

LXIII.

TORNATA DI LUNEDÌ 27 MAGGIO 1889

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Telegramma di risposta alla Camera italiana del Presidente del Reichstag. — Il ministro dei lavori pubblici presenta un disegno di legge per autorizzazione di spese straordinarie per opere marittime e lacuali — Presenta inoltre un disegno di legge per provvedimenti relativi alle opere idrauliche di terza e quarta categoria, ed una relazione intorno al bonificamento dell'Agro romano. — Il ministro delle finanze presenta un disegno di legge per revisione della tassa sui fabbricati. — Il deputato Vacchelli presenta la relazione sul disegno di legge: Modificazioni alla legge sulla contabilità dello Stato. — Discussione del bilancio dei lavori pubblici — Discorrono i deputati Vollaro, Cadolini, Brunicardi, Garelli, Tittoni, Tommasi-Crudeli, Indelli, Marchiori, Passerini, Vigoni, il ministro dei lavori pubblici ed il relatore Romanin-Jacur. — Il deputato Arcoleo presenta la relazione intorno al bilancio della pubblica istruzione. — Sono poi comunicate interpellanze dei deputati Imbriani e Luigi Ferrari — Il sotto-segretario di Stato Fortis si riserva di rispondere. — Il presidente comunica il risultato della votazione a scrutinio segreto su i disegni di legge: Proroga del trattato di commercio e navigazione italo-nicaraguense; Leva di mare sui nati del 1869; Autorizzazione ai comuni di Revigliasco, Pareto ed altri ed a qualche frazione di comune di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'esercizio 1889, la media del triennio 1884-85-86.*

La seduta comincia alle 2.30 pomeridiane.

Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

4481. Vincenzo De Carolis, parroco di S. Maria in Fumone (Roma), chiede che siano mantenute le confraternite erette in quella chiesa parrocchiale, e che rimanga inalterata la destinazione dei beni amministrati dalle medesime.

4482. Pietro Fignata, fondatore e direttore dell'ospedale dei poveri infermi di S. Giuseppe in Caramagna (Cuneo) chiede che col disegno di

legge sulle Istituzioni pubbliche di beneficenza non siano mutate le tavole di fondazione delle Opere pie.

4483. Vincenzo Dragoni ed altri rappresentanti della Confraternita " SS. Concezione e Morti " in Nusco (Avellino) chiedono che sia mantenuta l'attuale autonomia di quella Confraternita.

4484. Paolo Chicco, presidente della Confraternita del Purgatorio e amministratore della Confraternita dei Monti Leone e S. Cleto, e Antonio Auelli, presidente dell'Arciconfraternita del Carmine e Barese in Ruvo delle Puglie chiedono che sia mantenuta l'attuale autonomia dei rispettivi Istituti.

4485. Alessandro Ambrosi, presidente dell'Arcicongrega di Sant'Anna, ed altri presidenti di consimili istituzioni, chiedono che sia conservata l'autonomia delle Opere pie da loro rispettivamente presiedute.

4486. La Giunta municipale di S. Giorgio La Montagna (Benevento) chiede che nella nuova circoscrizione giudiziaria sia mantenuta la pretura di quel mandamento.

4487. Il sindaco di Capizzi, nella provincia di Messina, chiede che nella nuova circoscrizione giudiziaria sia conservata la pretura di quel mandamento, aggregando quel comune alla provincia di Catania.

4488. G. Schiavon, presidente della Commissione censuaria in S. Biagio di Calalta (Treviso), chiede che, a scioglimento della riserva contenuta nell'articolo 8 della legge 1º marzo 1886, siano introdotte nella vigente legislazione le modificazioni atte ad aggiungere al catasto la forza probatoria.

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

Di Sant'Onofrio. Prego la Camera di voler ammettere l'urgenza delle petizioni n. 4479 e 4477, con le quali i comuni di Castoreale, capoluogo di circondario, chiedono che sia conservata loro la pretura.

Pregherei quindi la Presidenza di volerle trasmettere alla Commissione incaricata dell'esame della legge relativa alle preture.

(L'urgenza è ammessa).

Presidente. Per ragione di materie queste petizioni saranno trasmesse alla Commissione incaricata di riferire sulla nuova circoscrizione giudiziaria.

Congedi.

Presidente. L'onorevole Vacchelli chiede, per motivi di famiglia, un congedo di giorni 5.

(È concesso).

Omaggi.

Presidente. Si dia lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti alla Camera.

Quartieri, segretario, legge:

Dal signor G. Damiani Almejda, professore nell'Università di Palermo — Istituzioni ornamentali sull'antico e sul vero, una copia;

Dal Ministero di agricoltura, industria e com-

mercio — Carta idrografica del regno, (fogli 43) una copia;

Dal signor B. Galletti di Palermo — Confutazione del quaresimale di frate Agostino da Montefeltro in Roma, nel 1889 (Saggi di critica dialettica), copie 6;

Dal signor dottore Ildebrando Merlo — La questione delle sotto-prefetture, copie 6;

Dal signor Guglielmo Berchet, Venezia — La costituzione del Giappone, copie 2;

Dall'Istituto Storico Italiano — Statuti delle Società del popolo di Bologna, volume 1º, una copia;

Dal sindaco della città di Genova — Verbali di quel Consiglio comunale, per l'anno 1887, una copia;

Dalla Società Italiana per le strade ferrate Meridionali — Relazione di quel Consiglio di amministrazione sul bilancio consuntivo del 1888, preventivo del 1889 e deliberazioni relative, copie 40;

Dal Ministero degli affari esteri — Raccolta dei trattati e convenzioni del regno d'Italia con gli altri Stati - Volume 11º contenente gli atti conclusi dal 19 febbraio 1886 al 31 dicembre 1888, copie 10.

Comunicazioni della Presidenza.

Presidente. Sabato, poco dopo che era stata tolta la seduta, mi è pervenuta la seguente lettera di Sua Eccellenza il sotto-segretario di Stato per gli affari esteri:

“ Ho l'onore di trasmettere alla Eccellenza Vostra l'acclusa copia di un telegramma che mi è stato diretto da Sua Eccellenza il conte De Launay, ambasciatore di Sua Maestà a Berlino, acciò Le piaccia darne comunicazione a codesta Assemblea. ”

Mi è grato dare comunicazione alla Camera del telegramma seguente:

“ Berlino, 25 maggio.

“ Conte Bismarck comunicò presidente Reichstag deliberazione Camera deputati italiana riguardo accoglienze fatte Berlino a Sua Maestà. Signor De Levetzow presidente pronunciò, in risposta, nella seduta Reichstag di ieri, seguente discorso che desidero sia portato conoscenza presidente Camera italiana e sua eccellenza Miceli:

“ Il ringraziamento che la Camera dei deputati italiana, col consenso del ministro Miceli, ha votato all'indirizzo del nostro Imperatore e del popolo

tedesco per le accoglienze preparate a Sua Maestà il Re d'Italia, all'alto alleato del nostro Imperatore ci commuove nel modo più simpatico. A dichiarare e ad esprimere nel modo e nel luogo più opportuno questi sentimenti e la nostra gioia per l'alleanza esistente tra la Germania e l'Italia, che assicura la pace universale, io mi tengo autorizzato. »

« De Launay. »

La Camera è lieta che i suoi sentimenti sieno stati cordialmente accolti dai rappresentati della Nazione Germanica; essa si associa ai medesimi nel far voti sinceri per la continuazione della buona amicizia fra i due popoli, per la loro unione, che è pegno di pace, per la felicità dei loro rispettivi Sovrani. (*Benissimo! Bravo!*)

Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge diretto ad autorizzare spese straordinarie per opere marittime e lacuali. (*Bravo!*)

Siccome questo disegno di legge riproduce in gran parte quello che sullo stesso argomento era stato presentato nella Sessione precedente e intorno al quale aveva già riferito una Commissione, pregherei la Camera di deferirne l'esame a quella Commissione.

Mi onoro inoltre di presentare alla Camera un disegno di legge che contiene provvedimenti per le opere idrauliche di 3^a e 4^a categoria.

E finalmente presento la quinta relazione della Commissione idraulico-economica per la sorveglianza generale sul bonificamento dell'Agro romano.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi disegni di legge e di questa relazione i quali saranno stampati e distribuiti.

L'onorevole ministro chiede che il disegno di legge per le opere marittime e lacuali sia rimandato all'esame della stessa Commissione che aveva già riferito intorno ad esso nella passata Sessione.

Se non vi sono opposizioni, questa proposta si intenderà approvata.

(*È approvata.*)

Onorevole ministro, intende che il disegno di

legge sulle opere idrauliche segua il procedimento degli Uffici?

Finali, ministro dei lavori pubblici. Precisamente.

Presidente. Allora, se non vi sono obiezioni, così rimarrà stabilito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Seismit-Doda, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la revisione generale della tassa sui fabbricati. Propongo che questo disegno di legge segua il procedimento degli Uffici e prego la Camera di dichiararlo urgente.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge, il quale verrà stampato e distribuito.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge segua il procedimento degli Uffici, e che sia dichiarato d'urgenza.

(*La Camera approva.*)

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

Vacchelli. In nome della Commissione generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sui disegno di legge: Modificazioni alla legge di contabilità.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Votazione a scrutinio segreto di tre disegni di legge.

Presidente. L'ordine del giorno reca: «
Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge: Proroga del trattato di commercio e di navigazione italo-nicaraguese; Leva di mare sui nati nel 1869; Autorizzazione ai comuni di Revigliasco, Pareto ed altri ed a qualche frazione di comune di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti, per l'esercizio 1889, la media del triennio 1884-85-86. »

Quartieri, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte.

Prendono parte alla votazione:

Agliardi — Albini — Amadei — Arbib — Arcoleo.

Baccarini — Baccelli Guido — Baglioni — Balestra — Balsamo — Basetti — Bertana — Bianchi — Bonacci — Borgatta — Borromeo — Bosselli — Branca — Briganti-Bellini — Brin — Brunicardi — Bufardecì.

Cadolini — Carcano — Cavalotto — Cefaly — Chiala — Chiara — Chiaradia — Chimirri — Cecco-Ortu — Colaianni — Comin — Compagna — Compans — Coppino — Corvetto — Cremnesi — Curcio.

Damiani — D' Ayala-Valva — De Bassecourt Del Balzo — Del Giudice — Della Rocca — Delvecchio — De Riseis — De Seta — De Zerbi — Di Baucina — Di Blasio Scipione — Di Camporeale — Di San Giuseppe — Di Sant'Onofrio.

Elia — Eilena.

Faina — Fazio — Ferrari Luigi — Ferraris Maggiorino — Ferri — Fili-Astolfone — Finocchiaro Aprile — Fortis — Fortunato — Franceschini — Franchetti.

Gagliardo — Galli — Gallo — Gamba — Gandolfi — Garelli — Garibaldi Menotti — Gatticasazza — Genala — Geymet — Gianturco — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giordano Ernesio — Giovanelli — Gorio — Grimaldi — Guicciardini.

Indelicato — Indelli — Inviti.

Lacava — La Porta — Lazzaro — Levi — Lorenzini — Lovito — Lucca — Luzi.

Maldini — Marcatili — Marchiori — Marcora — Marin — Mariotti Filippo — Mariotti Ruggero — Marselli — Mazza — Mel — Merzario — Meyer — Miceli — Mocenni — Modestino — Morelli — Morini — Morra.

Narducci — Noito.

Odescalchi — Orsini Baroni.

Pantano — Papa — Paroncilli — Passerini — Pavoncelli — Pellegrini — Pianciani — Pignatelli — Pompilj — Pugliese Giannone.

Quartieri.

Raffaele — Randaccio — Riccio — Righi — Rizzo — Romanin-Jacur — Rubini.

Salaris — Saporito — Sciacca della Scala — Seismit-Doda — Serra Vittorio — Siacci — Solimbergo — Solinas Apostoli — Sonnaro — Spirito — Suardo.

Tajani — Taverna — Tenani — Teti — Tittoni — Tomassi — Tommasi-Crudeli — Tonli — Torraca — Tortarolo — Trompeo — Tubi.

Vacchelli — Valle — Vigoni — Villa — Visocchi — Vollaro.

Zainy — Zanardelli — Zuccaro — Zucconi.

Sono in congedo:

Alario — Alimèna — Andolfato — Angeloni — Antoci — Anzani — Araldi — Arnaboldi — Auriti.

Badini — Barracco — Bastogi — Bertolotti —

Bonardi — Boneschi — Bonfadini — Borrelli — Brunialti — Bruschetti — Bucèri-Lanza — Buonomo — Buttini Carlo.

