro che equa. Questi uffici per conseguenza furono sciolti e furono ricostituiti con altri elementi.

Furono anche sciolti gli uffici tecnici provinciali di Benevento e di Bari. Fu poi sciolto l'ufficio provinciale tecnico di Torino; ed è inutile che venga qui a ripetermi che l'ingegnere direttore fu condannato a sei anni di reclusione per avere commesso, diciamolo chiaramente, un furto di due milioni a danno della provincia.

Vi sono provincie che hanno domandato inchieste; fra le altre, quelle di Salerno e di Lucca: e queste inchieste hanno dato risultati tutt'altro che buoni.

Eppoi è inutile che si oppongano difficoltà a quello che io dico; un fatto rilevantissimo suffragia intieramente il mio assunto. Dall'esame delle strade costruite per le leggi del 1869 e del 1875, risulta che quelle di prima e di seconda categoria furono costruite dal Governo, interamente e perfettamente; mentre le strade di terza categoria, per le quali il Governo concorre per un terzo nella spesa, non sono ancora finite, e quelle fatte sono tutt'altro che ben costruite.

Eppoi, non ci burliamo; le provincie, in fondo, non possono rispondere a questo compito, perchè non hanno mezzi; e non possono quindi avere un personale sufficiente a tanti studi, a tante costruzioni.

Per non tediare la Camera, concluderò col dire che se vogliamo veramente fare delle buone strade, se vogliamo che la legge del 1881 non resti lettera morta, dobbiamo affidarne la esecuzione allo Stato.

Sottoporro alla Camera ancora un'altra considerazione.

Con questa legge non facciamo neppure gl'interessi delle provincie, perchè per la legge stessa, la spesa di costruzione va divisa a metà fra la provincia e lo Stato; ma le spese dei progetti e quelle di sorveglianza vanno assolutamente a ca-

rico della provincia se questa costruisce, e dello Stato se costruisce lo Stato.

Quindi credo che la legge non tornerà utile nemmeno alle provincie. Perciò mi permetto di presentare alla Camera il seguente ordine del giorno: "La Camera, riconosciuto che il disposto dall'articolo 5 della legge 23 luglio 1881 per nuove costruzioni stradali ed idrauliche, è insufficiente ad assicurare l'attuazione della legge per quanto riguarda la buona esecuzione dei lavori, invita il Governo a volere provvedere con apposito progetto di legge entro l'anno corrente."

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

Buttini. Rivolgerò due preghiere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La legge 23 luglio 1881, comprende alcune opere le quali coincidono precisamente con altre che fanno parte delle costruzioni ferroviarie che già si trovano in corso di esecuzione. (*Conversazioni*)

Presidente. Onorevoli colleghi, li prego di fare silenzio.

Buttini. Tali sono nella nostra provincia ed in quella di Torino, il ponte sul Po tra Villafranca e Moretta, ed il ponte sul Pellice tra Villafranca e Vigone.

Rivolgo quindi preghiera all'onorevole ministro perchè faccia in modo che sopra i fondi stanziati nel bilancio del 1883 a questo capitolo si prelevino le somme occorrenti per tali ponti a doppio uso. E credo che l'onorevole ministro vorrà adottare questo provvedimento nell'interesse dello Stato e degli altri enti interessati nella linea ferroviaria; giacchè, facendosi i ponti a doppio uso, si risparmierà e sulla spesa della ferrovia e su quella dei lavori contemplati nella legge 23 luglio 1881.

Ed ora vengo alla seconda preghiera. L'onorevole ministro che, con tanto amore ha sempre atteso allo svolgimento delle opere pubbliche in Italia, avrà già forse riconosciuto una condizione di cose che merita l'attenzione del Governo. Accenno, è vero, ad un fatto che concerne specialmente la mia provincia; ma mi pare che, quando si tratta di una provincia che ha ben 7000 chilometri quadrati di superficie e 670,000 abitanti, si possa ben dire che l'argomento è d'interesse generale.

L'onorevole ministro ricorda certamente che la legge del 23 luglio 1881 sulle opere pubbliche, a differenza delle due precedenti leggi sui lavori pubblici straordinari 27 giugno 1869 e 30 marzo 1875, era diretta (secondo un ordine del giorno votato dal Parlamento nella seduta del 16 marzo 1875)

a provvedere generalmente alle strade provinciali per tutte le provincie del regno, e così, sia a quelle contemplate nelle due leggi precedenti, sia a quelle che nelle leggi stesse non erano ancora state comprese. Or bene, anche in essa non trovarono posto opere pubbliche per la nostra provincia, ad eccezione di una strada di accesso al litorale di Porto Maurizio, della quale la nostra provincia non sentì mai il bisogno. Probabilmente l'onorevole ministro dirà che la lacuna deve attribuirsi alla mancanza di deliberazioni precise della provincia. Ma prego l'onorevole ministro di rammentare come dalla diligentissima relazione della Commissione parlamentare, in cui si riassumono le deliberazioni delle singole provincie, si ricavi che la provincia di Cuneo non ebbe punto a rispondere di non aver bisogno di strade provinciali. La relazione dice invece semplicemente che la provincia riteneva in allora di non poter sostenere nessuna spesa per costruzione di strade provinciali: era la dichiarazione di una momentanea impotenza, che la provincia sentiva a causa degli immensi danni che disastrose inondazioni allora avevano arrecati a varie opere pubbliche.

E naturalmente chi dichiara di non trovarsi in condizione di poter sostenere spese, non viene per certo a dire che non ha bisogno delle opere pubbliche a cui si tratta di provvedere, ma viene anzi implicitamente ad affermare che avrebbe bisogno di veder fatte, tutte a spese dello Stato, le opere, alla cui costruzione gli si offre un concorso.

Oggidì la condizione delle cose è alquanto cambiata. I comuni interessati si muovono, si agitano, perchè la rete provinciale venga finalmente completata anche con loro vistosi concorsi, a sgravio della quota, che toccherebbe alla provincia. Di questo risveglio danno specialmente esempio i comuni delle valli più importanti, quali sono quelle di Macra, di Varaita e del Po. Di questo risveglio danno egualmente esempio i comuni di pianura che reclamano l'attuazione delle due strade provinciali di antichissima aspirazione - fra Moretta, Villanovàsolaro e Savigliano e fra Barge e Saluzzo - destinate ad unire il circondario di Pinerolo col centro della provincia di Cuneo e Barge (prossimo capo linea di ferrovia tendente a Pinerolo) col capoluogo di provincia, al quale di presente si accede unicamente per mezzo di una incomoda strada comunale.

Questi comuni hanno già trasmesse le loro deliberazioni all'amministrazione provinciale, la quale a sua volta prenderà certamente nel corso dell'anno qualche deliberazione al riguardo, che sarà inviata al Governo.

Io prego perciò l'onorevole ministro di voler

esaminare le domande che gli verranno presentate con quell'animo giusto ed equo con cui esaminò tutte le domande che gli furono presentate finora dalle altre provincie, per farne poi, in occasione dei venturi bilanci, oggetto di quelle proposte che crederà più conformi all'equità e alla giustizia.

Tegas. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Io debbo raccomandare all'onorevole ministro di non lasciare più lungamente attendere l'inizio della costruzione di una strada di serie, compresa in quelle da costruirsi per la legge del 30 maggio 1875; intendo dire la strada che parte da Opi e va a San Donato, traversando la gola di Forca d'Acero. Preveggo che l'onorevole ministro mi risponderà quello che mi ha altra volta detto privatamente, cioè, che egli ha adottato la massima di completare le strade già incominciate, prima di dar mano alla costruzione di altre. Io non posso non riconoscere la saviezza di questo principio, e non posso non applaudirlo, ma l'onorevole ministro, che ha tanto discernimento, certamente comprenderà come questa massima non si possa spingere oltre un certo limite. Io vorrei che egli considerasse che la legge del 30 maggio 1875 prevede ed ordinò che tutte le strade in essa decretate fossero compiute entro il 1884 ed infatti al 1884 sono gli ultimi assegni nel bilancio dei lavori pubblici per quelle opere stradali. Ciò posto, ne segue che la strada Opi-San Donato dovrebbe esser compiuta nel 1884, ma come si potrà ciò conseguire se non si comincia a costruirne almeno un tronco nel 1883? Per questa considerazione io spero che l'onorevole ministro vorrà subito ordinare gli appalti, del primo tratto di questa strada, pel quale gli studi sono già completi ed approvati sino dal 1881.

L'onorevole ministro potrà oppormi che i fondi assegnati colla legge del 1875 non sono sufficienti a completare le strade comprese in quella legge; ed io risponderò che egli saggiamente prevede questo inconveniente, e nella legge del 1881 fece votare anche un fondo destinato ad assicurare la costruzione di quelle strade ed anche per questa in particolare.

Aggiungerò che questa strada è molto importante. Le provincie d'Aquila e di Terra di Lavoro, sebbene prossime, non hanno una via di diretta comunicazione in quel punto ove più lungamente confinano. Vi sono due strade, una alla periferia della provincia d'Aquila, l'altra alla periferia di quella di Terra di Lavoro; è necessario un breve tronco che metta in comunicazione queste due strade periferiche, per agevolare le comunicazioni

fra le due provincie, ed a questa bisogna appunto supplisce la strada Opi-San Donato. E se l'onorevole ministro vorrà considerarla sotto quest'aspetto, io credo che la troverà non meno degna della sua considerazione, di quello che non sia il complemento delle altre strade di serie che sono ora in costruzione.

Spero che l'onorevole ministro vorrà esser cortese di accogliere benevolmente la mia richiesta, il che certamente tornerà graditissimo agli abitatori di quelle contrade, che dal 1875 attendono ansiosamente la costruzione di quella strada, ed ancora non la vedono incominciata.