Cagnola — Calvi — Campi — Canevaro — Canzi — Carmine — Carnazza-Amari — Carrelli — Casati — Castoldi — Cavaliere — Cavallini — Cerruti — Chiapusso — Chiesa — Chinaglia — Cibrario — Cipelli — Cittadella — Clementi — Coffari — Colombo — Comini — Cordopatri — Costa Alessandro — Crispi — Cucchi Francesco — Curati.

D'Adda — Della Valle — De Renzi — De Rolland — De Simone — Di Collobiano — Di Gropello — Di Marzo — Di Rudini.

Ercole.

Fabbricotti — Fabris — Farina Nicola — Figlia — Filopanti — Florena — Flauti — Forcella — Francica — Franzi — Franzosini — Frola — Fulei.

Galimberti — Gangitano — Gentili — Gerardi — Gherardini — Ginori — Giovannini — Giudici Giuseppe — Grassi Paolo.

Lagasi — Lazzarini — Lugi — Lunghini — Luzzatti.

Magnati — Maluta — Maranca Antinori — Martini Giovanni Battista — Marzin — Mascilli — Massabò — Mazziotti — Meardi — Mellusi — Mordini — Moscatelli.

Nanni — Nicolosi.

Oddone — Oliverio.

Palitti — Parona — Pascolato — Pasquali — Patamia — Pavoni — Pellegri — Pellegrino — Pelosini — Penserini — Petriccione — Picardi — Plastino — Polvere — Pullè.

Racchia — Raggio — Reale — Ricci Agostino — Ricci Vincenzo — Riola — Rizzardi — Rocco — Romano — Rossi — Rubichi.

Sacconi — Salandra — Sardi — Scarselli — Senise — Sigismondi — Simeoni — Sola.

Tabacchi — Tegas — Toaldi — Toscanelli — Toscano — Turbiglio.

Vaccaj — Vayra — Velini — Vedramini.

È in missione:

Morana

Sono ammalati:

Cairolì — Carboni — Ceccapieller.

De Mari — Di Broglio — Di San Giuliano.

Ferracciù — Fornaciari.

Maurogò nato — Mosca

Pavesi.

Spaventa.

Vigna.

Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1889-90.

La discussione generale è aperta.

Do facoltà di parlare all'onorevole Vollaro, primo iscritto a parlare contro.

Vollaro. Ogni anno mi prendo specialmente cura di considerare il bilancio dei lavori pubblici, perchè credo che sia il solo veramente concernente il benessere del paese, e, in altri termini, il bilancio produttivo.

Per il passato mi soffermava sui vari capitoli, ma dicono che le discussioni sopra i capitoli del bilancio dei lavori pubblici non siano che discorsi elettorali. Or bene io non ammetto questo concetto. Le comunicazioni siano a Susa, siano in Calabria fanno parte della gran rete italiana e quindi interessano la prosperità del paese la quale dipende dalla prosperità di ogni sua parte. Ad ogni modo quest'anno lascio i capitoli e le questioni particolari; e lo faccio non solamente per conto mio ma anche facendomi eco di parecchi colleghi che mi hanno dato l'incarico che io adempio. A pagina tre dell'accurata relazione dell'onorevole Romanin-Jacur che mi duole di non vedere al suo posto.....

Presidente. È qui l'onorevole relatore.

(L'onorevole Romanin-Jacur parla coll'onorevole ministro).

Vollaro. Ora lo vedo; egli procura delle distrazioni al ministro. (Si ride).

L'onorevole relatore dunque, facendo uno stato comparativo e distinguendo quest'anno in una nuova forma le spese dei lavori pubblici, che fa ascendere a lire 214,488,586.25 le classifica in spese ordinarie, spese straordinarie, e spese per le costruzioni ferroviarie. Tecnicamente per me la spesa è sempre una. Ah! spesa ordinaria e spesa straordinaria! Spesa ordinaria è quella che è continuativa; spesa straordinaria è quella che si ripete soltanto per un determinato numero di anni: ma tecnicamente, ripeto, la spesa sarà sempre quella iscritta nel bilancio, imperocchè quando sia compita l'opera straordinariamente bilanciata, sparisce dal bilancio la spesa che la rappresentava.

Ora io comprenderei che ci fosse un conto a parte per le spese ferroviarie; che vi fosse un bilancio speciale, linea per linea, riparto per riparto, tenendo conto della progressione dei lavori di ciascuna linea, e dell'intangibilità degli stanziamenti. Questo io comprenderei.

Ma che cosa vuol dire questa intangibilità di fondi? Quando fu votata la legge del 1879 furono assegnati i fondi di ciascuna linea stabilendo che ogni anno, nell'occasione della votazione del bilancio dei lavori pubblici, si sarebbe altresì votata la tabella relativa anno per anno; ma il fatto che nel 1880, votandosi la tabella delle dotazioni ho dovuto notare e rilevare che non solo i fondi di una linea principale, la Eboli-Reggio, non le si erano assegnati, ma che i concorsi delle province e comuni dati a quella linea, erano compresi nel conto generale e attribuiti e spesi per altre linee.

Tornando al bilancio, il relatore dice: "Con nota di variazione del 27 febbraio ultimo il passato ministro del tesoro, invece di 214,488,586.25 aumentò la spesa a 217,980,091.32. Con nota del 30 aprile il ministro nuovo del tesoro faceva discendere il bilancio complessivo a 195,096,118.32."

Cosicchè il ministro Perazzi aumentava il bilancio di 3,491,505.08, mentre il ministro Giolitti lo diminuiva di 22,929,973.01. È questa una economia?

Io non ho che a felicitarmene; buona parte di quel disavanzo che ci pendeva sopra nei mesi scorsi sarebbe colmato. Sono invece spese rinviate? E in questo caso per quali opere?

Dobbiamo tornare, un'altra volta ad un *fac simile* della legge del 1888, legge di congruaggio; e dopo averne fatta una nel 1888, sospenderla nel 1889 per tornare nel 1890 a cercare nuovi fondi per reintegrazione dei fondi sospesi?

Capisco che cosa ne avverrà in ultimo. Si ripeterà quanto divenne abitudine! Vale a dire che si spinge lo sviluppo dei lavori in certe linee, in altre si va a rilento, per altre si sospendono tutt'affatto, e ciò a prezzo dei singoli stanziamenti che non si potrebbero *invertire*.

Così certe linee che non esistevano nel 1879 nè nel 1880, nel 1881, nel 1882, nel 1883, nel 1884, nel 1885, nel 1886, nel 1887, nel 1888 (Si ride), hanno preso la mano sopra quelle del 1879, e saranno costruite prima di quelle che datano, non dal 1870, ma dal 1863, da ventisei anni, vale a dire, e che avranno compimento, forse, nel secolo venturo!

L'onorevole relatore soggiunge che con la legge dell'assestamento, la spesa dei lavori pubblici dello scorso anno 1887 aumentò a lire 251,549,859 (e tralascio i centesimi) mentre la previsione era di lire 214,488,586. Quindi una differenza in più di spesa in lire 37,061,272.

Il relatore nell'esaminare queste partite rileva una differenza in più di lire 56,499,730. V'è

dunque fra i suoi calcoli e i miei una differenza di circa 20 milioni. Per la esattezza di tali risultati io terrei pei suoi. Egli deve saperne più di me.

Ma il relatore volendo spiegare da quali cause provenga questo ragguardevole aumento di spesa, e da quali ragioni, comincia a dire:

Quanto all'esercizio in corso, che esso venne straordinariamente gravato di grosse somme pel pagamento di arretrati di opere stradali, lire 16,968,087 e che nella spesa figura l'ultima quota delle ferrovie provenienti dalle famose tabelle B del famoso articolo 20 delle Convenzioni, lire 32,561,550. Ma tenuto conto di quest'ultima somma e di quella di lire 16,968,087 si arriva a 49 milioni, mentre la mia cifra è di 37 milioni. Tra la sua di 56 ed il dettaglio che dà haavi sempre una differenza di 17 milioni. Quali altri colcoli abbia poi fatti l'onorevole relatore lo dirà, ed io farò plauso alle correzioni che vorrà presentare in proposito. E qui torna acconcio, giacchè siamo in questo argomento, esaminare quale portata avessero i tre articoli 20 con le tre annesse tabelle B delle Convenzioni per le tre reti ferroviarie: *trinum est divinum*: libera parafrasi.

Io rispetto i conti che vengono anche dall'ispettorato che, da un documento ufficiale, apprendo ora essere un potere autonomo; verremo poi a questo dell'ispettorato pel quale sono in conto corrente sospeso d'interpellanza. Ora passiamo all'esame delle spese in conto dei tre allegati alle leggi stipulate nel 1885 e torniamo perciò a vedere quale influenza, quale portata abbiano le tabelle e gli articoli 20 in relazione con le Convenzioni suddette.

Premetto che questa volta avendo fatta rispettosa istanza (stile imperiale e regio) gentile e cortese, l'onorevole relatore pubblicò ed annesse alla sua pregevole relazione quanto si riferisce al conto dei lavori fatti e delle somme spese od impegnate dalle tre tabelle dalle quali risulta che le spese previste e stabilite dai contraenti ascendono:

Rete Mediterranea	L.	84,090,050
Rete Adriatica	"	49,421,500
Rete Sicula	"	1,000,500
Insime	L.	<u>144,110,550</u>

L'articolo 20 delle convenzioni è identico per tutte.

« Decorsi i primi quattro anni, ed esauriti od impegnati i fondi per i lavori previsti dall'alle-

gato B le spese del rifacimento dei binari con rotaie d'acciaio, col relativo risanamento e completamento della massiciata, di miglioramento e di nuovi impianti richiesti dall'aumento del traffico, per tutte le linee della rete, verranno pagate dalla cassa per gli aumenti patrimoniali. »

E l'articolo precedente 19 con cui sono istituite le Casse per la conservazione delle strade e del loro materiale, col quarto capoverso crea la Cassa dell'aumento patrimoniale provvista secondo stabilisce l'articolo 22.

Leggiamo ora l'epigrafe delle tabelle:

Preventivo della spesa occorrente per il complemento e miglioramento della rete. Così hanno inteso i contraenti stabilire la portata dell'articolo 20 messo in relazione con la relativa tabella. Quali legami di diritto sorsero, quali giuridiche conseguenze?

È chiaro. Chi assumeva l'esercizio, così come chi affitta la casa la vuole in buono stato locativo, voleva le ferrovie in perfetto stato di viabilità per esercitarle. Il contraente che dava, aveva riveduto le sue linee assieme al contraente che l'assumeva. D'accordo l'uno con l'altro sono convenuti in questo: che per completare la rete Mediterranea, perchè agisca, perchè siano in buono stato di esercizio tutte le linee, occorrono 84 milioni. Ebbene il contraente che dava, assumeva l'impegno di spendere 84 milioni, e sta bene. Ma quando i lavori di complemento e miglioramento furono, si stan facendo, sono fatti, quali conseguenze ne vengono? Certo è questo: il contraente che dava le strade, convenne di spendere per renderle in perfetto stato, non solo la somma che l'esercente assuntore chiedeva e che era stata mutualmente stabilita d'accordo ma fu abbondantissimo, correntissimo quando disse: per maggior sicurezza i lavori fateli voi, io pago. Fateli voi, perchè se saranno mal fatti, se non saranno perfetti, non avrete da reclamare; siete voi che li avete così fatti; a voi la colpa.

Ora infatti completate le linee, spesi gli 84 milioni, se un ponte cade, se una stazione rovina, chi deve rifarla, ricostruirla? A chi la spesa? Naturalmente con la spesa degli 84 milioni si è tirata quella tale linea di demarcazione fra il passato e l'avvenire. E l'esercente: che deve mantenere le linee in buono stato d'esercizio, è l'esercente che deve fare i lavori: altrimenti sarebbe interpretare e dare a questo contratto un altro senso.

Noi allora avremmo fatto un esercizio di Stato affidandolo a particolari, i quali lo eserciterebbero a tutto rischio dello Stato prendendo la miglior

parte dei prodotti, lasciando i danni in conto dello Stato. In altri termini sarebbero dei procuratori pagati però sprofumatamente. Ma non basta; io veggo da certe parole del relatore un nuovo pericolo. L'onorevole Romanin-Jacur, e io ne lo ringrazio, alle mie rispettose istanze (stile imperiale regio) fece buon viso. Questa volta leggo nella relazione i quesiti che egli diresse all'ispettorato e che concernono le spese fatte e gli impegni relativi a tre allegati. Io lo ringrazio da una parte, ma sono poco contento; perchè si comincia a capire che non bastano i fondi dell'allegato B; che altri lavori ordinati di urgenza furono già eseguiti, e veggo che dovrebbero essere pagati dalla Cassa degli aumenti patrimoniali. Ma, siccome nella Cassa degli aumenti patrimoniali non esiste nulla, così è chiaro che ai guai presenti si aggiungeranno nuovi guai.

Ah! gli autori di quei contratti! Io proporrei loro un monumento, se ai monumenti non fossi contrario!

All'onorevole relatore fu mosso da un Ufficio questo " *Quesito*: Si chiede l'elenco delle spese fatte o impegnate per l'allegato B, legge 1885 sulle Convenzioni ferroviarie, e specificazione delle spese fatte o impegnate per le Casse patrimoniali, all'infuori delle dotazioni di cui alla legge 30 dicembre 1888. " Ed egli rispondeva: " *Allegati B*. — Nell'allegato n. 32 allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1889-90, presentato alla Camera il 28 novembre ultimo scorso, è succintamente esposta la situazione a quell'epoca degli impegni pei lavori di completamento delle linee a carico dei fondi degli allegati B ai capitoli d'esercizio. Risultava allora impegnata per le suddette opere, escludendo le spese da farsi sulle proprie linee dalla Società delle Meridionali, una somma complessiva di lire 111,573,847. 82, di fronte allo stanziamento totale di lire 134,614,550 accordato dalla legge del 27 aprile 1885.

" Tale somma di impegni è salita oggi a lire 123,269,102. 93, mentre altre lire 8,414,114. 86 sono impegnate per opere da farsi sulle linee Meridionali in conto delle lire 9,400,000 messe a carico della Società concessionaria dal contratto di esercizio della rete Adriatica. In complesso si ha quindi un ammontare totale di spese regolarmente impegnate per lire 131,683,217. 79, di fronte alla spesa totale preventivata in lire 144,014,550. "

Io dunque, fino a poco fa, non sapeva quale fosse questa somma; ho dovuto prendere la legge e fare le somme per conoscere queste cifre.

Chiarezza mai! Ma ciò non fa nulla. E seguendo arriva a questa conclusione: " Si aveva così un totale d'impegni di lire 126,349,528. 03 di fronte allo stanziamento di lire 134,614,550.

" Ma la differenza fra la somma totale stanziata e quella regolarmente approvata è quasi per intero assorbita dall'importo di lavori e provviste autorizzati di urgenza in attesa che siano compiute le pratiche per la regolare approvazione.

" Oltre a ciò per non poche opere in corso di esecuzione, da compiersi in un periodo di tempo più lungo del primo quadriennio d'esercizio, non vennero presi sui fondi degli allegati B che impegni corrispondenti ad una frazione del loro costo totale, limitatamente cioè allo importo di quei gruppi di lavori, compresi in dette opere, di cui era più urgente la esecuzione e pei quali questa si presumeva materialmente possibile nel primo quadriennio. Cosicché per portare quelle opere a compimento occorreranno nuove somme alle quali bisognerà trovar modo di provvedere con le casse degli aumenti patrimoniali all'infuori degli 84 milioni accordati dalla legge del 30 dicembre 1888, n. 5874 (serie 3ª), essendo questi assegnati per intero ad altri determinati lavori e provviste. "

Hanno capito? Lavori d'urgenza autorizzati in conto Casse patrimoniali; ma siccome nelle Casse patrimoniali non c'è nulla, così bisogna provvedere!

In altri termini, mettiamoci l'animo in pace e diamo un'altra cinquantina di milioni. Quei signori studiano il modo come farci entrare nella convinzione che altre opere oltre quelle previste negli allegati siano a carico dei concessionari; ma intanto mi sia lecito dolermi che un potere amministrativo interpreti contratti la cui valutazione spetta od ai magistrati od a quelli speciali arbitri stabiliti nei contratti medesimi.

Io so una cosa: so che abbiamo un contratto di esercizio. Qui non c'è dubbio. Quando abbiamo speso gli 84 milioni cifre tonde per la Mediterranea, quando abbiamo speso i 49 per l'Adriatica e 10,500,000 per la rete Sicula, le ferrovie concesse legalmente s'intendono in stato di esercibilità. Noi abbiamo compiuto l'obbligo nostro. Chi ha assunto sapeva che cosa assumeva. Se perde, perda; se utili ce ne saranno si avrà la gran parte concessagli dai patti.

Qui c'è un contratto di esercizio che per gli utili è un contratto di Società. Di utili, s'intende, che non ce ne saranno mai. Ma in quanto allo spendere è un'altra cosa. Lo Stato si è impegnato a dare una somma a fondo perduto, quando ha concesso quelle linee; ora può e deve dire:

voi dovete fare tutte le altre spese che occorreranno.

E mi duole di vedere che un nostro Ufficio, che si pretende autonomo e non dipendente, cominci col pubblicare nella relazione delle risposte ai quesiti, affermazioni che servirebbero di addentellato a far prevalere una interpretazione differente da quella che è effettivamente nei contratti. E su questo io richiamo l'attenzione della Commissione del bilancio.

Un ragguardevole componente della stessa mi diceva: voi avete torto, perchè qualche volta attaccate la Commissione che è l'unica vostra garanzia! No, rispondo a quel distinto componente, non attacchiamo nessuno; io certamente mai. Io sono amico di tutti, non attacco nessuno; però voglio che la legge sia eseguita, e che l'interesse dei contribuenti, quello del paese vadano avanti ad ogni altra considerazione.

Non basta segnalare, non basta mettere in evidenza ciò che vi sia, o che vi può essere.

Io stimo molto il mio amico personale l'onorevole Romanin-Jacur, ma egli è di carattere dolce; (*Si ride*) è un poco serafico; dice e non dice.

Romanin-Jacur, relatore. No, dico quello che debbo dire.

Vollaro. Egli non si pronunzia, o si pronunzia in una parte sola, sulla quale parlerò più tardi. Ed io ne so la ragione: alle volte egli non procede innanzi nelle sue critiche per sua natura, altre volte, per convenienze per responsabilità avute in altri tempi. Chi vuol comprendere comprenda.

In questa parte appunto la relazione è sibilina, arieggia gli oracoli di Delfo, i responsi da Pitonessa.

Romanin-Jacur, relatore. Credo che abbiamo detto tutto.

Vollaro. Mi auguro nel 1890, se sarò ancora a questo posto, di poter udire più esplicite dichiarazioni, dalla Commissione la quale se presenta degli ordini del giorno può anche proporre dei provvedimenti, che la Camera consentirà quando li riconoscerà utili al paese.

Infine l'onorevole relatore, a pagina 4 della sua relazione, accennando a differenze di opere stradali si esprime con queste parole:

“ Troppi sono gli inconvenienti lamentati in questi ultimi anni, (veramente avrebbe dovuto dire “ sempre lamentati „ perchè le relazioni precedenti sono tutte eguali) troppe le cose da noi scritte nelle relazioni precedenti perchè non possiamo dispensarci dal richiamare qui ancora una volta tutta l'attenzione del ministro dei lavori

pubblici sopra riforme della sua amministrazione, che s'impongono con tanta maggior urgenza quanto più vengono dilazionate.

“ E che queste parole, che ripetono il già detto, non sieno eccessive dimostrerà purtroppo anche la presente relazione. „

E verissimo, la marea cresce.

Io non attacco la Commissione, fo soltanto osservare che se c'è qualche cosa da correggere, per quale ragione la Commissione del bilancio non ha cercato di porvi rimedio, proponendo dei provvedimenti?

Da troppi anni, onorevole Romanin-Jacur, Ella dice sempre le stesse cose, senza che si accenni a mutare strada. Vi è ormai l'uso che quando viene al potere un nuovo ministro (non escludo nessuno), si comincia a diventare riguardosi. Gli impiegati alti o bassi che siano osservano, meditano, vogliono sapere se arriva il serpente... (*ilarità*) o ... non dico altro, ed allora convinti degli umori del nuovo ministro tirano innanzi per la solita via.

Ecco perchè Ella ripete quello che ha già detto altre volte, quello che ha detto l'anno passato. Il rimedio dovrebbe essere radicale.

Ma tiriamo avanti.

Proseguendo il suo esame, l'onorevole Romanin-Jacur parla del ritardo di lavori. Io l'ho ricordato già da principio. In Italia i lavori si sono sempre eseguiti alla medesima stregua? Hanno avuto il medesimo sviluppo a Susa ed a Pechino? Nelle acque, nei porti, nei fari, nelle strade, nelle ferrovie, si è usato il medesimo impulso, si sono fatti i medesimi stanziamenti, vi fu, vi è eguaglianza?

Forse mi si accuserà di particolarismo, ma cosa volete, io ho sentito tante volte ripetere in questa Camera, nei nostri paesi di qua, nei nostri paesi di là che posso bene accennare a certe differenze senza essere rimproverato di non italianità. Non faccia meraviglia se io che da giovane provai le catene per aver gridato *Viva l'Italia* in epoca in cui molti che qui veggio non erano nati, vengo qui per un momento a fare certi paragoni.

Sì, onorevoli colleghi, dal Tronto in giù le leggi sulle opere pubbliche si applicano differentemente. Nell'Italia meridionale non si ebbero i medesimi benefizi che può dare l'unico bilancio attivo, cioè quello dei lavori pubblici. Ed in fatto di ferrovie, onorevoli colleghi, corre un libriccino in tutto il paese che si vende a 50 centesimi, l'indicatore ferroviario, svolgete a pagina prima.

la carta ferroviaria, guardate al mezzogiorno, appena un contorno non finito, un nastro interrotto. Guardate la parte alta, una griglia perfetta. Mettetevi una mano sulla coscienza e ditemi: il Mezzogiorno è stato trattato come il settentrione d'Italia nostra?

Ricordo dodici anni fa quando eravamo destri e sinistri. Continuavamo a battaglia. Si quistionava sulla medesima tesi. Un deputato siciliano di questa parte pronunziò la parola *gallina bianca e gallina nera*. Dopo lui toccò a me a parlare. Rivoltomi ad un mio camerata della laguna, che sedeva dalla parte di fronte, a lui io facevo appello, perchè calabrese mi ero battuto a Venezia. Non mi si poteva sospettare di non essere unitario, e concitato ripetei, sì *gallina bianca e gallina nera*, anzi soggiunsi due pesi e due misure e soggiunsi: " voi costringete me (eravamo nel 1868) unitario da 20 anni a dirvi prima che sono deputato di Bagnara Calabria, poi deputato calabrese, poi deputato meridionale e dopo deputato italiano. "

Sono mutate le cose?

Non si segue laggiù lo stesso sistema? Dopo ventuno anni un nastro interrotto al di là del Tronto, una griglia ferroviaria al di sopra che non vi invidio.

Ma, o signori, la lingua batte dove il dente duole. Io non voglio ricordare quella grata figura del ministro delle poste e dei telegrafi che nel 1863 fu autore dell'ordine del giorno che prescriveva lo studio della Eboli-Reggio e della Siracusa-Licata, gli rendo omaggio in nome del paese perchè egli, promovendo un bene per le nostre contrade, provvide al bene di tutto il paese.

Non voglio ricordare quel ministro delle finanze, l'autore delle economie fino all'osso, che, imponendo al paese le tasse che quasi tuttora paghiamo, seppe equiparare l'entrata e la spesa, e che a me rifiutava 400,000 lire per gli studi dell'Eboli-Reggio. Il giorno dopo proponeva 20,000,000 pel nuovo valico della Pontebba che io votai, e me ne felicitò.

Io non voglio ricordare i discorsi fatti dagli onorevoli Laporta, Lovito, dall'onorevole Lacava e perfino dal piccolo Tirone (*Si ride*) che era io, coi quali si chiedeva l'autorizzazione di questi studi.

Finalmente avemmo la Commissione, Passerini-Imperatori che fecero uno studio di massima. Lo dobbiamo allo Spaventa che con riconoscenza rammento.

Arrivammo al 1879 e venne la legge Depre-

tis in cui la Eboli-Reggio era iscritta al n. 8 delle ferrovie di prima categoria; in un decennio si sono fatti ed aperti all'esercizio 40 chilometri da Reggio a Gioia, 60 da Battipaglia a Casalbuono; la media di 10 chilometri per anno.

In un decennio, ecco che cosa ha saputo fare lo Stato a favore di quelle contrade.