Dopo ciò, io mi permetterei di rivolgere una interrogazione all'onorevole ministro. Due o tre anni or sono un egregio ministro dei lavori pubblici disse alla Camera francese: noi abbiamo fatto troppe strade rotabili; ora, io non vorrei dire all'onorevole ministro che non faccia troppe strade rotabili, ma vorrei domandargli, se egli abbia dato alcuna disposizione al Genio civile, o al Consiglio superiore dei lavori pubblici, perchè le strade interprovinciali siano costruite in modo che si possano prestare, colla sovrapposizione un binario, ad un mezzo di comunicazione più agevole, più rispondente ai tempi presenti. Io credo che egli avrà pensato a ciò, ed in ogni caso non vorrà respingere la raccomandazione che io gli rivolgo, perchè voglia anche accogliere quest'ordine d'idee, che io credo possa tornare utile al nostro paese.

Presidente. L'onorevole Tegas ha facoltà di parlare.

Tegas. Mentre mi unisco all'istanza fatta dall'onorevole deputato di Saluzzo, relativamente alla costruzione dei ponti cumulativi per le ferrovie e le strade provinciali sul Po e sul Pellice, costruzione che è, per così dire, imminente, corre anche a me l'obbligo di fare alcune osservazioni intorno alla viabilità della provincia di Torino.

La legge 23 giugno 1881 volle provvidamente e giustamente estendere a tutta l'Italia i benefici fatti dalle leggi del 1869 e del 1875 a vantaggio delle provincie meridionali che più difettavano di viabilità.

Nell'elenco terzo, allegato e parte integrante di detta legge, onde si enumerano le varie e molte opere a carico dello Stato, per la somma di 66 milioni, la provincia di Torino non figura che per circa lire 530,000 in sussidio di tre opere.

Per una provincia che ha una superficie di 10,570 chilometri quadrati ed una popolazione di 1,080,000, veramente questa cifra non si può dire esagerata, tanto più che se lo stato di viabilità è

ivi migliore in confronto di altre provincie, tuttavia non si può sentenziare perfettissimo, e vi sono alcuni bisogni ancora da soddisfare.

Si ebbe anzi a rimpiangere recentemente che alcune opere essenziali, da lungo tempo desiderate, siano state sventuratamente dimenticate in quella legge; citerò la strada da Pinorolo per Vigone a Carmagnola, che nel periodo dal 1849 al 1859 formò oggetto di varie e molte deliberazioni prese dai Consigli provinciale di Pinerolo e divisionale di Torino, di cui avevo l'onore di far parte, e che non poterono avere esecuzione per le vicissitudini politiche sopravvenute; sebbene si trattasse di una popolazione numerosissima e di una plaga delle più contribuenti e meno favorite nel bilancio dello Stato.

Il Consiglio provinciale di Torino ultimamente, con una deliberazione in seduta straordinaria, ha riconosciuto la provincialità di questa strada, per l'esecuzione della quale i comuni più interessati hanno già impegnato i loro bilanci per una somma complessiva di lire 240 mila in diminuzione della quota spettante alla provincia nella spesa di costruzione che potrà essere di 700 ad 800 mila lire.

Il Consiglio provinciale di Torino, nel prendere siffatta deliberazione, ha fatto a fidanza coi sensi di equità e di giustizia distributiva che ispirano il Governo, sperando che un eguale trattamento di favore fatto alle altre provincie per un concorso governativo possa ancora essere applicato a questa opera.

Io non intendo ora di domandare all'onorevole ministro impegni positivi; ma spero che, riconosciuto che per alcune provincie vi fu un'omissione di opere che avrebbero egual carattere di utilità pubblica e di merito per un concorso governativo, dovrebbe esserci restituzione in tempo; e se il Ministero non lo può fare colle sue facoltà, credo che avrebbe il dovere di presentare un progetto di legge suppletivo, il quale venga a riparare una ingiustizia, a riempire una lacuna.

Io mi limito perciò a pregare l'onorevole ministro di voler prendere in benevolo ed attento esame la deliberazione del Consiglio provinciale di Torino, da me accennata, quando gli verrà sottoposta, per vedere se non sia il caso, anche avuto riguardo ad altre domande analoghe, di venire innanzi al Parlamento con un progetto di legge suppletivo, il quale abiliti codeste provincie a partecipare al beneficio che, colla legge del 23 giugno 1881, intese il Parlamento di estendere equabilmente a tutte le parti del regno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bajocco.

Bajocco. Ho domandato di parlare su questo capitolo per chiedere uno schiarimento all'onorevole ministro, e per rivolgergli una preghiera.

Nell'allegato C annesso alla relazione trovo sotto il n° 17, alle pagine 42 e 54, se non erro: " Strada dalla Pescara-Popoli, presso la stazione di San Valentino all'incontro della Solmona, Campo di Giove in direzione di Paenetro. „ Questa strada, che costituisce un unico tronco di 19 chilometri, sebbene per 10 chilometri fosse già approvata prima della legge 23 giugno 1881, non è ancora cominciata, non essendo per anco emesso il decreto di provincialità per difetto delle deliberazioni dei Consigli provinciali.

Trattandosi di un unico tronco di molta importanza, specialmente per diversi comuni, come Sant'Eufemia a Masilla, Roccacaramanico ed altri, e che può avere un prolungamento sino alla provinciale di Palena, e prolungarsi poi fino a Castel di Sangro, io credo che il ritardo frapposto finora non sia troppo giustificato. So che in seguito a reclami del comune di Sant'Eufemia a Masilla, il ministro fece premura al Consiglio provinciale di Chieti perchè deliberasse in proposito: ma non so se sia stato fino ad ora presa alcuna deliberazione da quel Consiglio; nel caso non fosse ancora stata presa, dovrei pregare l'onorevole ministro di sollecitare questa deliberazione.

Io vedo poi che anche l'onorevole relatore si è occupato di questo fatto, perchè nella relazione a pagina 11 dice precisamente queste parole: " l'articolo 4 della legge del resto lasciando facoltà alle provincie di deliberare in ogni tempo la classificazione fra le provinciali delle opere stradali ad esse attribuite, parve di un certo interesse il sapere quali provincie abbiano regolata la situazione di tali opere. „ Ora questo interesse ce lo ha fatto vedere coll'allegato C, che è annesso alla relazione, ed alla fine dell'allegato C, trovo questo totale delle strade per tutte le provincie del regno :

Classificate provinciali prima della legge N°	92
Classificate provinciali dopo la legge . „	97
In corso di classifica „	20
Non deliberate „	116

Totale per tutte le provincie N° 325

Ora, siccome sono scorsi più di 18 mesi, dacchè la legge del 23 luglio 1881 è stata approvata, il trovare ancora 116 strade non classificate non mi pare troppo corretto; e perciò rinnovo all'onore-

vole ministro le più vive preghiere, perchè voglia sollecitare i Consigli provinciali affinchè prendano le necessarie misure.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzara.

Lanzara. Mi permetterà la Camera che anch'io faccia una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici a prò di una strada, per la cui costruzione io invoco il diritto di anzianità. Essa fu decretata dalla legge del 1875, ed è iscritta al n° 33 dell'elenco con la denominazione Sarno-Forino.

L'onorevole ministro mi dette larga speranza che la costruzione di questa strada sarebbe stata appaltata nel mese di ottobre ultimo, ma fino ad oggi gli avvisi d'asta non furono per anco pubblicati.

Io comprendo le ragioni di questo silenzio del Ministero, perchè trattandosi di una strada, per la quale non c'era la continuità della costruzione, ragion voleva che fosse data la preferenza ad altre che avevano quel beneficio; ma poichè oggi la parte della provincia di Avellino è già stata appaltata, sebbene di minore importanza dell'altra scorrente nella provincia di Salerno, oggi noi ci troviamo nella posizione che desiderava appunto l'onorevole ministro dei lavori pubblici; e per conseguenza io mi rivolgo a lui, affinchè voglia, senz'altro indugio, far pubblicare gli avvisi d'asta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Diligenti.

Diligenti. Io non posso trattenermi dal dire due parole, in appoggio alle cose dette dall'onorevole Colaiani.

Io già porto opinione che gli uffici provinciali tutti non procedano in generale regolarmente e non giustifichino la gravosa duplicazione che rappresentano nei nostri servizi pubblici. Credo altresì che non vi siano che i contribuenti italiani i quali paghino due uffici che fanno presso a poco la stessa cosa, quali sono l'ufficio governativo e l'ufficio provinciale. Ma qui non siamo nel tema del riordinamento provinciale, ma in quello del Genio civile provinciale, ed a questo però ben volentieri mi limito.

Io non mi era preparato a parlare e non ho qui la collezione dei fatti gravissimi annunziati dall'onorevole Colaiani, ma questo so: che le strade provinciali costano più delle strade governative.

Io ho avuto occasione di vederlo anche all'epoca in cui fu presentata l'ultima legge sulle opere straordinarie stradali ed idrauliche, perchè ebbi allora a sapere da una deputazione provinciale come alcune strade, che erano messe in questo

elenco e dovevano eseguirsi colla nuova legge, e che non erano stimate che 22,000 lire a chilometro, sarebbero costate non meno di 35,000 se eseguite dalla provincia, perchè altre strade identiche a coteste erano costate appunto tale somma, ossia molto più di quello che prevedeva il Governo. Laonde io mi permetto rivolgere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli, colla finezza del suo intuito, colla piena conoscenza che ha di tutte le amministrazioni, anche di quelle che non dipendono immediatamente da lui, com'è oggi il Genio provinciale, egli, dico, aveva, se ben ricordo, fatto alle provincie la proposta di fondere e riunire in uno i Geni civile e provinciale.

A me parve giustissima questa proposta; ma egli ebbe, secondo me, un torto, che forse non poteva evitare, di rivolgersi, cioè, alle amministrazioni provinciali stesse per richiederle del loro avviso. Naturalmente le amministrazioni provinciali non potevano accogliere codesta offerta, che, in certo modo le esautorava, privandole della loro milizia. E mi rammento di aver letto in un giornale, diretto appunto da alcuno dei nostri colleghi, e che si occupava molto di cose amministrative, trattandole molto bene, mi ricordo, dico, di aver letto in cotesto giornale che quella iniziativa grandemente approvava una qualifica giustissima del Genio provinciale, lo chiamava la *guardia pretoriana* della deputazione provinciale. Intorno alla deputazione provinciale si sono certamente costituiti interessi non conformi a quelli di una buona amministrazione. Ma non proseguirò su questo punto, come ho detto, per restare nel tema presente.

Il fatto si è che le provincie rifiutarono qualunque fusione. L'onorevole ministro, senza consultare forse il collega ministro dell'interno, non poteva evidentemente fare di più; ma quello che non si è fatto si potrà fare. Una volta infatti che questi inconvenienti così gravi e numerosi dell'attuale servizio dei Geni provinciali sono accertati, come oggi lo sono per la discussione che è avvenuta, mentre nessuno ha potuto metterli in dubbio, io credo che il Governo debba provvedere e che probabilmente dovrà provvedere nel modo già proposto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Imperocchè è certo che a questo modo si risparmierebbe, come diceva, una duplicazione molto costosa, forse otto o dieci milioni, che non può costar meno il Genio provinciale; mentre presso a poco, fanno le stesse cose tanto il Genio civile che quello provinciale. Di guisachè oggi io conosco vari Uffici del Genio provinciale e del governativo, che spesso non hanno che fare, sicchè non infrequentemente adoprano la loro attività nel farsi opposizione

fra di loro, con grave danno del paese. Si avrebbe inoltre, quel controllo che ora manca completamente, come ha benissimo osservato l'onorevole Colaianni, nel Genio provinciale, e finalmente si avrebbero le strade meglio costruite e a molto miglior prezzo, come io stesso ho detto che posso provare.

Poichè ho la parola, mi permetto di aggiungere altre brevissime osservazioni, sebbene non riguardino questo preciso argomento.

Mi pare che un altro oratore abbia fatto osservare esservi forse alcune lacune da colmare nella legge votata nel 1881, sulle opere stradali straordinarie. Quella legge fece parte, come ognuno sa, di un *omnibus* grandioso, che dimostra tutta la solerzia e l'intelligenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Però, in questi *omnibus* vi sono sempre alcune mancanze, come forse vi sono anche delle sovrabbondanze. Io credo infatti che non tutte le strade comprese in quell'*omnibus* si faranno, e credo invece che alcune di esse, che dovrebbero a più giusto titolo costruirsi, non vi abbiano potuto trovar posto.

L'onorevole ministro portò certamente tutta la solerzia, la lealtà e l'imparzialità sua nello studio di quella gravissima questione, ma all'attività di lui e della Commissione non corrispose forse (trattandosi in specie di strade da aggiungere) l'attività di alcune rappresentanze, provinciali e comunali; io so che alcune di queste rappresentanze, per esempio, non conobbero mai neanche la legge che fu approvata. Sono cose che purtroppo accadono, perchè nel nostro paese non v'è poi tutta quella operosità, che occorrerebbe e sarebbe desiderabile per la tutela dei pubblici interessi.

Dunque, io non voglio estendermi maggiormente, nè entrare in particolari; ma confido che l'onorevole ministro, prima o poi, vorrà certo portare il suo esame sulle conseguenze di quella legge, e che non sarà lontano il momento in cui egli accoglierà di buon grado quelle correzioni e quelle aggiunte, che fossero giudicate necessarie e legittime.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io risponderò contemporaneamente a due a due od a tre a tre agli onorevoli oratori, secondo l'argomento che hanno trattato. Gli onorevoli Buttini e Tegas, se ho ben capito, hanno raccomandato la medesima cosa, e poi l'onorevole Tegas e segnatamente l'onorevole Buttini, due strade della rispettiva provincia, che non figurerebbero nella legge.

L'onorevole Buttini, anzitutto, ha accennato a due ponti, che sarebbe opportuno costruire in comune colla ferrovia di Moretta-Saluzzo.

I due ponti, a cui ha alluso, mi pare che siano già compresi nella legge del 1881, come quelli che devono essere sovvenuti del cinquanta per cento. Certo nulla di meglio che farli in comune colla strada ferrata. Si stanno, appunto adesso, facendo le trattative necessarie per concordare un progetto unico; e da mia parte, io raccomanderò che questo si faccia e si farà sicuramente, perchè parmi facile un accordo sopra tale questione. Ma la parte che non posso menar buona nè all'onorevole Buttini nè all'onorevole Tegas, è quella che riguarda l'opera del Governo per le nuove strade.

L'onorevole Tegas, specialmente, ha parlato di ingiustizie da riparare, e di trattamento da farsi alla provincia di Torino eguale a quello fatto ad altre provincie. Ma, onorevole Tegas, qui trascuriamo troppo la storia recente della legge relativa ai lavori straordinari. Io, prima di presentare quella legge al Parlamento (ed è stata qui due anni, o due anni e mezzo), ho fatto un'indagine presso tutte le provincie, chiedendo loro quali fossero le strade che esse ritenevano necessarie per completare la viabilità provinciale; e, per conseguenza, l'ho chiesto a Cuneo ed a Torino. Che colpa ha il ministro, se quelle provincie hanno dichiarato di non aver bisogno di strade provinciali? E ne avevano tanto poco bisogno allora, che io recorderò alla Camera come la sola strada, mi pare, posta in nota per la provincia di Torino, fu aggiunta qui per proposta dell'onorevole Compans, ed accettata dal Ministero. La provincia, non solo non l'aveva chiesta, ma so che finora non ha nemmeno voluto che fosse dichiarata provinciale, non ostante che si trovi inscritta nella legge.

E così riguardo anche ai ponti, che gli onorevoli Tegas e Buttini raccomandano in comune, parmi sieno stati aggiunti, durante la discussione, dalla Camera o dalla Commissione che riferì sulla legge medesima.

Dunque, siamo molto lontani dal dover fare un appunto qualsiasi di parzialità al Governo.

Tegas. Non ho fatto alcun appunto al governo.

Baccarini. L'onorevole Tegas disse che bisognava riparare all'ingiustizia. Ma l'ingiustizia si commette quando si nega di dare quello che si chiede; ma quando non si chiede, vuole che il ministro dei lavori pubblici venga a sostituirsi al Consiglio provinciale di Torino per deliberare le strade che devono fare? Allora sì che l'ingerenza governativa eccederebbe ogni limite del possibile! Non si tratta mica di un sindaco di villaggio: il Consiglio provin-

ciale di Torino può dare lezione ad un ministro qualunque dei lavori pubblici, sul vero concetto che si deve avere degli interessi della propria provincia. Se il Consiglio provinciale di Torino, e così quello di Cuneo, credono che vi siano abbastanza strade provinciali, e non sia il tempo di farne altre, io non vedo proprio il caso di ammetterne altre. Ora, tanto l'uno quanto l'altro oratore hanno fatto capire che era subentrato una specie di pentimento.

Buttini. Chiedo di parlare. (*Rumori*)

Presidente. Prego di far silenzio.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Buttini ha detto che parecchi comuni hanno emesso una deliberazione nel senso di far costruire, con sussidi dello Stato, certe strade; l'onorevole Tegas ne ricordava anche un'altra. Ebbene, il più contento di tutti sarò io, il giorno in cui avrò la fortuna di poter proporre altri lavori nell'interesse del paese. In quell'occasione saranno naturalmente presi in considerazione i voti dei Consigli provinciali così importanti come sono quelli di Torino e di Cuneo. Voglio però bene stabilito che non è passato per la mente del ministro, nè per quella della Commissione che riferì sul disegno di legge, nè per la mente della Camera di non concedere a quelle due provincie quello che esse non domandarono. S'insistette perchè a loro favore qualche opera si stabilisse, poichè faceva senso che in una legge così complessa non figurassero due provincie tanto importanti.

Quando, adunque, verranno le deliberazioni dei Consigli provinciali, se ne terrà certissimamente il debito conto. Con ciò non vengo a dire però che presenterò immediatamente un disegno di legge suppletivo, poichè la legge è appena entrata in esecuzione, e pel triennio 1882-83-84 abbiamo appena lire 500,000. Non si potrà pretendere che si assegni questa somma a provincie che non hanno voluto entrare a parte dei benefizi concessi dalla legge, mentre ve ne sono tante che aspettano il sussidio dallo Stato, e che, in certo qual modo, hanno acquistato un diritto in virtù delle disposizioni della legge medesima.

Gli onorevoli Bajocco, Visocchi e Lanzara mi hanno raccomandato di sollecitare la costruzione di strade che sono comprese nella legge del 1875 od in quella del 1881.

A questo riguardo debbo fare osservare all'onorevole Bajocco che solleciteremo, per quanto sarà possibile, le costruzioni da lui indicate, se non vi saranno impedimenti dipendenti dalle provincie, poichè non ricordo che si sieno emesse dalle provincie medesime deliberazioni relative all'anda-

mento ed al tracciato delle linee. Ad ogni modo, solleciteremo le costruzioni da lui accennate.

In quanto alle altre due strade, debbo pregare gli onorevoli Lanzara e Visocchi di voler considerare che, non potendosi tutte le strade indicate nella legge del 1875 compiere in un anno, ma per scarsità di fondi in due o tre appena, così per arrivare fino al 1884, io ebbi il concetto di compiere le strade già incominciate.

V'erano molte strade a cui mancava un tronco intermedio. Ora tutte le lacune che io trovai ancora esistenti per le strade contemplate dalla legge del 1875 (strade di serie) le ho messe in appalto, perchè i progetti erano già pronti.