Ho narrato questa storia, perchè? Debbo tornare sulla legge del luglio 1887 che riguarda l'Eboli-Reggio-Messina-Cerda. La grande arteria tirrena, quella che unisce Palermo, per Messina-Reggio-Napoli-Roma-Genova, al Ceniso ed al Gottardo, in mezzo alla prosperità di quelle neglette contrade.

Nel 1888 il ministro dei lavori pubblici presentò quella famosa legge, con cui si doveva provvedere a tutto; non ci si doveva tornare più sopra essendosi stabilito di reintegrare i fondi distratti prelevati da una linea per spenderli in un'altra cui non erano destinati; ogni contrada doveva aver la sua ferrovia.

Ebbene non passò un anno e le cose erano come per lo innanzi.

Si sospesero gli assegni, si arrestarono i lavori, tantochè fu dovuta presentare una nuova legge di conguaglio, ma di conguaglio in conguaglio si arriva al 1899 e così studiando e andando avanti la ferrovia Eboli-Reggio non giungerà mai a esser completata. Forse ne goderanno i nostri nipoti nel 1900.

Non si andrà mai a Napoli in undici ore. Occorre farne ventotto per venire a Roma traversando la parte quasi più larga d'Italia.

Sono ingiuste le nostre lagnanze? Pretendiamo molto chiedendo quella giustizia distributiva che deve esser fatta a tutti?

Quando parlo della Eboli-Reggio, intendo parlare anche della Messina-Cerda-Palermo, perchè la grande arteria del Mediterraneo è la Palermo-Susa; arteria che va dal Sud al Nord, pel bene di tutti.

Nel 1887, fu approvata una legge ferroviaria, breve, di quattro articoli; legge che ho sempre per le mani, e che specialmente ho dovuto avere per le mani, in occasione della grossa questione delle ferrovie complementari. Ora cade in acconcio di ricordare questa legge, e ne leggo l'articolo 4:

" La costruzione delle linee Eboli-Reggio e Messina-Cerda sarà compiuta nel termine di 6 anni. Il Governo del Re è autorizzato a concludere contratti per la costruzione di dette linee, in seguito a licitazioni private, previo parere del

Consiglio di Stato; ed avrà facoltà di prendere i provvedimenti necessari per ripartire la spesa sopra vari esercizi finanziari, mediante annualità a carico del bilancio dello Stato, per le quali il fondo delle costruzioni non sia gravato di una somma che ecceda lire 17 milioni e mezzo... »

Questa legge, propugnata da un deputato della mia provincia, che, altra volta ho rammentato a titolo d'onore, l'onorevole De Zerbi, faceva credere che, concedendo questi pieni poteri al ministro, la Eboli Reggio e la Messina-Cerda sarebbero state costruite nel tempo stabilito, e che quindi sarebbe stata compiuta la grande arteria mediterranea. Ma venne la legge del 1888.

In questa legge v'è un benedetto articolo, l'articolo 4°; chi l'ha ottenuto, ha creduto di fare con ciò il bene delle nostre contrade, il bene di quelle contrade di cui è deputato.

Ebbene, signori, il primo ostacolo viene appunto da tale articolo 4°; o almeno si cerca in esso un appiglio a sempre nuovi ritardi.

Mi spiegherò: l'articolo 4° della legge 1888 dice: « Le disposizioni dell'articolo 4° (che ho letto) della legge 24 luglio 1887 sono estese alla linea marina di Catanzaro-Stretto Verardi. »

Ciò evidentemente vuol significare che la condizione privilegiata di pieni poteri fatta per la Messina-Cerda-Eboli-Reggio si applica alla linea marina di Catanzaro-Stretto Verardi.

Ebbene, o signori, l'interpretazione che si vuol dare a quest'articolo sarebbe questa che i denari preventivati per la Messina-Cerda-Eboli-Reggio devono servire anche per la ferrovia marina di Catanzaro-Stretto Verardi; che coi 17 milioni e mezzo che debbono annualmente essere iscritti in bilancio per l'una linea, debba provvedersi anche all'altra!

Finali, ministro dei lavori pubblici. Ma niente affatto!

Vollaro. Scusi, onorevole ministro, io non voglio qui riferire conversazioni private; ma è certo che Ella questo mi ha fatto intendere.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Perdoni, Ella s'inganna: mi permette d'interrompere?

Vollaro. Ella rettifica? Abbia per non detto quanto precede. Prendo atto della sua dichiarazione, la felicito e la ringrazio; quanto ho detto di sopra lo ritengo per non detto estraneo alla nostra questione; e non mi occupo più della legge 1888.

Passo ad altro.

Dunque, l'Eboli-Reggio-Messina-Cerda deve essere compiuta in tre anni.

La legge del 1887 concedeva all'uopo uno stanziamento annuo di 17 milioni e mezzo.

Or bene io vi domando: dove è tale stanziamento nel bilancio 88-89; dove nel bilancio 89-90? Non c'è! « Le leggi son, ma chi pon mano ad elle? » La legge ha sanzionato questo fondo: ma nel bilancio dell'Eboli-Reggio non si parla!

Nè mi si dica che per la legge del 1888 sono stabiliti circa 10 milioni divisi in più esercizi 88-98. Questi 20 milioni riguardano i contratti già esistenti, le linee già appaltate, laonde la spesa non si esauriva in un anno, ma in un decennio, e la tabella A annessa alla legge del 1888 lo dice espressamente.

Per la Eboli-Reggio rimangono 14 tronchi; ebbene non una lira si è preventivata in bilancio! L'onorevole ministro parla di rinvio di lavori, ma questo è peggio, questa è soppressione di lavori, non è certo la esecuzione della legge. La diligente Commissione, la nostra mandataria, che è là per non fare spendere di più, ma per fare rispettare la legge, (e qui mi rivolgo specialmente alla egregia persona che poco fa mi notava il rinvio dei lavori) perchè non ha invigilato a che questa spesa fosse posta in bilancio, o perchè non ha domandato al ministro la ragione per la quale non era stata messa? Perchè non ha fatto un quesito a cui avrebbe potuto avere una risposta?

Cadolini. Ma c'è al bilancio del Tesoro!

Vollaro. Ma il bilancio del Tesoro, onorevole interruttore, non provvede alle ferrovie; provvederà alla vendita delle obbligazioni e della rendita quando occorre, ma non provvede alle ferrovie; l'una cosa non vale l'altra.

Cadolini. Ma sì, signore, al bilancio del Tesoro!

Vollaro. Ma intanto io dico: dove sono i 244 milioni che dovrebbero apparire in bilancio secondo la legge?

E, giacchè Ella m'interrompe, onorevole Cadolini, parleremo di questo argomento quando si discuterà il bilancio del Tesoro!

Quando l'onorevole Del Giudice trattava giorni sono in una interpellanza all'onorevole ministro dei lavori pubblici delle ferrovie meridionali, mi chiamava in testimonia di ciò che avevamo fatto, in una riunione di deputati del Mezzogiorno, massime calabresi, per la costruzione di queste linee.

Egli voleva constatare che i suoi sforzi allora erano riusciti vani, che allora le circostanze ci avevano portato a riconoscere che qualche po' nel segno ci avevan dato; ma egli continuava ad insistere, e chiedeva: quali sono le cagioni?

Io ho interrotto con una grave parola che ora ripeto; ho detto *Zuzuland*. (*Nariti*).

Ora la chiarisco; l'ho detto prima, che nell'applicazione della legge sotto *Tronto*, ed oltre *Tronto* c'è una differenza.

Io invito il Governo ed ho fiducia nell'onorevole Finali, egli è patriotta ed italiano...

Genala. Ha detto bene prima, è la verità che brilla fuori.

Vollaro. ... ho fiducia che correggerà questa brutta pagina della storia ferroviaria.

Gli italiani stanno tanto a Susa quanto nelle Calabrie, non vi sono galline bianche o galline nere. (*Si ride*).

Ed ora passiamo ad un altro argomento.

Ripeto, io non sono qui che ricamatore dei pensieri dei miei colleghi che spesso mi dicono che io non faccio qui che vestire di tendini e di polpa lo scheletro delle loro idee.

Nel 1884 ho trattato la questione delle opere idrauliche: in quella occasione io dissi: se nel Codice c'è che, come i fiumi, i torrenti appartengono allo Stato, perchè lo Stato non deve tutelare la sua proprietà? Ed essendo anche longanime soggiungeva: se lo Stato non vuol tutelarla a sue spese, lasci almeno che i proprietari la tutelino da sé stessi. Nel 1872, si fondò un consorzio all'oggetto di sistemare un torrente che, straripando, aveva recato molti danni. Il consorzio stabilito, nel 1872, diventò ente giuridico a norma di legge. Gli interessati elessero un Consiglio di delegati a cui demandarono tutti i poteri. Questo si rivolse allo Stato per avere il sussidio. Non l'avesse mai fatto! Il progetto fu sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici il quale, me lo perdoni, io per molto tempo ho chiamato il Consiglio dei Dieci (*Si ride*).

Dopo sei mesi venne un voto. Il Consiglio fu di parere che, per l'incolumità della ferrovia, (e la proprietà che cosa è?) non era da approvarsi il progetto.

Più tardi, i progetti furono eseguiti dall'egregio ingegnere Amenduna che fu poi capo delle opere idrauliche. Il Consiglio superiore li approvò sono ormai sei anni. Giacciono al Ministero fra i cartoni della Direzione bonifiche. Il Consiglio dei delegati chiese al Ministero che, essendosi compilati i progetti ed approvati dal Consiglio superiore, autorizzasse il da farsi.

L'affare fu rimesso al Consiglio superiore il quale prescrisse che tenendosi conto del progetto Amenduna modificato (era già stato approvato) secondo l'ultima considerazione si procedesse alla costituzione di un consorzio ed il consorzio era già istituito fin dal 1872. Anzi i delegati di esso

dichiararono espressamente che essi accettavano qualunque modificazione o risoluzione che il Ministero avesse stabilito, purchè le opere di difesa e di sistemazione venissero autorizzate. Ma al Ministero non contenti di due quistioni se ne fece nascere una terza; perchè si pretese che i progetti dell'Amenduna non erano fatti come progetti di sistemazione di torrenti, ma come bonifiche.

Erano quindi interessate tre direzioni generali e di queste in una due divisioni cioè quella delle ferrovie, quella di ponti e strade e l'altra delle opere idrauliche.

Io dico, signori; qui avvenne la confusione delle lingue perchè il direttore dei ponti e strade dava una disposizione, quello delle ferrovie ne dava un'altra o quello delle opere idrauliche una terza. Ma c'è la torre di Babele, io diceva; ed in nome degli interessati, io dimostrava ad un certo segretario generale, con lunghissimo *memorandum* la necessità di prendere una decisione.

Egli cominciò a decidere; ma venne un turbine, il segretario generale sparì col ministro; ed ora, o signori, dal 1872 siamo al 1889, ed i proprietari non si possono ancora difendere e tutelare le loro proprietà e quell'alveo, che era un chilometro e mezzo è divenuto una plaga di 3 chilometri, proprietà che avevano un valore di 4 milioni non valgono 500,000 lire. Sapete che cosa il Governo ha pagato? Se entrava nel consorzio avrebbe speso 150,000 lire ed avrebbe guadagnato un ponte di 5 luci, di metri 140.

Ma, siccome non c'è entrato, e me ne appello ad un certo collega, che vedo qui, ha speso un milione e c'è un altro lavoro di 180,000 lire, che deve pagare.

Signori, c'è un altro verme, che rode il nostro corpo, che minaccia la nostra esistenza. Le ferrovie sono ritardate, i torrenti ci corrodono, i prodotti del suolo non si vendono.

Ma come dobbiamo fare?

L'arco troppo teso si rompe.

Non parlo per me; io sono vecchio e perè quasi fuori di combattimento. (*Si ride*).

Io ho parlato col cuore, onorevoli colleghi, io credo di aver parlato a deputati italiani, io antico patriota.

Io credo che quando certe questioni si presentano bisogna risolverle presto.

L'Italia è un paese che si stende molto dal nord al sud; ha differente climatologia. Al sud gli abitanti sono molto vivaci... (*Interruzioni*) ... e non concludono niente, dice l'onorevole mio collega vicino.

Se Ella, io dico, sentisse i miei consigli votando unanimemente per 20 giorni concluderemmo molto.

Io ad ogni modo ho fede che molte cose sbagliate si correggeranno, che nuove spese non si faranno, che nuovi arbitri non si commetteranno; nuove imposte non verranno. Ve lo dico io, antico patriota, che servo il paese da 42 anni, il paese non può sopportare nuove imposte.