A tale scopo, abbiamo disposto dei fondi del 1882 e del 1883. Credo che abbiamo ancora in disponibilità circa 2 milioni, se ben ricordo; con questi 2 milioni saranno eseguite altre strade. Ora ho il piacere di dire tanto all'onorevole Lanzara quanto all'onorevole Visocchi che le due strade da loro raccomandate sono di quelle che si costruiranno fra le prime; perchè abbiamo già i progetti compilati e non abbiamo altre questioni che ci si oppongano, ora che è tolta di mezzo quella della disponibilità dei fondi. Spero dunque che presto potranno essere sodisfatti i loro ed i miei desideri.

All'onorevole Sciacca della Scala, vorrei poter dire qualche cosa almeno tanto piacevole quanto quella detta agli oratori cui ho precedentemente risposto. Il tratto di strada a cui egli allude (quello di Novara-Randazzo) è un altro dei punti neri della provincia di Messina, questa volta per causa delle condizioni geologiche di quel terreno. Egli ne conosce anche troppo la storia, forse più di me, perchè sia utile qui ripeterla. Ad ogni modo, egli sa che furono mandati sopra luogo anche ingegneri geologi per fare che la variante da eseguirsi in quel tratto di strada, riesca frattanto meno male che sia possibile. Egli sa che sopravvennero lotte con l'impresa per rescindere il contratto; sa che furono eseguiti due progetti, uno dall'ingegnere Bruno, l'altro dall'ingegnere Gravani; quello dell'ingegnere Bruno è già al Ministero; ed è annunziato per domani quello del Gravani, e tutti e due devono esaminarsi parallelamente.

Io assicuro che ne farò fare l'esame d'urgenza dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per procedere immediatamente all'appalto di quel tratto di strada, il quale ormai è in ritardo da troppo tempo, ed è il solo a cui resta da provvedere, in esecuzione della legge relativa alla provincia di Messina.

Ora vengo all'onorevole Colaiani, a cui si è associato l'onorevole Diligenti.

L'onorevole Colaiani e l'onorevole Diligenti, con le loro ultime osservazioni, hanno portato, in certo modo, un aiuto alle mie idee antiche, vale a dire, quelle relative, secondo me, all'opportunità non d'accentrare le attribuzioni degli uffici provinciali con quelle del Genio civile, ma di risparmiare un ufficio, facendo in modo che l'ufficio governativo serva tanto al Governo quanto alla provincia, pur rimanendo separata completamente l'amministrazione provinciale.

Io non posso essere più realista del Re; io ho avuto quest'idea da molto tempo a questa parte; l'annunziai alla Camera dal banco di deputato, e, nel 1878, provai di avviarla alla sua pratica applicazione; interrogai le provincie, ma sopra 69, credo di ricordar bene che 18 soltanto annuirono a questa proposta; le altre 5 risposero negativamente.

Ora, io credo sempre che, se non in tutte, (poichè certe grandi provincie avranno sempre bisogno di un doppio ufficio o di ingrandire di molto l'ufficio unico), certo in alcune provincie, sia una vera superfetazione quella di tener due ingegneri-capi, che non hanno da fare nè l'uno nè l'altro, ed altrettanto dicasi del personale dei rispettivi uffici.

Ad ogni modo, le cose si vanno maturando; qualcuno, a forza di sentirne discutere, si va persuadendo non essere poi un'idea strana quella di mettere insieme due uffici, e molto meno un'idea di accentramento dei servizi.

Perciò, l'onorevole Colaiani da queste mie parole non deve dedurre che io batta le mani al suo ordine del giorno; questo è un altro paio di maniche, come suol dirsi. Salvo la questione della riunione degli uffici, egli ha fatto un attacco a fondo sulla inutilità non solo, ma sulla incapacità, se ho ben compreso, e sulla inettitudine...

Colaiani. Sulla nessuna garanzia.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. ... sulla nessuna garanzia che danno gli uffici provinciali di eseguire bene i lavori. Questo mi pare voglia dire incapacità; ma, ad ogni modo, non ha parlato favorevolmente degli uffici provinciali, e ha detto che la legge del 1881 non provvede abbastanza, per assicurare la buona costruzione delle strade. Io rispondo quello che risposi un'altra volta: dal momento che gli uffici provinciali esistono unicamente per costruire strade (perchè non hanno altro compito gli uffici tecnici provinciali), non capisco perchè il Governo dovrebbe venire a far lui le strade provinciali. Comprendo la unione degli uffici provinciali, con quelli del Governo per

fare insieme ed in comune il proprio servizio (salvo, ripeto, l'amministrazione separata), ma, una volta che gli uffici vi debbono essere, non so perchè lo Stato debba caricarsi egli della spesa dei progetti, e di dirigere i lavori, quando un altro ufficio, creato apposta per i lavori stradali, sta lì a far niente. È verissimo che, se si tratta di uffici incapaci, bisognerà provvedere in altro modo, ma, in questo caso, spetta alla provincia.

Bisogna esaminare i singoli casi; io non ammetto *a priori* che, per essere addetti agli uffici provinciali, tutti gl'ingegneri o dipendenti che vi appartengono sieno meno capaci degli ingegneri o dipendenti del Genio civile; io credo in generale che vi si troverà il buono e il cattivo da per tutto; ma le amministrazioni che ne hanno la responsabilità devono badare al buon andamento, e non credo che il Governo debba assumersi di riparare a tutti i torti, anche a quelli che sono qualche volta immaginari.

Ora, per queste considerazioni, non volli introdurre nella legge (come era in quella del 1875 per le strade di serie) l'obbligo pel Governo di fare le strade provinciali, perchè mi pareva una contraddizione. Ad ogni modo, accettai una proposta della Giunta la quale riferivasi a quest'argomento, e fu introdotto l'articolo 5 (contro cui protesta adesso l'onorevole Colaianni), il quale dava diritto alle provincie, che lo volessero, di chiedere che le strade fossero costruite dal Governo. Ebbene, io mi sono diretto subito alle provincie tutte perchè dichiarino se vogliono costruire le strade da loro e se vogliono che sieno costruite dall'ufficio tecnico governativo.

Colaianni. Non sono competenti.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ella dichiara che sono incompetenti; ma, sopra 69 provincie, non c'è che Ascoli, Caltanissetta, Cremona, Girgenti, Livorno, Messina, Potenza e Salerno le quali chiedono che il Governo costruisca le strade; tutte le altre dichiarano che vogliono farle da per loro. In questo stato di cose, che cosa deve fare il ministro?

Io sono dispostissimo a presentare un disegno di legge, se se ne presenterà l'opportunità, per sopprimere gli uffici provinciali creati appositamente per costruire strade; ma finchè si lasciano esistere, io non ho nessun diritto d'imporre alle provincie di servirsi degli uffici governativi. Si parla sempre di decentramento, e poi si vuole applicare in questo modo? Quando le provincie vogliono eseguire da loro i propri lavori, lasciamole fare, se i lavori poi non riusciranno bene, ci vorrà pazienza.

Due altre provincie, cioè Torino e Novara

hanno chiesto, non già che il Governo si sostituisca ad esse, ma essendovi due ponti da costruire interprovincialmente, nè trovandosi d'accordo sulla località dove costruire i ponti stessi, se ne rimettono al Governo, quasi come ad arbitro, affinchè stabilisca esso la località; il che fanno per evitare un litigio, e fanno bene, mentre non si tratta punto di diffidenza nel proprio ufficio.

Io dunque non ho niente da eccepire contro le considerazioni svolte dagli onorevoli Colaianni e Diligenti circa l'opportunità e l'utilità di sopprimere, se non in tutte, in molte provincie, l'ufficio provinciale, incorporandolo con quello del Genio civile; ma, ripeto, è una idea che non ha avuto grande fortuna sinora, e sono ben lieto di sentire che qualcheduno la trovi tale da poter essere ancora messa in giro. Noi ci troviamo davanti ad una legge, che è ancora nel principio della sua applicazione, perchè finora non abbiamo ancora fatto un mandato nemmeno di 100,000 lire. Il primo mezzo milione del 1883 l'ho assegnato, ma finora nessuna provincia ha eseguito i lavori, o almeno regolato la sua contabilità in modo da richiedere alcuna somma. E considerando che nel 1884, come nel 1883, per due anni di seguito, non abbiamo che un mezzo milione all'anno, mi pare proprio prematuro presentare un'altra legge per correggere quello che non è ancora stato eseguito; almeno vediamo lo svolgimento. Che ragione avrei io adesso per fare una legge la quale obbligasse le provincie a lasciare costruire le strade dal Governo? Non so vederla. Io non ho quest'assoluta diffidenza nella capacità degli uffici provinciali, per ritenere che non siano in grado di provvedere da loro a tali lavori.

Quindi accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Colaianni, soltanto come raccomandazione di studio; lo pregherei perciò di ridurlo ad una raccomandazione, lasciando che il Governo giudichi se e quale sia il tempo in cui egli crede opportuno di introdurre nella legge una variante di questo genere, poichè dichiaro che pel 1883 non potrei accettare d'impegnarmi a modificare la legge medesima.

L'onorevole Diligenti poi mi pare abbia raccomandato (press'a poco come fecero gli onorevoli Tegas e Buttini) di tener conto di certe domande stradali relativamente alla provincia di Arezzo.

Diligenti. Non ne ho citata nessuna, ho parlato in genere.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ha parlato in genere; va bene. Mi pareva che avesse detto che l'amministrazione provinciale nella sua

provincia non ha avuto nemmeno sentore della legge.

Diligenti. Ho detto: *qualche amministrazione.*

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ebbene, non può essere certo un'amministrazione provinciale, perchè ognuna di esse è stata due volte interpellata sulla inclusione delle strade nella legge medesima.

Ad ogni modo, quando venga il caso di fare un supplemento alla legge (la qual cosa sarà certo necessaria, perchè nel regno d'Italia si costruiranno delle strade anche dopo quelle che stanno scritte nella legge presente, per quanto siano numerose), certo è che si terrà conto anche della strada raccomandata dall'onorevole Diligenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

Buttini. Ringrazio l'onorevole ministro delle risposte parzialmente soddisfacenti che mi ha dato; mi permetto unicamente, in ordine alla mia provincia, di ripetere che essa non respinse nessun'opera proposta dal Governo, ma solo ebbe a dichiarare, nel 1880, di non aver mezzi per provvedere alla spesa di nuove strade provinciali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Se l'onorevole Colaianni convertirà il suo ordine del giorno in una semplice raccomandazione, io non avrò nulla a ridire. Se invece egli vorrà che il suo ordine del giorno sia votato, dichiaro nettamente che darò il mio voto contrario. Io non credo opportuno, nè utile sopprimere gli uffici tecnici delle provincie. Discutiamo tanto di decentramento, e poi si vogliono concentrare anche quei servizi che naturalmente devono esser fatti dalle provincie nel loro interesse? Quando si è discussa la legge del Genio civile, era una crociata generale contro la invasione degli ingegneri del Corpo del Genio civile in tutti gli affari. Si volevano, invece, sottrarre al Ministero dei lavori pubblici i lavori delle bonifiche, quelli delle strade, quelli dell'edilizia, e via discorrendo, per darli agli ingegneri liberi delle provincie; adesso invece si vuole dar tutto a questo Ministero. Io credo che se si concentrasse tutto nel Ministero dei lavori pubblici, si farebbe cosa dannosa al paese ed a quella libertà che devono avere finalmente i Corpi morali, le provincie ed i comuni. Dobbiamo abituarli a camminare da sè, e a non avere sempre la tutela e la guida del Governo nelle cose che sono di stretto loro interesse.

Io vorrei che gli uffici provinciali avessero più larghe attribuzioni; essi non debbono servire soltanto per costruire, e per accudire alla manuten-

zione delle strade provinciali, ma dovrebbero anche dirigere l'andamento della manutenzione delle strade comunali, ed anche avere una qualche attribuzione sulle acque, oltrechè hanno necessariamente, nell'interesse della provincia, l'obbligo di accudire alle opere pubbliche edilizie ed altre che sono di spettanza della provincia. L'onorevole Colaianni ha detto, che le strade costruite per cura della provincia sono mal fatte. Come "sono mal fatte?" Dunque si eleggono ingegneri che non sanno costruire strade, e vi è una vera contraddizione fra quelli che volevano tutto dato agli ingegneri liberi e l'affermazione dell'onorevole Colaianni.

Io credo che siavi un modo facile per assicurarsi che queste strade provinciali, per le quali il Governo concorre con sussidi o col concorso di un terzo, vi sia modo facile per assicurare la loro buona costruzione: ed è che i collaudi siano fatti con tutto rigore. A questo riguardo, io faccio viva raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, affinchè quando si collaudano queste strade, allorchè sono compiute, si guardi se furono costrutte con tutta l'esattezza, con tutta solidità, con economia e con probità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Gandolfi, relatore. La Commissione si è occupata della questione sollevata dall'onorevole Colaianni, se cioè fosse possibile l'accettazione di una proposta per la quale i lavori che la legge del 1881 assegna agli uffici tecnici provinciali, venissero invece assegnati agli uffici tecnici del Genio civile. Una minoranza sostenne questo concetto; ma la maggioranza della Commissione, anche per non infliggere indirettamente un biasimo agli uffici tecnici provinciali, che pure rendono buoni servizi, credette di respingere la proposta, e di deliberare che nella relazione non fosse fatto cenno di questa questione. La minoranza della Commissione non insistè.

È per queste considerazioni, che la Commissione ora prega l'onorevole Colaianni di non insistere nel suo ordine del giorno, e di acquetarsi alle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Onorevole Colaianni, mantiene ella o ritira il suo ordine del giorno?

Colaianni. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e con non molta soddisfazione ritiro il mio ordine del giorno. Chiedo però facoltà di dire due parole per fatto personale.

L'onorevole Cavalletto e l'onorevole ministro mi hanno quasi accusato d'aver io parlato con

soverchia acrimonia degli uffici tecnici provinciali, mentre ho detto forse meno di quello che avrei potuto. Io ho citati fatti speciali, ed inchieste sopra di essi compiute; e credo che se un'inchiesta si facesse per tutti gli uffici tecnici provinciali, si troverebbe che c'è del fradicio. Ricordo a tal proposito alla Camera l'esempio dell'ingegnere-capo dell'ufficio tecnico provinciale di Torino, condannato per frode di 2 milioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Se le provincie avranno cura di nominare ingegneri capaci ed onesti, non accadranno inconvenienti simili a quelli citati dall'onorevole Colaianni. Io conosco ingegneri-capi di uffici tecnici provinciali, che sono distintissimi, che appartennero già al Genio civile e che, per non essersi loro fatto il trattamento debito in quel corpo, passarono al servizio delle provincie, mentre avrebbero potuto essere ottimi ingegneri capi ed ispettori al servizio dello Stato.

Le provincie scelgano bene, invigilino, ed inconvenienti non accadranno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

Lugli. Non so se il mio amico Colaianni abbia ben esaminata la portata delle gravi parole da lui pronunciate, all'indirizzo del personale degli uffici tecnici provinciali.

Io non nego che ci possa essere qualcheduno non degno della pubblica stima; ma prima di pronunziare in quest'aula parole così gravi, e dichiarare che se un'inchiesta si dovesse fare per tutti gli uffici, si metterebbero al nudo fatti deplorabili, deve convenirne con me l'onorevole Colaianni, bisogna pensarci due volte, a meno che egli non sia disposto a denunciare i fatti e le persone a cui si riferiscono le sue accuse.

Io ammetto che si possa discutere sulla opportunità di sopprimere gli uffici tecnici provinciali, poichè credo che sia una questione come tutte le altre, e poichè ragioni di economia possono consigliare una misura di questo genere. Ma io non posso lasciar passare un'accusa per la quale si accunano le persone oneste e capaci colle persone che non lo sono.

La provincia di Bologna, per esempio, ha il vantaggio di avere un ufficio tecnico che per valentia ed onestà, non ha nulla da invidiare all'ufficio tecnico governativo, e che potrà eseguire tanto bene, quanto lo potrebbe questo, le strade necessarie alla provincia bolognese.

Dunque, onorevole Colaianni, discutiamo pure la questione di merito di fondere cioè in un solo

ufficio quello provinciale e quello governativo, o meglio non la discutiamo, visto che si tratta d'una questione non ancora matura.

L'onorevole ministro ha detto: io aveva questa idea, l'ho manifestata in questa Camera, ho interrogato in proposito i Consigli provinciali che, in grande maggioranza, si sono pronunciati contrari alla fusione dei due uffici.

Ora io credo, signori, che debbasi tener conto di questa manifestazione delle rappresentanze locali che sono degne di tutta la nostra considerazione, e che non debbasi inferire l'urgenza assoluta di una misura che sopprima gli uffici tecnici provinciali, dalle accuse molto generiche dell'onorevole Colaianni, contro le quali protesto altamente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

Minghetti. A me pare che si tratti qui di una questione gravissima di principio, la quale si collega a tutto l'indirizzo generale del Governo, e che non converrebbe mai risolvere in occasione di un capitolo di bilancio. Ma come? Io ho udito sempre vantare il principio del decentramento; ho udito anche accusare i Ministeri passati di non averlo abbastanza praticamente tradotto in atto, ed oggi veggo che di là d'onde partivano le accuse, a poco a poco si vorrebbe richiamare tutto nelle mani del Governo! Io dico che questo non è il concetto liberale come io l'intendo, il quale vorrebbe che si educassero e comuni e provincie a fare da sè, e che il Governo non avesse se non quell'alta vigilanza, quell'alta tutela che gli compete perchè rappresenta gli interessi generali della nazione. Ma non saprei in nessuna guisa consentire ad entrare in questa via di diminuire le attribuzioni delle provincie. E si diminuirebbero di fatto, anche nel modo che ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli ha detto che lo stesso ufficio degli ingegneri governativi potrebbe agire per le provincie con separata gestione; ma quando quest'ufficio fosse tutto governativo, come l'esperienza ha dimostrato, diminuirebbero in fatto le prerogative e la libertà delle provincie. Se non che, giova ripetere che questa questione non ha qui propria sede. Basti avere notato che essa accenna a due indirizzi ben diversi nel modo di governare la cosa pubblica, l'uno dei quali tende a dare vita, vigore ed anche, attraverso inconvenienti, inesprienze e mali, ad abituare il paese a governarsi da sè; l'altro invece che tende a concentrare ogni attribuzione nelle mani del Governo, come se fosse infallibile ed impeccabile, e come se il sindacato della Camera fosse bastevole ed efficace a pene-

trare in tutti i meati dell'amministrazione. Io non sono per questo secondo sistema.

Piuttosto vorrei si trattasse un'altra questione di principio, si esaminasse, cioè, come i reclami dei cittadini possano amministrativamente esser tenuti in maggior calcolo, e possano trovare qualche tribunale o qualche autorità che faccia loro ragione contro gli abusi delle deputazioni e dei Consigli provinciali. Ma questa è una questione di tutt'altro genere di quella che ci occupa. Per ora, ripeto, una questione di tal fatta non può trovare il suo luogo in un articolo di bilancio, perchè comprende tutto quanto un sistema di Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione del bilancio. Ma io mi permetto di fare osservare alla Camera, che l'onorevole Colaianni ha ritirato la sua proposta, e che quindi non è più il caso di protrarre questa discussione.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Appunto per la ragione testè detta dall'onorevole presidente, mi limito a dichiarare che le considerazioni esposte dall'onorevole Minghetti furono quelle che suggerirono alla maggioranza della Commissione di non toccare nella relazione la questione così grave ed importante che oggi si è sollevata alla Camera, e che non si può risolvere in occasione di un capitolo di bilancio. E poichè l'onorevole Colaianni ha ritirato la sua proposta, io non ho che da pregare la Camera di passare ai voti sul capitolo in discussione.