Ho finito. (*Bravo!*)

Cadolini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Cadolini. Io desidero di dare un brevissimo schiarimento, se la Camera me lo permette.

L'onorevole Vollarò ha affermato che non c'è nulla in bilancio per la costruzione della ferrovia Eboli-Reggio.

Ora io voglio fargli osservare che nel bilancio del tesoro è proposto un stanziamento di 2,000,000 al capitolo 15, con questa intestazione: "interessi dipendenti da contratti stipulati a licitazione privata per le costruzioni delle ferrovie complementari contemplate dall'articolo 4 della legge 20 luglio 1888, ed articolo 4 della precedente legge 24 luglio 1887." Questo stanziamento porta questa spiegazione: "Le lire 2 milioni occorrono per pagare gli interessi sull'importo dei lavori già eseguiti e che si eseguiranno nel corso di questo esercizio (1888-89) sui tronchi già appaltati per oltre lire 94 milioni, e per pagare pure gli interessi sull'importo degli altri lavori relativi ai tronchi, che debbono appaltarsi prima della fine dell'anno corrente (1888) per una somma complessiva di circa 150 milioni."

Ora, come vede, non è stanziata la somma per l'esecuzione dei lavori, perchè per i lavori appaltati con questo sistema non si pagano che gli interessi.

A me dunque premeva molto di rettificare l'affermazione dell'onorevole collega, perchè mi spiaceva che potesse supporre una dimenticanza, che non c'era. Questa è cosa che veramente riguarda il Ministero, ma siccome interessava il bilancio del Tesoro, io ho creduto mio dovere di fornire questi schiarimenti a fine di non lasciare la Camera sotto l'impressione che la ferrovia Eboli-Reggio, di cui tanto ci siamo preoccupati, sia stata dimenticata.

Presidente. Onorevole Vollarò, Ella gradirà questo schiarimento. Ha chiesto di parlare per un fatto personale?

Vollarò. Debbo rispondere all'onorevole Cadolini.

Presidente. Se è per un fatto personale le do facoltà di parlare, se no, no.

Vollarò. Parlo prima per fatto personale. Io mi meraviglio che l'onorevole relatore del bilancio del tesoro abbia voluto prender la parola nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, che è affidato ad altro relatore. Ma poichè viene a farmi quell'osservazione dirò che io non ho voluto nella discussione generale fare un'altra parte. Signori..

Presidente. Permetta, onorevole Vollarò, la farà a suo tempo. La iscriverò. Ora non può prendere il turno di un altro oratore.

Vollarò. Io spiego le mie parole. È l'argomento del fatto personale.

Presidente. Si limiti al fatto personale.

Vollarò. Ha accennato l'onorevole Cadolini ai 2 milioni d'interessi notati nel bilancio del tesoro, invece del capitale di 17 milioni indicati nella legge 20 luglio 1888.

Si iscrivono in bilancio gli interessi, perchè, in luogo di eseguire puramente e semplicemente la legge del 1887, si ricorse ad un capitolato, che non si è esaminato, ma che io qui accenno; e non abbia paura l'onorevole ministro, non è pericoloso l'esaminarlo, imperocchè coloro che l'hanno accettato e firmato, oggi lo eseguiranno, perchè alla legge dei patti si obbedisce, e se non si eseguono, lei ha buona cauzione in mano e i tribunali dall'altra parte. Se questo capitolato lo esaminiamo, per quelli che verranno, sarà meglio, perchè eviteranno degli incanti aperti, a cui non si presenta alcuno, e dei lavori ritardati.

Ed io soggiungo che chi aveva in mano la esecuzione della legge del 1887, stabilì un certo capitolato, per cui gli appalti dovevano essere ritardati ed i lavori dovevano essere ancor più ritardati.

Infatti, dove si possono trovare, da noi, compagnie di costruttori che vengano a spendere un capitale di 100 milioni; imperocchè in quel capitolato è detto che si costruisce prima e si pagherà dopo?

E quando poi si pagherà, finito il lavoro e collaudato, non si dà un titolo da negoziare, ma si danno a chi ha costruito dei pezzi di carta, e se vuol cederli, bisogna che vada, col cappello in mano, a dire alla vostra Avvocatura erariale: permettete che io disponga della cosa mia?

Quel capitolato non poteva avere che un doppio fine: o di far venire una grossa compagnia a prendere il lavoro, ovvero farlo cadere un'altra volta nelle mani delle compagnie che esercitano le ferrovie; e perchè? perchè quanto più tardi

si fa la costruzione, tanto più tardi verrà l'esercizio, e quando si è fatto un contratto, c'è l'alea; certe linee nuove possono rendere, e possono non rendere.

E perchè si è messo quel patto che non si è visto mai in nessun capitolato cioè l'avvertimento a coloro che venivano alla pubblica asta, che l'offerta fatta di un tronco solo la rendeva nulla?

Il risultato di tutto ciò è che la legge fu fatta nel 1887: siamo al 1889, e dei 14 tronchi nessuno se ne è appaltato...

Che cosa succede? Si fanno gli appalti, ma c'è un articolo pel quale l'appaltatore può presentare delle varianti, senza stabilire un termine entro cui si debbono presentare. Questo vuol dire che l'appaltatore si può divertire come vuole a fare progetti di varianti, e mandarli al Consiglio dei lavori pubblici. In seguito se il Consiglio superiore rigettasse le prime può presentare delle altre varianti, senza metter mai mano ai lavori perchè manca il *dies a quo*. È a suo libito il *dies ad quem*.

Non è quindi sistema pericoloso quello di esaminare il capitolato. Io addito al ministro talune lacune da colmare. Quando si sarà riparato a tali inconvenienti in quel capitolato, noi troveremo centinaia di capitalisti che prenderanno appalti per uno o due milioni, mentre col sistema attuale non ne troverete nessuno che prenda appalti per 100 milioni.

Ma d'altronde, onorevole ministro, la legge vi parla di capitali, di annualità; dunque ciò suppone titoli negoziabili. Ma perchè stabilire dunque questi certificati trentennali? Tutto questo fa sì che le società d'intraprenditori nazionali non vi si accostano; chi volete che dia i suoi capitali per aspettare cinque anni onde avere questa specie di titoli, quando sa che poi deve andare dall'avvocato Genala a dire: permette che io ceda la cosa mia?

Genala. Non faccio l'avvocato.

Vollaro. Questi sono patti che si mettono quando non si vuol fare una cosa.

Fate un titolo a 30 anni, pigliate la garanzia che volete, ma date un titolo che valga qualche cosa, e possa farsi moneta quando lo si voglia. Io so che in un certo caffè questi certificati si negoziarono col 13 per cento di ribasso.

Ciò si chiama usura.

Ho finito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

Brunicardi. Onorevoli colleghi, io parlo su questo bilancio, sperando di avere l'approvazione anche

dell'onorevole Vollaro, il quale ha giustamente sostenuto che il bilancio dei lavori pubblici non è un argomento elettorale. Del resto, seguendo innumerevoli esempi, dovrei parlare di una linea che interessa sommamente il mio collegio e che è grandemente in ritardo: dovrei, cioè, sollecitare l'appalto degli ultimi tronchi della Firenze-Faenza e dovrei pure richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sulla Borgo San Lorenzo-Pontassieve, fortemente raccomandata da ragioni militari, economiche e legali.

Non mi dilungherò però nel tentare il patrocinio d'interessi locali che armonizzano per altro cogli interessi generali della nazione perchè so che il compimento della Firenze-Faenza è nella mente del Governo, e spero anche che l'onorevole Finali accorderà il suo appoggio al tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve, che è un necessario, indispensabile complemento della Firenze-Faenza.

Non farò quindi eccitamento a questo proposito anche per non sfondare una porta aperta e dirò brevi parole sopra l'importante argomento dei servizi ferroviari ed in ispecie delle costruzioni che ha un'importanza maggiore, al punto di vista amministrativo e tecnico e per conseguenza finanziario e politico, di quello che in passato gli sia stato attribuito.

Qualunque sia il concetto prevalente sulle funzioni dello Stato, ritengo che bisogna avere un servizio tecnico amministrativo fortemente e razionalmente organizzato.

L'onorevole relatore ha scritto parole molto gravi a tale riguardo per l'amministrazione dei lavori pubblici. Io convengo con lui che non tutto va bene e che i servizi, come sono oggi organizzati, non corrispondono alla gravità del momento; ma non credo vada tutto male, come l'onorevole relatore asserisce.

Non ammetto poi quanto ha detto l'onorevole Vollaro circa ai funzionari siano anche i più alti. Responsabile del buono o cattivo andamento di qualunque servizio è il ministro e non sono i funzionari; è il ministro che deve dirigere ogni cosa, che deve correggere quando vi sono errori, che deve ordinare, quando vi è del disordine.

Mi giova qui fare una brevissima storia dei servizi ferroviari. È dal 1873 che si parla di costruzioni ferroviarie, e l'onorevole Spaventa il quale non si occupò che di risolvere il problema dell'esercizio divisò tutto un ordinamento delle ferrovie, ma non pensò però ad organizzare i servizi esistenti e quando uscì dal Ministero li lasciò quali li avea trovati.

L'onorevole Baccarini, venuto al Ministero, non

esitò a riconoscere che v'era bisogno di una riforma radicale nell'amministrazione dei lavori pubblici, e presentò un disegno di legge in proposito.

Ma la Commissione parlamentare, se bene ricordo, vi introdusse molte variazioni. Una importantissima fu questa. L'onorevole Baccarini, per togliere dall'amministrazione i non valori e per mettere a riposo chi non fosse giudicato, per qualsiasi motivo, pari al posto occupato, aveva fatto un articolo di legge analogo all'articolo 3 dell'ordinamento militare. Ma quest'articolo non incontrò il favore della Commissione e l'onorevole Baccarini fu costretto a rinunciarvi. Condusse però in porto la legge sul Genio civile che non potè applicare nelle disposizioni transitorie le più delicate, e toccò anzi di applicarle all'onorevole Genala. Passata la legge delle Convenzioni, l'onorevole Genala credè, di sana pianta, un nuovo corpo tecnico ed amministrativo fondandosi sopra un inciso della legge 27 aprile 1885 in cui si dava facoltà al Governo di organizzare l'*Ispettorato generale* delle strade ferrate, e mise alla testa di esso un distinto tecnico ed egregio ufficiale superiore che, coadiuvato da intelligenti e operosi funzionari, si adoperò per applicare la legge come e meglio era possibile e riuscì, secondo me, pienamente nell'intento purchè non bisogna dimenticare che la legge in questione è, per molte ragioni, di difficile applicazione.

Naturalmente l'istituzione di un nuovo corpo tecnico credè qualche malumore e qualche attrito con un altro corpo tecnico che già esisteva.

Venuto poi l'onorevole Saracco, con quella mente elevata che tutti riconoscono in lui, confessò ed annunciò in tutti i modi che bisognava fare delle riforme radicali nei servizi del Ministero dei lavori pubblici, ma queste riforme non vennero mai. Tutta l'attività dell'onorevole Saracco fu consumata nell'accelerare le costruzioni ferroviarie e nel fare funzionare tre sistemi di costruzione; inquantochè tutti sanno che l'onorevole Saracco affidò parte delle costruzioni alle Società, parte agli appalti a *forfait* e parte al sistema degli appalti ordinari.

Io ho voluto fare questa storia per dimostrare all'onorevole Finali come il problema dei servizi tecnici ed amministrativi sia quasi allo stato vergine, ciò che dovrebbe invogliarlo e lusingarlo.

Ai suoi predecessori sono toccati dei problemi molto più ardui: all'onorevole Baccarini le Costruzioni; all'onorevole Genala le Convenzioni; all'onorevole Saracco nuovamente le Costruzioni,

all'onorevole Finali si presenterà un problema forse in apparenza più modesto, ma non meno importante degli altri, perchè io ritengo che se i servizi tecnici fossero stati, a tempo, organizzati, non si avrebbe ora a lamentare la storia dolorosa di numerosi progetti sbagliati e di numerosi capitoli che si prestano a mille interpretazioni; e così le condizioni del bilancio sarebbero certamente migliori.

Dunque io faccio un caldo appello all'onorevole Finali, perchè voglia prendere in considerazione la mia raccomandazione che del resto è fatta in termini molto più severi dall'onorevole relatore.

E faccio questo appello tanto più volentieri in quanto che il Paese ha diritto di attendere molto dal senno amministrativo dell'onorevole Finali.

Ora avrei a fare un'altra osservazione all'onorevole ministro Finali.