Presidente. L'onorevole Colaianni ha facoltà di parlare per un fatto personale.

Colaianni. Io ho chiesto di parlare per rispondere all'onorevole Lugli, il quale ha detto che l'ufficio provinciale tecnico della sua provincia è inappuntabile; io faccio la stessa dichiarazione per conto dell'ufficio tecnico provinciale della mia provincia. (*Parità*)

Ma io ripeto che nel mio discorso ho citato fatti gravissimi, e che mi hanno dato ragione a parlare. Io però non ho specificato; non ho detto: l'ufficio tecnico della tale provincia non va in regola, il tale altro è composto di personale immorale o ignorante; ho parlato in genere, e in seguito a fatti che mi è riuscito di accertare. Dirò poi all'onorevole Minghetti che non sono stato ispirato da nessun concetto illiberale nel presentare il mio ordine del giorno, e che ho dimostrato non essere questione d'accenramento. La mia tesi è stata questa, che se il Governo paga la metà del valore della strada, è giusto che non rimanga estraneo alla costruzione della strada medesima.

Presidente. Essendo stata ritirata la proposta dell'onorevole Colaianni, pongo a partito lo stanziamento del capitolo 68 in lire 12,500,000.

(*È approvato.*)

Capitolo 69. Sussidi per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Legge 30 agosto 1868, n° 4613 e 23 luglio 1881, n° 333) lire 4,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Borgatta. Non è presente?

Una voce. No.

Presidente. Perde il suo turno.

Mocenni. Chiedo di parlare.

Presidente. Sul capitolo 69?

Mocenni. Sì, signore.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Mocenni. Io desidero di fare una semplice domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere dalla sua cortesia in qual modo egli intenda l'applicazione pratica dell'articolo 7 della legge del 30 agosto 1868. Come è noto, l'articolo 7 di quella legge stabilisce che le prestazioni d'opera in natura... (*Alcuni deputati lasciano i loro posti*)

Presidente. Onorevoli colleghi, li prego di rimanere ai loro posti; si tratta d'andare avanti e non d'andare a casa! (*Si ride*)

Mocenni. ... possono essere applicate alla manutenzione delle strade, purchè sieno riversate nel fondo speciale costituito a senso dell'articolo 2 di detta legge.

Avvengono però parecchi equivoci per la interpretazione di questi due articoli, inquantochè diversi comuni si fanno a chiedere prestazioni in natura per la manutenzione di strade costruite da 30, 40 e 50 anni indietro, nè si ha il mezzo di sapere se tali prestazioni d'opera sieno realmente, come prescrive l'articolo 7 della legge, versate al fondo speciale per la costruzione e sistemazione delle strade obbligatorie. Avviene per conseguenza che s'impone assai più di quello che non permetta la legge, ed in molti casi, contro i quali non si ha sempre il tempo di reclamare, si impone anche arbitrariamente.

Io quindi desidererei di sapere se queste cose sieno note all'onorevole ministro, e se egli abbia provveduto o voglia provvedere affinchè la legge sia applicata senza arbitrio da parte dei comuni, e senza cagionare sovraccarichi che il legislatore non ha inteso d'imporre.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici. (*Rumori e conversazioni nell'emiciclo*) Prego gli onorevoli colleghi di far silenzio e di prendere i loro posti.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. È diffi-

cile poter dare una risposta concreta alla domanda categorica dell'onorevole Mocenni. È certo che se si tratta veramente di abusi, è intendimento del Governo d'impedirli in quanto da lui dipenda. Ma questa è una risposta assai generica, e bisogna vedere, caso per caso, di che cosa si tratta.

Io ricordo qualche reclamo venuto per applicazione, ritenuta indebita, delle prestazioni d'opera a strade esistenti, come egli dice, ed anche a strade vicinali o non obbligatorie. Ricordo fra gli altri un caso recente non ancora definito, o se mai definito da pochissimi giorni col voto del Consiglio di Stato. Nel comune di Carpi vige ancora l'antica costumanza delle *comandate*, che non sono poi altro che prestazioni d'opera, obbligo, cioè, di portare la sabbia, la ghiaia, ecc., e contro tale costumanza sorsero opposizioni.

Il Consiglio di Stato ha opinato che veramente queste consuetudini, dal momento che costituiscono un aggravio speciale ad una classe sola di contribuenti del comune, non abbiano fondamento nella legge attuale, ad onta della legge delle strade comunali obbligatorie, perchè, trattandosi di manutenzione stradale, questa deve essere fatta col fondo comune con cui si provvede alle spese obbligatorie dei municipi.

E così posso dire pei casi ai quali mi pare abbia accennato l'onorevole Mocenni.

La legge delle strade obbligatorie non ha valore che per le nuove costruzioni, nè si possono mai applicarne le disposizioni alle strade esistenti.

La manutenzione delle strade comunali è regolata dalla legge comunale e provinciale, o dalla legge sulle opere pubbliche, ma non dalla legge delle strade comunali obbligatorie, che è una legge speciale o non una legge organica per tutta indistintamente la viabilità comunale. La legge del 1868 delle strade obbligatorie provvede al modo di costruirle, ma ha taciuto sul modo di mantenerle. E questo, secondo me, è un difetto della legge, a cui, come dissi altra volta, reputo necessario di provvedere con uno speciale disegno di legge di modificazioni, o che presenterò in breve.

Presidente. Metto a partito lo stanziamento del capitolo 69 in lire 4,000,000.

(È approvato e lo sono pure i seguenti 71 e 70.)

Acque. — Capitolo 70. Seconda serie dei lavori per la sistemazione del Tevere. Legge 23 luglio 1881, n° 333, serie 3ª (Spesa ripartita), lire 4,000,000.

Capitolo 71. Nuovi lavori idraulici nei corsi di acqua di 1ª e 2ª categoria. Legge 23 luglio 1881, n° 333, serie 3ª (Spesa ripartita), lire 4,900,000.

Bonifiche. — Capitolo 72. Lago di Bientina, lire 60,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Panattoni. Prendo qui a parlare per economia di tempo, tanto per il capitolo 72 quanto per il capitolo 73, che egualmente concernono bonifiche interessanti paesi che io rappresento. Accenno alla bonifica di Bientina e alle bonifiche di Vada e di Collemezzano. E posso qui riferirmi contemporaneamente a questi due capitoli, inquantochè non farò che farmi interprete di preghiere omai note al ministro, preghiere le quali non turbando le cifre già stanziare in bilancio, non porgeranno occasione a discussione innanzi alla Camera. Nè bisogno ho di molte parole volgandomi a un uomo così competente e così benemerito, per gli studi e le cure che già consacrò alle bonifiche.

A lui ricordo come i lavori del lago di Bientina sieno andati deteriorando, come i fossati fatti colmi più non servano allo scolo; come infine per tali anormalità, aggravate da recenti alluvioni, quella pianura sia tornata palude e si siano interamente perduti i raccolti autunnali. A tanto male ho fede che l'egregio ministro con sollecite cure saprà apportare un rimedio.

Per ciò che si riferisce alle bonifiche di Vada e di Collemezzano, basti a lui ricordare che un consorzio funziona, istituito fra quei proprietari, meritevole da parte del Governo d'ogni più largo incoraggiamento. Ora quel consorzio richiese la cessione gratuita del casale detto il Capo-Cavallo, ove funzionava in passato una macchina idrovora, per l'abbandono in cui giacque, oggi talmente deteriorata da non essere più atta allo scopo.

Il consorzio invocò cotesta cessione gratuita, a fine di potervi impiantare congegni moderni che, con maggiore economia di combustibile, consentano togliere le acque stagnanti dal padule e dai fossi che vi fluiscono. Volga il ministro la sua attenzione alle sorti di quelle popolazioni. Erano là tristi, inospitali paludi, mutatesi per arte costante di coltivazione in ubertosa pianura.

Possano i sacrifici di tanti anni non andare perduti. Ascolti il ministro i voti e i reclami che da quelle popolazioni a lui si innalzano, e di cui mi feci già troppe volte qui interprete.

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

Voci. Non è presente.

Presidente. Si intende che abbia rinunciato alla facoltà di parlare.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Due parole soltanto, per domandare all'onorevole ministro, se il piano del compimento

dei lavori di bonificazione del lago di Bientina; che si potrebbe dire oggi padule, sia concretato ed approvato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Panattoni posso rispondere, quanto alle bonificazioni di Vada e Collemezzano, che la domanda del consorzio, per parte mia, troverà tutta l'accoglienza favorevole che è nella mia potestà. Gli ricordo però che, trattandosi della cessione gratuita di uno stabile demaniale, non si tratta di cosa della mia competenza, ma di quella invece del ministro delle finanze, il quale, in ogni caso, dovrà all'uopo proporre una legge al Parlamento.

Se sorgessero difficoltà sotto questo aspetto, io procurerò di facilitare la cosa, nel senso di contribuire perchè siano stanziati in bilancio i fondi necessari al compimento della bonificazione, non fosse altro che per comperare quello stabile e per non avere impedimenti legali relativamente alla cessione gratuita. Quanto poi al padule di Bientina, l'onorevole Panattoni ha esposto la verità quando ha detto che, qualche volta, quel padule che si ritiene risanato, torna ad essere malsano.

Io non vorrei però che egli attribuisse questo stato di cose, che è d'altronde saltuario, a difetto di alcuna amministrazione, poichè, se inconveniente vi è, esso è dipendente dal progetto eseguito. Però, per il grande rispetto che ho sempre avuto per quegli uomini eminenti che hanno proposto la bonificazione tecnica del padule di Bientina, soggiungerò che nemmeno può dirsi che il difetto fosse loro ignoto, poichè col decreto granducale del 1852 fu fatta opera, secondo me, molto sagace, provvedendo all'asciugamento del bacino del lago di Bientina mediante la botte, e riservando gli ulteriori provvedimenti a disposizioni posteriori, che peraltro ritardarono tanto lungo la via, che oggi non sono ancora arrivate.