Nell'udienza reale del 30 dicembre 1888 fu firmato un disegno di legge intitolato: *lavori e provviste d'interesse militare per le strade ferrate in esercizio*.

In questo disegno di legge sono annoverati tutti i lavori da eseguire che portano la spesa di 86 milioni.

Esaminando bene la cosa, io vedo che pochi lavori, e per l'importo di pochi milioni, sono fatti nell'interesse esclusivamente militare.

L'onorevole Vollaro ha detto che i fondi dell'allegato B sono esauriti. Non so se i lavori di rifacimento, di raddoppio di binari sono terminati, e se ci sarà bisogno di presentare altri provvedimenti di questo genere; ma, nel caso che ci fosse bisogno, io farei la preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici che non si mischiassero i lavori da farsi nell'interesse del servizio ferroviario, con quelli da farsi nell'interesse del servizio militare: perchè mi par difficile che la Camera possa farsi un giudizio esatto delle cose davanti questa mescolanza ed avendo nelle mani un disegno di legge che si raccomanda con l'etichetta degli interessi militari.

Queste sono le raccomandazioni che mi permetto fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garelli.

Garelli. Il bilancio dei lavori pubblici è una specie di tavola imbandita sulla quale ogni deputato spera di trovare un piatto di suo gusto particolare; e crede di avere il diritto di lagnarsi, se non lo trova. A questo proposito io potrei schierarmi fra i malcontenti. Io potrei lamentare le promesse ripetutamente fatte, da quel

banco (*Accenna al banco dei ministri*), dai predecessori dell'onorevole Finali, e finora non mantenute; potrei lamentare, ad esempio, il ritardo nell'appalto dei lavori della ferrovia Ceva-Ormea; potrei particolarmente lamentare il ritardo nella costruzione della stazione di Bastia; stazione che deve allacciare la Cuneo-Mondovì con la Savona-Torino; stazione, che fu ripetutamente promesso sarestesi costruita prima che terminasse la costruzione della ferrovia Cuneo-Mondovì; e mentre quella ferrovia è da un anno e mezzo già in esercizio, la stazione è ancora di là da venire.

Questo io potrei lamentare, ma non ne parlo. È una questione più alta quella per la quale ho preso la parola: una questione d'un interesse non locale, o, se si vuole, di un grande interesse locale e di un alto interesse nazionale e politico.

Intendo di risollevarvi qui e ripresentare alla Camera la questione del bonificamento dell'Agro romano; questione sulla quale io ho avuto l'onore di interpellare, non è gran tempo, l'onorevole ministro dei lavori pubblici. E la ripresento oggi alla Camera perchè le risposte date allora dall'onorevole ministro non mi hanno soddisfatto. Io facevo a lui delle domande esplicite e precise. Gli domandavo: la legge votata dalla Camera nel 1878 per la parte che riguarda i consorzi idraulici fu essa eseguita? I lavori che già sono stati iniziati, sono essi ben fatti, e tali che possano riuscire efficaci?

Queste erano le due domande esplicite, a nessuna delle quali, a mio avviso, egli ha dato una risposta, che mi poteva tranquillare.

Quindi mi riservai di farne una mozione speciale alla Camera, parendomi che, data questa legge, fosse nel decoro del Governo e nella dignità della Camera di volere che essa fosse eseguita.

Voglio quindi la Camera udire brevissimamente le ragioni per le quali io credo utile e necessario l'insistere perchè si raccomandandi al Governo di curare la piena e sollecita esecuzione di quei lavori, dai quali si aspetta la salubrità e l'abitabilità dell'Agro romano, e la cessazione del deserto che circonda la capitale d'Italia. (*Bravo!*)

Fu primo pensiero del Governo nazionale instauratosi in Roma questo di studiare il modo di combattere la malaria, che infesta l'Agro romano, quindi si fecero esami geologici, studi ripetuti di Commissioni e poi ebbe luogo la presentazione di una legge nel 1878. Questa legge ordinò il prosciugamento dei grandi stagni di Ostia e Maccarese a carico dello Stato. Ma poichè era stato riconosciuto ed affermato in una ma-

niera irrefutabile che la malaria ha le sue origini nei numerosi acquitrini e negli stagni che in numero grandissimo esistono in tutta la superficie dell'Agro romano, così fu stabilito che, mentre lo Stato avrebbe compiute le grandi opere di prosciugamento degli stagni di Ostia, di Isola Sacra e di Maccarese, i proprietari dal canto loro avrebbero dovuto compiere quelle opere che dovevano servire al deflusso delle acque stagnanti che in molta parte della zona circostante alla Capitale si riscontrano. Quindi all'articolo 2 di quella legge, considerando il bonificamento idraulico come opera di pubblica utilità, si disse: è a carico dello Stato il bonificamento degli stagni di Ostia, Maccarese, ecc. ed è a carico dei proprietari lo allacciamento delle sorgive e la sistemazione degli scoli, mediante un regolare e completo incanalamento di tutte le acque, comprese quelle del sottosuolo nel resto del territorio dell'Agro romano e quindi anche il bonificamento nei rispetti agricoli di una zona di terra per un raggio di circa dieci chilometri dal centro di Roma, considerando per tale il migliario aureo del Fôro. »

E per quest'ultimo bonificamento agricolo noi sei anni fa votammo un'altra legge detta del bonificamento agrario, legge la quale anche oggi non può eseguirsi perchè dipendente da quella del bonificamento idraulico, della legge cioè del 1878, finora inadempita almeno per la parte che concerne i consorzi idraulici. Questa legge del 1878 all'articolo 4 stabiliva tassativamente quanto segue: « dovranno costituirsi, appena approvato il piano regolatore, consorzi obbligatori fra i proprietari dell'Agro romano all'oggetto:

“ a) di far mantenere in ciascun consorzio i canali ed i fossi principali di allacciamento e di scolo;

“ b) di procurare nella singola proprietà compresa in ciascun consorzio l'allacciamento, ed il deflusso di tutte le acque stagnanti e sorgive alle quali non sia altrimenti provveduto per effetto di questa legge. »

Poi negli articoli successivi stabilisce come questi consorzi si debbano costituire, e specialmente all'articolo 10 dice:

“ Ciascun consorzio compilerà, in conformità del piano tecnico regolatore, e secondo le norme stabilite dalla Commissione, i progetti dei lavori, i quali dovranno essere approvati dal Ministero dei lavori pubblici, ecc. »

Orbene, io ho domandato all'onorevole ministro dei lavori pubblici se questi consorzi si fos-

sero costituiti, se avessero iniziati i loro lavori, e quali questi lavori fossero, e come efficaci; egli ha risposto con dei dati raccolti dalle relazioni presentate dalla Commissione, ed io ora contrappongo ai dati dell'onorevole ministro altri dati egualmente attendibili che i suoi, perchè attinti alla medesima fonte.

Doveano essere 89 i consorzi: e noti la Camera che l'Agro romano misura una estensione di 212,000 ettari, divisi fra ben pochi proprietari, avendo tutte le possessioni in cui si divide una notevole ampiezza, le minori circa 400 ettari di superficie, le maggiori sino ad 8000 ettari; cosicchè accade che un consorzio idraulico è costituito di un unico proprietario, che fa egli stesso il consorzio perchè egli è proprietario di tutte quelle valli, in cui si debbono fare i canali, sistemare i fossi, ed allacciare le sorgive e prosciugare gli acquitrini.

Molti consorzi sono stati costituiti di due o tre proprietari, e rarissimi sono i casi in cui un consorzio è composto di sette od otto proprietari.

Ciò premesso, il Governo diede il piano tecnico regolatore, ed il piano di massima del 1882. Questo piano di massima, era redatto con molta diligenza e con molto studio, dal direttore delle opere idrauliche al Ministero dei lavori pubblici ingegnere Amenduna. Esso segnava i lavori che si dovevano fare a carico dello Stato, e con linee direttive segnava i lavori, che erano assegnati ai consorzi. Non restava dunque che questi Consorzi sui piani di massima, indicassero i lavori, che ognuno di essi doveva compiere.

Noti la Camera, che in ciascuna di queste valli, come è inevitabile, la natura stessa ha già scavato nel *thalveg* un fosso, in cui defluiscono le acque. Questi canali hanno pressochè tutti una bastevole pendenza per dare sfogo alle acque, purchè in essi si faccia quello che in ogni paese si fa; vale a dire si levino le male erbe che vi nascono e la terra che vi smotta, e impedisce il deflusso delle acque. L'opera dei consorzi, ridotta ai minimi termini veniva ad esser questa: assicurare il deflusso delle acque, allacciare le sorgive in ogni bacino, scavare dei fossi, per dare sfogo alle acque stagnanti, che in numero grandissimo si trovano sparse nella superficie dell'Agro romano. Era un'opera affatto semplice, ed era l'opera necessaria, come principio di qualunque bonificazione agraria. Era naturale che i proprietari si opponessero all'esecuzione di bonifiche e di trasformazione di cultura, fin che i terreni non erano ancora prosciugati; ma badi la Ca-

mera che gli stessi proprietari, i quali dicevano: non possiamo trasformare la cultura perchè i terreni non sono prosciugati, erano quelli medesimi che dovevano compiere il prosciugamento, perchè facevano parte dei consorzi, per i quali prima si doveva fare il prosciugamento idraulico e poscia compiere il bonificamento agrario.

Ciò premesso, dal 1883 all'anno di grazia presente, 1889, con tutte le disposizioni tassative della legge, otto consorzi non hanno ancora presentato alcun progetto di esecuzione di lavori; ed io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici: perchè non richiede la presentazione di questi progetti?

Quattro altri consorzi si rifiutano di compiere le opere di prosciugamento perchè una parte dei territori del Consorzio sono fuori del comune di Roma. Ed io domando: perchè il Governo si è acquietato a questa ragione, che non ha nessun valore giuridico, mentre la legge parla chiaro, cioè del bonificamento dell'Agro romano in qualunque comune le terre che ne fanno parte siano comprese?

Sette Consorzi hanno i progetti in corso di esame, e tra questi io ricordo all'onorevole ministro due progetti presentati al Consiglio superiore dei lavori pubblici fino dal 1884, ed aggiungo per sua norma che uno di questi progetti è per lire 4,758 e l'altro per lire 14,432. Ci deve essere qualche cosa di ben mostruoso in questi progetti giacchè dal 1884 ad ora l'alto Consesso non ha ancora creduto di poterli studiare ed approvare!

Per nove Consorzi è sospeso ogni provvedimento di natura idraulica fino a che non sieno ultimati i lavori dello Stato. Ed io capisco questa riserva e questa proroga per questi consorzi, che riguardano terreni che hanno il naturale deflusso negli stagni di Ostia e di Maccarese, perchè evidentemente conviene aspettare il compimento delle grandi opere idrauliche per vedere poi quali opere minori si possano fare per prosciugare completamente quei terreni, che hanno lo scolo delle loro acque diretto verso quegli stagni.

Ma io non comprendo poi perchè il Governo, che spendeva egregiamente e bene, aggiungo, nelle grandi opere di Ostia e di Maccarese, non ha compiuto le piccole opere del lago dei Tartari, della palude di Pantano e di Baccano, dello stagno di Stracciacappe, le quali richiedevano poche migliaia di lire.

Gli studi sono già fatti e i consorzi limitrofi a quei luoghi dicono appunto: aspettiamo che

lo Stato abbia compiuto la sua opera ed allora faremo quelle, che sono a noi accollate

Ma perchè lo Stato non ha dato esso l'esempio ai proprietari?

Esso diede un grande esempio, ma lo diede troppo lontano, alle foci del Tevere. È necessario darlo lì, sotto gli occhi dei proprietari, proprio sul posto, se si vuole che esso abbia imitatori.

Mi si può rispondere: si sono fatti nuovi studi. Sta bene; se era necessario rifare gli studi per le località, ora accennate.

Ma io aggiungo: i progetti appunto ristudiati furono ripresentati al Consiglio superiore dei lavori pubblici fino dal 1887 e furono approvati da oltre un anno. Perchè dunque non si fa nulla e non si comincia a lavorare?

Con quale autorità può il Governo dire ai consorzi: alto là, o fate i lavori, o l'articolo della legge mi dà il diritto di farli eseguire a conto vostro ed a vostre spese?

Potrebbero questi proprietari dire al Governo: sì; e voi perchè non fate queste opere, che sono a carico vostro?

Finalmente 18 consorzi non hanno cominciato i lavori, sebbene i progetti siano approvati da anni.

Di questi progetti uno fu approvato nel 1884, cinque furono approvati nel 1885; cinque nel 1886; sette nel 1887.