L'onorevole Panattoni ricorderà che con la legge del 1881, io proposi, e la Camera votò, la spesa necessaria per completare la bonificazione e per liberare il padule di Bientina dall'irruzione delle acque delle circostanti colline, poichè altrimenti è inutile sperare, qualunque sia la grandezza della botte, di mantenerlo asciutto in tempo di piogge forti e continuate.

È pronto il progetto (e rispondo così anche all'onorevole Cavalletto) dei lavori occorrenti che importeranno una spesa di lire 3,592,000, delle quali lire 2,215,000 per la sistemazione delle acque torbide, e lire 1,377,000 per il lavoro di completamento della bonificazione; aggiungo che

ha anche ottenuta l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che è stata soltanto suggerita qualche lieve modificazione, e che fra pochi giorni deve ritornare per la spedizione degli atti finali per poter poi procedere all'appalto. Quindi è una questione che, anche dal lato amministrativo si può ritenere come risolta; auguriamoci che il progetto tecnico renda veramente completa quella bonificazione di così grande importanza, che è una delle glorie dell'idraulica italiana.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Panattoni. Ringrazio l'onorevole ministro per le sue incoraggianti assicurazioni. E mentre sono lieto di aver provocato da lui il ricordo dei suoi proponimenti, che sono arra certa di sua azione nell'avvenire, per ciò che specialmente concerne la bonifica di Vada e di Collemezzano invoco da lui provvedimenti immediati. Trattasi infatti di opere, che debbono compiersi prima che ne incalzi l'estate, e con l'estate ne incolgano i funesti ritorni della infezione malarica. Questo con me si augurano le popolazioni, nel cui nome parlai.

Presidente. Verremo ai voti.

Capitolo 72. Lago di Bientina, lire 60,000.

Capitolo 73. Stagni di Vada e Collemezzano, lire 4500.

(Sono approvati.)

Capitolo 74. Maremme toscane (Spesa ripartita), lire 30,000.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrini.

Ferrini. Prendendo a parlare intorno alle maremme toscane, tralascierò di dimostrare l'importanza a tutti nota del bonificamento di quella vasta pianura, che comincia dalla provincia romana, e si estende sino alla provincia pisana in prossimità di Cecina. A quest'opera, alla quale prestarono il loro concorso i più grandi ingegneri italiani, e fra gli altri il Fossombroni e il Mannetti, posero mano i principi decaduti di Toscana, e il Governo italiano la continuò senza interruzione. E qui mi piace far plauso all'onorevole mio amico Baccarini, attuale ministro dei lavori pubblici, il quale, fin da quando si trovava alla direzione del Genio civile della provincia di Grosseto, ha lavorato intorno alla compilazione di quel progetto che già da molti anni richiede il suo compimento, e devò anche, per debito di giustizia, ringraziare il Governo d'aver stanziato in bilancio un fondo speciale per condurre a fine questa opera tanto importante.

È un fatto, signori, che il Governo ha speso, e spende per riuscire, come spero che una buona

volta riusciremo, allo scopo che si propone, ma è anche vero che le opere alle quali si pone mano non approdano a risultati troppo soddisfacenti.

Io non so se sia la fatalità o se siavi qualche causa che l'onorevole ministro saprà spiegarmi, ma è un fatto che milioni e milioni rimangono insieme a quei terreni sommersi nelle acque.

È cosa dolorosa il vedere prolungarsi uno stato di cose che rende così malefica l'aria in quelle plaghe; è doloroso consultare le statistiche sanitarie che registrano una mortalità straordinaria, nei tempi estivi specialmente, in Grosseto e nei paesi circostanti; è doloroso vedere che quelle popolazioni sono nei mesi estivi costrette ad abbandonare il capoluogo della provincia per rifugiarsi in altre località quasi inaccessibili, onde rimane paralizzato il movimento di tutti gli affari, con danno certamente non piccolo di quelle popolazioni.

Io quindi, o signori, siccome l'importanza di queste bonifiche è tanto evidente, mi limito a chiedere all'onorevole ministro di sapermi dire per quale ragione così lentamente e così poco regolarmente vengono eseguiti i lavori.

E, giacchè sono a parlare di bonifiche maremmane, raccomando all'onorevole ministro l'altra bonifica del padule di Scarlino, ricordandogli come il municipio di Massa Marittima, con sua deliberazione del 27 ottobre 1881, resa esecutoria a forma di legge, raccomandasse al Governo il compimento della bonifica di quel padule, che è la sola causa per cui aumenta sempre più la malsania di quella località.

Colla medesima deliberazione il municipio di Massa Marittima chiedeva al Governo lo scorporo intorno al paese di Follonica, di almeno 300 ettari dei beni demaniali dichiarati inalienabili, per essere concessuti all'industria privata, con i migliori dettami della coltura agraria, che potranno stabilirsi dal Governo consultando il voto delle rappresentanze dei comuni interessati.

E questa domanda era sensatissima, perchè circa alla prima parte, è naturale che la malsania non dipende da altro che dal padule scarlinese, sebbene già ridotto in oggi a più modesta proporzione. Quanto alla seconda, vi è la ragione di un fatto incredibile, ma vero, vale a dire, che per difetto di chiarezza della legge 20 giugno 1871, n° 283, serie 2^a, relativa all'inalienabilità di alcune tenute demaniali, fra cui quelle di Follonica, sono oggi beni inalienabili sino alle fossette delle strade, tutti i possedimenti dello Stato, compresi alcuni piazzali nell'interno del paese.

Per mezzo poi della prefettura locale, venne

il municipio di Massa Marittima, a cognizione che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, fino dal 7 febbraio 1882, aveva dato incarico di fare eseguire dall'ufficio tecnico gli studi necessari, e quindi la compilazione del prosciugamento del padule suddetto; ma dopo quell'epoca null'altro si seppe del corso dell'affare, tanto che potrebbe anche credersi abbandonato.

E poichè le cause che determinarono quella deliberazione sussistono purtroppo tuttora, recando danni gravissimi, sia alla salute pubblica, sia allo sviluppo dell'agricoltura, io mi rivolgo fiducioso all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ha altre volte dimostrata la sua benevolenza per quella regione, affinchè al più presto possibile accolga favorevolmente la domanda sopra citata, giacchè da questo principalmente dipende la vita e la prosperità del paese di Follonica, dove nessuna società industriale ardirà impiegare il proprio capitale, finchè non sia reso abitabile per tutto l'anno.

E giacchè mi trovo a parlare, prima di chiudere il mio discorso, domando anche all'onorevole ministro che voglia far sollecitare la costruzione del ponte sulla Pecora che congiunge precisamente Massa Marittima colla stazione, inquantochè Massa Marittima è uno dei luoghi privilegiati per la ricchezza delle sue miniere, quelle del rame che è in attività, dell'acido borico che è pure in attività, del piombo argentifero, sia per quelle di tanti altri minerali che è inutile ora il ricordare.

Raccomando anche all'onorevole ministro di voler sollecitare la costruzione del ponte sull'Albegna, che congiunge le due parti principali della provincia, vale a dire la parte di Orbetello e di monte Argentario colla ferrovia.

Questa è un'opera utilissima, perchè anche da quelle parti, oltre all'esservi in abbondanza minerale di ferro, oltre alla fabbrica dell'acido nitrico, vi sono pure altre miniere, ed è di massima utilità e necessità che vengano al più presto fatti quei lavori che possono aiutarne lo sviluppo.

Fidando completamente nella solerzia, nell'operosità e nell'interessamento che l'onorevole ministro ha mostrato sempre per le provincie maremmane, attendo da lui una risposta che spero soddisfacente.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Comincerò col rispondere a quella parte del discorso dell'onorevole Ferrini, relativa alla concessione di terreni demaniali intorno al paese di Follonica.

Io non ricordo ora a qual punto si trovi la pro-

cedura amministrativa, perchè è cosa di competenza mista col Ministero del tesoro; posso però assicurare l'onorevole Ferrini che, per parte mia, raccomanderò che siano esauditi i desiderî giustissimi di quelle popolazioni, e che hanno per scopo di migliorare le condizioni della salute pubblica.

Quanto alla bonificazione della Maremma propriamente detta grossetana, io non posso consentire interamente in quella specie di biasimo che il mio amico Ferrini ha fatto all'ufficio tecnico, accusandolo di concluder poco. Io non arrischio nemmeno di respingere completamente l'apprezzamento dell'onorevole Ferrini; ma siccome non vorrei dare un giudizio che possa essere suggerito un po' troppo da sentimento di paternità (perchè il ritardo di quei lavori, se ritardo c'è, spiace a me più che ad altri), così debbo dire che saranno le difficoltà locali, che non sono poche, le quali impediscono che i lavori procedano nei loro benefici risultati, come è desiderio comune tanto di me che dell'onorevole Ferrini.

Ad ogni modo, io gli assicuro che mi farò uno speciale dovere di vedere da che dipende la lentezza di quei lavori, e procurerò di farli procedere colla maggiore speditezza possibile, trattandosi di località che sono, specialmente in certe stagioni dell'anno, difficili ad abitare.

Quanto alla congiunzione del monte Argentario colla stazione della ferrovia di Orbetello, è cosa un po' più difficile, poichè non dipende assolutamente dal ministro dei lavori pubblici il poter costruire nulla in materia di viabilità. Io posso promettere, come prometto fin d'ora, di dare tutti quei sussidi che sono compatibili coi poteri affidatimi dall'ultima legge sulle strade, perchè parmi utilissimo di congiungere Porto Santo Stefano con la stazione di Orbetello, sia per i bisogni che il Governo stesso ha quando il battello postale della Sardegna deve approdare a Santo Stefano, sia per lo sviluppo dell'industria delle miniere, del sal borace, ecc., che si esercitano in Orbetello medesimo.