Ma perchè dunque, se tutti questi progetti sono approvati da due, da tre, da quattro e da cinque anni, perchè, dico, non si dà mano ai lavori? La ragione è semplice. Perchè nessuno li guarda. Questa è verità vera e cruda: nessuno li guarda. Fanno il piacer loro, si ridono della legge e di noi che l'abbiamo fatta. E intanto sono 48 i consorzi in cui nulla si fa. Nè risulta, per quanto io sappia (noti la Camera che prima di venire innanzi a lei a parlare con una sì rude franchezza, io ho cercato di essere armato di buone ragioni) per quanto risulta, finora nessuna autorità ha svegliato questi 48 consorzi e li ha determinati ad agire come dovevano. Forse la legge lasciò troppa autonomia ai consorzi; ma in un regime liberale noi non dobbiamo dolerci di un'autonomia lasciata a corpi come i consorzi e per opere siffatte. Ma quello che si deve fare è che, data questa larghezza d'azione, non sfuggano alle conseguenze della legge e siano tenuti all'osservanza delle disposizioni della legge medesima. Questo fa un Governo liberale e forte.

A queste censure per la parte amministrativa io debbo aggiungere anche alcune per la parte tecnica.

Io sarei lietissimo se potessi dir bene, posto che sono un maldicente, se potessi dir bene dei lavori che si sono compiuti da alcuni consorzi, i quali almeno hanno fatto prova di qualche sollecitudine; ma qui purtroppo io debbo continuare le stesse lamentazioni, con cui fin qui ho intrattenuto la Camera.

I lavori che dovevansi fare, ho detto quali erano. Ognuno comprende, ed io farei torto alla Camera se volessi qui spiegarlo, che questi due ordini di lavori, la sistemazione dei fossi da una parte, e il prosciugamento degli acquitrini e l'allacciamento delle sorgive dall'altra, devono essere simultanei, che non si possono scindere, altrimenti riescono inefficaci e gli uni e gli altri.

Orbene non risulta che alcun proprietario abbia, nella sua proprietà, compiuto queste opere del prosciugamento degli acquitrini e dell'allacciamento delle sorgive.

Invece quei consorzi che hanno fatto allestire e presentare dei progetti di fossi collettori, i quali si distaccavano più o meno dal fosso già esistente ed escavato dalla natura. Si pensò unicamente ai fossi: e agli altri lavori, necessariamente concomitanti con quelli, nessuno ha pensato.

È a stupire che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che pure qualche cosa ne deve sapere, non abbia detto, approvando quei progetti: badate, vi manca una parte essenziale nei progetti che mi avete presentato! È strano che quel consesso che giudica e manda secondo che avvinghia, mentre approvava i progetti, non significasse almeno quello che si doveva fare, per la completa efficacia dei lavori, che esso approvava!

Quale fu il risultato dell'attuazione di questi progetti? Chiunque percorra l'Agro romano, dove si compiono questi lavori, trova delle opere incompiute, o riuscite interamente inefficaci.

Nulla si è ottenuto: si voleva il prosciugamento, e il prosciugamento non c'è; si voleva ridonare la salubrità ai luoghi, e la malaria continua.

E questo perchè? O i progetti erano sbagliati, e allora io domando: perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha grande scienza, li ha approvati? O furono male eseguiti, e allora io domando: perchè non si correggono? Perchè non li hanno visitati gli uomini dell'arte?

E qui io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici che voglia indicarmi il nome di un ingegnere governativo che abbia visitato quei lavori, e che abbia riconosciuto come essi erano fatti. E se ciò non fu fatto ancora, mandi un

qualunque ingegnere a visitare questi lavori, e troverà cose da fare vergogna.

Dopo ciò io non debbo più aggiungere altro per illuminare la Camera, per sollecitare una discussione su questo argomento. A me basta di avere con queste parole giustificata la mia prima interpellanza all'onorevole ministro dei lavori pubblici, lamentando la lentezza nella costituzione dei Consorzi, la mala esecuzione dei lavori, e quindi l'inefficacia dei medesimi. A me basta quanto dissi per giustificare l'ordine del giorno che ho presentato, e su cui invoco il voto della Camera, invita il Governo a curare la buona e sollecita esecuzione dei lavori affidati dalla legge ai Consorzi idraulici. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tittoni.

Tittoni. La questione sollevata dall'onorevole Garelli è una di quelle che meritano di essere approfondite, ed io chiedo alla Camera di consentirmi di esporre talune considerazioni e fare qualche riserva e qualche rettifica agli apprezzamenti che l'egregio preopinante ha manifestati, pur dichiarandomi d'accordo con lui in taluni punti del suo discorso.

Il discorso dell'onorevole Garelli è illustrazione e complemento alla sua ultima interpellanza, nella quale si dichiarò malcontento del modo con cui procedono i lavori di bonifica idraulica dell'Agro romano. Se non che io constato che egli ha opportunamente rettificato un concetto manifestato nello svolgimento della interpellanza stessa.

Allora egli prendeva le mosse dal 1878, e chiedeva all'onorevole ministro dei lavori pubblici che cosa si fosse fatto in un periodo di undici anni. Oggi più opportunamente ha ristretto questo periodo a cinque anni. E giustamente, perchè se la legge che prescrive il bonificamento dell'Agro romano porta la data del 1878, bisogna però aver presente che non prima del 1883 fu pubblicato il decreto reale che ne disciplinava l'esecuzione; che non prima di quell'anno il Parlamento ha creduto di stanziare i fondi necessari; e che soltanto sul principio del 1884 fu iniziata la costituzione dei consorzi.

Dunque è un periodo molto più breve, quello che deve fermare la nostra attenzione; e ciò renderà anche più facile la risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Sull'apprezzamento di quanto si è fatto in questi cinque anni il ministro dei lavori pub-

blici e l'onorevole Garelli si sono trovati in completo disaccordo.

Disse il ministro che in fondo i risultati sono abbastanza soddisfacenti; disse che, sopra 89 consorzi, 87 sono costituiti, che si sono presentati 79 progetti i quali importano una spesa complessiva di circa 2 milioni, che qualche cosa è stata fatta, perchè è incominciata l'esecuzione di 42 progetti, e sono state già spese 400,000 lire.

Ma questi risultati non hanno appagato l'onorevole Garelli il quale si è mostrato di più difficile contentatura.

Egli accennava ad alcuni consorzi che non eseguono i lavori. Ma questa era cosa da prevedere, come qualche resistenza o lentezza è da prevedere nell'esecuzione di qualunque legge. Naturalmente ci sono sempre i neghittosi ed i riluttanti; ma constato con piacere che anche secondo le cifre stesse addotte dall'onorevole Garelli sono una piccola minoranza, alla quale il Governo non mancherà d'imporre l'esecuzione della legge, coi mezzi di cui dispone.

L'onorevole Garelli, per giustificare la sua tesi, ha sottileggiato alquanto. Per esempio, ha voluto accrescere il numero dei consorzi pei quali vi è una questione giuridica, che non è nè così facile nè così lieve come egli sembra credere.

L'onorevole Garelli ha detto che l'Agro romano non ha che fare colla circoscrizione del comune di Roma. Invece è tutto il contrario.

Che cos'è l'Agro romano, se non quello che si è sempre inteso che fosse?

Quando voi adoperate una locuzione alla quale volete dare un significato diverso da quello che ha letteralmente, legalmente e storicamente, voi dovete farla seguire da una speciale definizione.

Quando voi dite Agro romano, senz'altro, allora s'intende per esso quello che si è sempre inteso in tutte le leggi, decreti, ed atti del Governo, dall'epoca nella quale si è incominciato per la prima volta ad adoperare questa locuzione.

Che cosa era in origine l'Agro romano? Era la circoscrizione annonaria della città di Roma, non del comune, poichè la costituzione del comune di Roma è molto recente. Questa circoscrizione annonaria, che comprendeva i terreni ai quali in tempi di carestia incombeva l'obbligo di provvedere a vettovagliare la città, essendosi poi trovata bell' e fatta, quando si costituì come ente autonomo il comune, fu data al comune stesso come suo territorio. Ora, quando dite Agro romano, non potete intendere una cosa diversa da questa circoscrizione.

Quando si sono compresi nel raggio della legge del bonificamento dei consorzi che erano fuori di quella, non è a meravigliarsi se questi hanno voluto sostenere che la legge non li riguardava. Io ora non faccio la questione se sia bene o no che vi siano compresi, accenno soltanto ad una quistione di diritto privato, imperocchè quei consorzi hanno accampato dei diritti che faranno valere davanti ai tribunali. Io credo che la legge avrebbe fatto meglio uscendo dai limiti territoriali dell'Agro; perchè di questa circoscrizione, che corrispondeva da principio a un concetto economico e poi fu adattata a concetti amministrativi, voi senza sapere nè come nè perchè ne avete fatta una circoscrizione idrografica, che non è più nè logica nè razionale.

Ma di chi la colpa? Di voi, che, quando avete fatto questa legge, non l'avete studiata bene; e ciò vi dico apertamente e con tutta franchezza.

Seguitando poi il mio discorso, soggiungerò all'onorevole Garelli che posso bensì riconoscere che tutto non vada bene; che ammetto facilmente che si poteva far più sollecitamente e meglio; ma non posso nel fatto concreto fare astrazione da due ostacoli, sui quali richiamo l'attenzione del Governo e dei quali l'onorevole Garelli non ha tenuto conto. L'onorevole Garelli ha parlato soltanto della pigrizia dei proprietari ma non ha accennato alle imperfezioni della legge, all'applicazione di essa che ha finito per aggravarne i difetti. La legge ha cominciato dal creare un meccanismo complicato, come quello dei consorzi, che si muove lentamente. L'onorevole Garelli ne ha citato qualcuno composto di un solo utente, ma ha taciuto di altri che ne hanno più di cento.

Nè è esatto quello che egli dice, che cioè la media sia di tre o quattro utenti, perchè è superiore a questa cifra.

Del resto creando questi consorzi, si crearono insieme le spese di amministrazione, le formalità e decorrenze dei termini per convocare gli interessati, i dissensi che si manifestano tra i medesimi, i visti e le approvazioni che richiedono le deliberazioni le quali sono soggette alle stesse norme che regolano quelle dei Consigli comunali; e tutto ciò costituisce un insieme di lungaggini, di resistenze, di attriti, che la legge avrebbe dovuto e potuto evitare.

Nè vale, onorevole Garelli, che il consorzio sia di un solo individuo. La prefettura convoca questo individuo come un'assemblea; questo individuo manda a sè stesso l'invito e devono decorrere i 15 giorni di rito e tutte le altre formalità come se gli utenti fossero cento invece di uno.

Garelli. Chiedo di parlare.

Tittoni. Dunque quando avete creato quest'organismo così pesante, come potete lagnarvi se si muove a rilento?

Alla bonifica dell'Agro romano si è voluto applicare senz'altro di sana pianta il procedimento amministrativo delle bonifiche di altre regioni, senza discernimento, senza tener conto delle differenze di fatto essenziali che meritavano di essere meglio considerate e studiate.

Certamente, o signori, non dirò per quelli che se ne sono occupati di proposito, ma per la generalità, per la massa, le condizioni topografiche e geologiche dell'Agro romano non hanno cominciato ad essere ben note che in questi ultimi anni. Per le prime si può consultare con profitto la carta a curve altimetriche e nella scala da 1 a 25 mila del nostro stato maggiore; per le altre la carta del comitato geologico, che il comitato non ha ancora pubblicata, ma che è pubblicata in appendice ad una bellissima dissertazione sul clima di Roma del nostro collega Tommasi-Crudeli, e della quale la parte che riguarda l'Agro sabatino e cerite è stata corretta sulla scorta dei rilievi e degli studi da me fatti durante cinque anni in quella regione. Ma prima di spropositi se ne son detti in quantità.

Il Governo ha mandato all'esposizione di Parigi, nel 1878, una pubblicazione nella quale si descriveva l'Agro romano come una pianura. Ora anche chi c'è passato in carrozza senza allontanarsi dalle strade provinciali, sa anche meglio di chi ha letto ciò che dicono gli altri senza verificare se le affermazioni siano o no vere, che l'Agro romano è un altipiano vulcanico costituito da un alternarsi di colli tondeggianti o a terrazzi, soggetto a fenomeni di erosione e quindi intersecato da burroni numerosi a ripe scoscese, e con declivio costante ed abbastanza notevole verso il mare.