Per conseguenza l'onorevole Ferrini può fidare che troverà in me un alleato, e che, se verrà una domanda per render possibile la costruzione di una qualche via di comunicazione tra monte Argentario e la strada ferrata di Orbetello, non farò certamente opposizione veruna.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrini.

Ferrini. Ringrazio l'onorevole ministro delle risposte datomi, e prendo atto sia delle sue dichiarazioni relative alla congiunzione del Monte Argentario con la stazione ferroviaria di Orbetello,

sia dell'interessamento che ha mostrato, affinchè venga completato il lavoro delle Maremme grossetane.

Debbo però dire all'onorevole ministro che, circa alla lentezza dei lavori, non ho punto inteso di farne carico all'ufficio del Genio civile, poichè so che, se fosse stato il caso, avrebbe già provveduto l'egregio ministro, senza bisogno di alcun altro eccitamento. Io ho alluso soltanto alla lentezza colla quale procedono i lavori, lentezza che sarà causata, come ha accennato l'onorevole ministro, da certi impedimenti che alle volte si presentano e contro i quali non vi ha pronto modo di provvedere. Detto ciò, ringrazio nuovamente l'onorevole ministro.

Presidente. Pongo a partito il capitolo 74 in lire 30,000.

(È approvato e lo sono pure senza discussione i seguenti fino al 79 inclusivo:)

Capitolo 75. Bacino inferiore del Volturmo e Bagnoli, lire 500,000.

Capitolo 76. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 70,000.

Capitolo 77. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 120,000.

Capitolo 78. Torrente di Nola, lire 110,000.

Capitolo 79. Regi Lagni, lire 74,000.

Capitolo 80. Bacino nocerino, lire 184,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina.

Farina Nicola. L'ora tarda e il saper di parlare a buon intenditore, m'impongono d'esser breve e lo sarò, limitandomi alla semplice ma dolorosa esposizione di un fatto testè avvenuto nel raggio del bacino nocerino. Le acque che scendono dai monti di Bracigliano si riuniscono in un alveo torrente denominato Lavinaio, il quale, prima di scaricarsi nel Solofrana, traversa e minaccia tre villaggi del comune di Mercato San Severino.

Ed infatti nel 1880 si verificò una rotta che non soltanto produsse danni immensi a quei fertili terreni, ma fece ancora vittime umane.

Si riparò a quel tempo, e per due anni non si ebbero a deplorare nuovi inconvenienti, ma ciò avvenne perchè in questi due anni non caddero piogge abbondanti. Nel prossimo passato autunno, Giove Pluvio ricordandosi di noi ed in qualche parte troppo largamente, si verificò una nuova rotta, la quale, se non produsse vittime, fu perchè avvenne di giorno.

Dal mese di ottobre fino ad oggi, è doloroso il dirlo, quei cittadini dei tre villaggi non vanno più a prendere il riposo della notte, sempre che sia un giorno piovoso. Reclamarono: si videro traspor-

tati materiali per incominciare la chiusura della rotta, ma poi non se ne fece nulla.

Mi è tanto più doloroso il mettere in rilievo questo fatto, inquantoche a me consta della buona volontà del ministro. Ed è perciò che io non aggiungo altro, sicuro che egli vorrà vedere da che proviene questo ritardo ed apportarvi riparo.

Esaurito il passato, veniamo un po' all'avvenire. Onorevole ministro, questo torrente è in taluni punti all'altezza di otto o dieci metri sopra la campagna. Ogni anno si rialzano i muri, ma cedono sempre all'urto delle acque, poichè non hanno una base sufficiente, e quindi abbiamo sempre nuovi danni, nuove spese e sempre crescenti pericoli.

Io le rivolgo viva preghiera perchè ella voglia fare studiare se sia possibile un nuovo corso (e credo che ciò sia facilissimo), poichè l'attuale non è nella parte più avvallata di quella campagna, ma è disotto ad una collina. Il nuovo alveo, oltre a garantire la vita e la proprietà di quei bravi cittadini, ne migliorerebbe anche la viabilità, potendosi l'antico alveo con modica spesa in magnifica via convertire.

Spero e mi auguro che l'onorevole ministro non solamente mi vorrà dire parole rassicuranti per l'avvenire, ma parole ancora più rassicuranti per la sollecita ed immediata esecuzione dei lavori richiesti d'urgenza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzara.

Lanzara. Sin dal passato secolo, un illustro ingegnere, il Forfait, raccomandava, nella ripartizione dei lavori, uno studio speciale, e proclamava che le cattive misure prese nel ripartirli, possono in molti casi cagionare disordini molto più deplorabili della inesecuzione dei lavori stessi. Questa massima è applicabile a capello alla raccomandazione che faceva l'onorevole mio amico Farina. È da sapersi che, or son due anni, furono eseguiti alcuni lavori sulle alture, e precisamente nel campo detto di Bracigliano, ove prima le acque scorrevano a loro piacimento.

Per conseguenza vi era declivio delle acque verso occidente, altro verso mezzogiorno, e così la sottoposta campagna non veniva allagata, o se lo era, la forza delle acque produceva danni insensibili. Ma fatti i lavori sulle alture, tutte le acque che prima scorrevano liberamente nella sovrapposta campagna, furono immesse in un unico collettore, cosicchè appena si ha un po' di pioggia nell'alto, *ruant de montibus amnes*, l'acqua si riversa nella valle deprestando vite e campi.

Ora io, non solo mi associo alla raccomanda-

zione dell'onorevole mio amico Farina, perchè l'onorevole ministro spenda tutta l'attenzione possibile a disporre che sieno provvisoriamente riparati i danni che avvengono in quelle campagne; ma faccio ancora una preghiera allo stesso onorevole ministro, il quale, e lo dichiaro a sua lode, è tanto benemerito dei lavori del bacino nocerino, credo, che abbia già dato gli ordini per la compilazione di un progetto di un nuovo alveo, detto il Solofrana, provvegga pure agli studi per la costruzione di un nuovo corso fra i villaggi Lombardi e Casali. Infatti, se le acque che scendono nella pianura dall'altra di Bracigliano e che attraversano le campagne dei villaggi suddetti debbono essere immesse in questo nuovo Solofrana, necessariamente quello che oggi è provvisorio dovrà essere fatto in modo definitivo, da poter contenere sicuramente tutte le acque che scendono anche da Bracigliano, a meno che non si vogliono praticare in quelle località i cosiddetti bacini di ricezione, che si sono costruiti in altre valli e che producono molto vantaggio.

Quindi io mi rivolgo all'onorevole ministro perchè voglia con cura, ed anche con sollecitudine, sottoporre a studio questa questione, e adoperarsi in modo che quei villaggi non abbiano più a soffrire i danni che oggi deplorano per gli alvei che sono di pessima costruzione ed incapaci a contenere la quantità delle acque.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io posso assicurare l'onorevole Farina che, dietro le sollecitazioni e gli eccitamenti fatti per affrettare la riparazione dei danni della rotta del torrente Lavinaio, ieri ho ricevuto assicurazione che in brevissimo tempo saranno eseguiti i lavori occorrenti, essendo già pronti tutti i materiali all'uopo necessari.

Ma ciò che più interessa, come ben dice l'onorevole Farina, è di provvedere per l'avvenire.

E su questo punto, io non posso dargli altra assicurazione che questa, che, cioè, ben volentieri farò mettere allo studio la possibilità o meno di eseguire una deviazione del torrente Lavinaio in maniera che possa soddisfare il desiderio comune di evitare possibilmente i danni che arreca coi suoi periodici disordini.

L'onorevole Lanzara disse che, anni indietro, quando arrivavano inondazioni, si spargevano a destra ed a sinistra, a levante ed a ponente.

Così accade sempre nei con di direzione, perchè, quando si tratta di torrenti come il Lavinaio, allorchè escono dalla montagna per entrare nella

pianura, formano il loro cono di direzione, ed il movimento rapido della pendenza si verifica dappertutto dove fiumi e torrenti trasportano grosso materiale.

Allorchè avvengono grandi piene, l'acqua naturalmente, trovando questa specie d'ombrello, traccina in tutte le direzioni. Ma siccome l'allagazione si spande molto, si cerca sempre d'evitare questo caso, e coloro che sono colpiti immediatamente domandano che si ripari a tali danni prolungando l'alveo, per modo che il guasto si porti qualche chilometro più in basso, quando non possa condursi la piena al mare direttamente od in altro fiume recipiente di qualche importanza. Avvenendo poi una rotta, accade quel che ha detto l'onorevole Lanzara, che cioè, mentre prima si ripartiva il danno in varie località, ora si ha un danno molto minore, ma tutto concentrato là dove la rotta si verifica.

Ad ogni modo io mi darò cura di far tenere nel massimo conto le raccomandazioni dell'amico mio l'onorevole Lanzara, il quale, peritissimo dei luoghi e competentissimo nella materia, ha maggiormente diritto a richiamare, sulle cose che ha detto, tutta la mia attenzione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Nicola.

Farina N. Io ringrazio l'onorevole ministro per le promesse che ha fatto, ma gli ricordo che le promesse d'immediata esecuzione, sino dal mese di ottobre, se ne ebbero molte e che poi nulla fu eseguito.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 80 (Bacino Nocerino), lire 184,000.

(È approvato.)

Capitolo 81. Agro Sarnese, lire 100,000.

(È approvato.)

Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione. (Sì! sì!)

Devo però fare due preghiere agli onorevoli colleghi; una è di trovarsi domani alle ore due precise; la seconda è di non andare via troppo presto durante la seduta, perchè altrimenti la discussione dei bilanci si protrarrà chissà fino a quando.

Domattina tutti gli Uffici sono convocati per le ore 11.

Alle ore 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 6 20.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

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

2° Seguito della discussione sullo stato di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

3° Svolgimento di una interrogazione del deputato Ceneri al ministro di grazia e giustizia.

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 pel 1883 del Ministero della guerra.

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

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

Roma, 1883 — Tip. della Camera dei deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