Sfogliando la discussione della Camera, del 1878, ho trovato che un deputato disse che l'Agro romano è l'opera lenta delle alluvioni dei fiumi. E la Camera menò per buona questa asserzione che avrebbe fatto bocciare, all'unanimità, uno studente, davanti ad una Commissione esaminatrice di elementi di geologia. Io nominerei questo collega, se facesse parte della Camera; ma, siccome non ne fa più parte, taccio il suo nome, perchè non è in grado di rispondere. Tuttavia son pronto a riassumere con lui la discussione, quando vuole; qui sarebbe inopportuna: perchè la Camera non è un'accademia; ed io non voglio addentrarmi in una dissertazione geologica.

Mi basti constatare che cognizioni se non assolutamente erronee come quella che ho citata, certo poco precise, poco esatte, non rigorosamente scientifiche, fecero ritenere che per regolare i corsi d'acqua dell'Agro romano dovessero costituirsi dei consorzi come si usa in altre regioni per il governo dei canali di pianura. Nè vale il dire che in questo senso si pronunciò una Commissione incaricata dopo il 1870 di studiare il problema, perchè mentre nella relazione non si trova nessuna ragione che giustifichi questa inutile complicazione dei consorzi, si legge invece in fine un voto motivato di uno dei più autorevoli componenti della Commissione stessa e dei più gagliardi campioni del bonificamento dell'Agro romano, del marchese Pareto, il quale dimostra che la costituzione dei consorzi era un inciampo alla sollecita attuazione del bonificamento stesso.

Diceva giustamente il marchese Pareto che il bonificamento non aveva nulla che fare coi corsi d'acqua dell'altipiano, i quali sono profondamente incassati tra le ripe ed hanno pendenze più che sufficienti, che se occorre dei lavori nel punto in cui questi corsi d'acqua sboccano nel litorale e più specialmente alle foci, minacciate d'interrimento, non era giusto chiamare a contributo per questi lavori i proprietari dell'altipiano dove non occorrono opere per lo scolo delle acque, facendo così pagare una quota ai fondi più poveri per diminuire quella dei fondi più ricchi della pianura litorale, che soli di detti lavori si avvantaggiano.

E soggiungeva opportunamente che la parte veramente importante del bonificamento era il prosciugamento degli acquitrini che ciascun proprietario poteva fare senza ministero dei consorzi ne' suoi fondi. Il Canevari nei suoi studi idraulici constatò che nessuno di questi acquitrini richiedeva un fosso di scolo più lungo di 400 metri ed il Pareto diceva pure che senza tanti ingegneri, pei quali questo bonificamento è una vera cuccagna, egli stesso avrebbe potuto tracciare l'andamento di questi fossi colla punta del bastone.

Non è qui il caso di ripetere quanto è stato detto circa la diversa permeabilità dei terreni che costituiscono l'agro romano e circa l'origine delle acque latenti nel sottosuolo. Basti constatare che per comune consenso nell'allacciamento di queste acque deve consistere il bonificamento idraulico dal quale si attende un miglioramento delle condizioni igieniche della campagna romana. Invece nell'applicazione dell'articolo 2 della legge del 1878 si è data un'importanza esagerata al com-

ma b) che riguarda l'incanalamento delle acque superficiali e ciò non potrà che contrastare e ritardare l'applicazione del comma c) che riguarda le acque sotterranee. L'articolo 2 del comma b) parla di sistemazione degli scoli e pareva ovvio che questa sistemazione dovesse consistere nel dare ai corsi d'acqua un maggiore declivio dove era insufficiente e nel rimuovere i pericoli di piene e straripamento dove esistevano. Invece si sono voluti dei progetti costosissimi, prescrivendo opere di mero lusso, esigendo una livellazione del fondo dei corsi d'acqua, dei rinvestimenti in muratura dove vi sono dei salti, delle briglie frequenti per evitare la corrosione, delle rettifiche dove vi sono risvolte ed altre opere simili che non hanno che far nulla coll'igiene, che non sono richieste da pericoli di piene e nemmeno da un buon regime delle acque perchè si son volute dappertutto, senza eccezione, anche dove le acque regolarmente defluiscono. Eppure quando si votò la legge del 1878 si disse che si trattava di cose da poco e soprattutto di pochissima spesa.

Diceva l'onorevole Vitelleschi nella sua relazione al Senato:

“ Per quel che riguarda le opere che ricadono ai consorzi e quindi sugli interessati, sono opere che ogni agricoltore di mezzana capacità ed operosità deve fare nelle sue terre. Esse non possono allarmare nessun proprietario, chè anzi i proprietari non potranno non vedere che il proprio vantaggio più che il meschino onere nel dovere di tutti. Esse sono quindi inapprezzabili e rientrano nelle spese ordinarie di una buona amministrazione. „

E dopo:

“ *Fossi ed acquitrini.* — Occorrono a questi due scopi così diversi due operazioni corrispondenti ben distinte lo scolo ed il *drainage*. Per il primo in gran parte dei canali già esiste e sono stati facilmente tracciati sopra le indicazioni della natura. Non si tratta che di completarne la rete correggendola e migliorandola in qualche parte e soprattutto provvedere al buon mantenimento delle opere.

“ Solo in alcuni luoghi che saranno particolarmente indicati dalla legge si richiederanno dei lavori di qualche importanza. È particolarmente pel secondo che poco è stato fatto ed il molto è da farsi, ed è di questo che specialmente si occupa la seconda disposizione di questa legge nella quale con un impiego di opera e di spese relativamente tenui s'avvantaggeranno grandemente le condizioni della campagna. „

È facile oggi, onorevole Garelli, col senno di poi, far critiche come quelle che egli ha esposto; ma sarebbe più proficuo ricordare opportunamente quelle fatte quando era tempo e che non furono ascoltate.

Del resto se ho ben compreso l'onorevole Garelli mi sembra che anch'egli abbia ammesso che nell'applicazione il fine della legge è stato travisato. Che cosa hanno detto tutte le persone competenti che si sono occupate del bonificamento idraulico dell'Agro romano dal lato igienico?

Hanno detto: se c'è da fare qualcosa è il prosciugamento delle acque latenti, degli acquitrini, sia mediante canali all'aperto, sia mediante drenaggio, od altro.

La malaria non viene dalle acque superficiali, viene dalle acque del sottosuolo. È questo forse l'unico punto in cui concordano gl'igienisti che poi contrastano fieramente tra loro su tutti gli altri e specialmente sul problema ancora insoluto e forse chi sa per quanto tempo, checchè ne dicano alcuni, insolubile, dell'indole della malaria.

Adunque e secondo i precetti degli igienisti e volendo seguire l'interpretazione letterale della legge, dovevano essere sistemate le acque superficiali dove ce n'era bisogno: e provvedersi immediatamente allo sfogo delle acque latenti.

Non dovevano quindi farsi dei grandiosi progetti per quei fossi incassati tra ripe profonde, pei quali sarebbe stato meglio seguire l'antico adagio comune, e lasciar correr l'acqua per la sua china, perchè proprio non c'era da far altro.

Così si perdette di tempo, si tennero indietro altri lavori veramente importanti ai quali ho accennato; e di più si ebbe uno sperpero inutile di danaro, e si gettò la sfiducia tra gli interessati.

Considerate, onorevoli colleghi, che dopo compiute queste opere inutili e costose, per le acque superficiali, quando dovranno imporsi ai proprietari quelle proficue per le acque del sottosuolo, sorgerà la questione dei mezzi, della mancanza del denaro e sarà nuova cagione d'indugio e nuova sorgente d'imbarazzi pel Governo.

E non è esatto quanto ha affermato l'onorevole Garelli che i lavori dipendenti dal comma b) dell'articolo 2 fossero stati per ciascun consorzio studiati e proposti dall'ingegnere Amenduni. Per persuadersi del contrario basta leggere il piano dell'Amenduni che io ho qui innanzi e che delineava soltanto per sommi capi un progetto generale e di massima; per il rimanente nelle cartelle assegnate a ciascun consorzio non c'è nessun progetto speciale, ma soltanto la corografia dei terreni consorziali, l'estimo di essi, i nomi delle

ditte contribuenti, niente altro. Nel suo piano di massima è indicata l'indole dei lavori che devono farsi; ma io ritengo che nella mente dell'Amenduni non c'era già che i lavori da lui indicati dovessero farsi dappertutto, ma solo dove la necessità lo richiedeva.

Per esempio, l'onorevole Garelli nello svolgere ultimamente la sua interpellanza discorreva così del fosso di Acqua Traversa:

“ Il fosso di Valle Traversa che ha una pendenza del 6 per cento, e quindi un declivio più sufficiente pel deflusso delle acque, non ha mai straripato, a ricordo d'uomini, per quante piene fossero avvenute. ”

Ed io domando: se queste erano le condizioni del fosso collettore, ma che bisogno c'era di tanti lavori? Bastava non farci nulla e risparmiare dei denari che si sono spesi senza profitto di nessuno.

Infatti che cosa è accaduto? Lo ha detto l'onorevole Garelli stesso:

“ Si fece un grande progetto: lungo quel fosso si costruiscono dighe circa ad ogni 200, o 250 metri di distanza. Compiuto questo lavoro che costò 14,000 lire nella sola esecuzione dell'opera, la prima piena dell'anno passato portò via tutte le dighe lasciando il fosso come era prima. ”

Ma se questi fatti producono la sfiducia, incoraggiano la negligenza come potete maravigliarvene?

Diceva l'onorevole Garelli che questo progetto non era conforme al piano regolatore che doveva servire di modello per la compilazione di tutti i progetti; ma io osservo che un piano speciale per la Valle Traversa l'Amenduni non l'ha mai fatto!

Garelli. L'ha fatto!

Tittoni. No, onorevole Garelli, Ella è in errore in questa come in parecchie altre delle sue affermazioni. L'ingegnere Amenduni come le ho già dimostrato non ha redatto progetti speciali per nessun consorzio.

Del resto ammessi gl'inconvenienti denunziati dall'onorevole Garelli, ed io in parte li ammetto, poichè io porto in tale questione un giudizio imparziale e sereno e non parlo per partito preso, vediamo qual'è il suo rimedio.

Egli ci propone l'esecuzione coattiva dei lavori fatta dal Genio civile. Ebbene, o signori, io domando se in questa Camera dopo che tutti hanno presente la dolorosa storia delle strade comunali obbligatorie, e la grave iattura che ai bilanci comunali hanno portato le esecuzioni di

ufficio; dopo che ricordiamo tutti qual gravame al bilancio dello Stato ha arrecato la costruzione diretta delle strade ferrate, sia possibile invocare come panacea di tutti i mali, l'esecuzione coattiva sotto la direzione del Genio civile; io dico francamente che sarebbe un rimedio peggiore del male.

Per gli stessi lavori che sono fatti per conto dello Stato ad Ostia e Maccarese, ed ai quali l'onorevole Garelli tributa meritato encomio, benchè forse in ciò trovi dissenziente l'onorevole Tommasi-Crudeli...

Tommasi-Crudeli. No. Chiedo di parlare per fatto personale.

Tittoni. Spiego meglio il mio concetto; l'onorevole Tommasi-Crudeli ammette la ottima esecuzione delle opere, ma soltanto ne contesta l'utilità dal punto di vista igienico. Ma in ciò io non entro; volevo soltanto notare che le previsioni di spesa sono state di gran lunga eccedute, e si è dovuto domandare un nuovo stanziamento di fondi che ha raddoppiato i milioni che si erano preventivati.

Ora, o signori, nelle condizioni economiche del paese bisogna tener conto di questo elemento. Un tributo forzato ai proprietari, che entri nelle casse dello Stato, io posso comprenderlo, ma non comprendo che si vogliano immolare al costoso intervento del Genio civile.

Debbo ora muovere una doglianza all'onorevole ministro, poichè l'onorevole Garelli ha sollevata una questione che implica delle responsabilità le quali vanno chiaramente definite.

È stata creata dalla legge una Commissione di sorveglianza, con attribuzioni determinate e chiarite anche nella relazione dell'onorevole Baccelli, ed anche in quella dell'onorevole Vitelleschi al Senato. Si diceva chiaramente che per le opere straordinarie la sorveglianza spettava al Genio civile, per quelle ordinarie alla Commissione idraulica economica.

E nelle istruzioni per la Commissione idraulica economica approvate con decreto reale si ripete: " Per mettere in grado la Commissione di esercitare la sorveglianza generale del bonificazione saranno alla medesima comunicati i progetti particolareggiati che saranno presentati dai Consorzi. "

Ora non è a mia cognizione che alla Commissione sia stato mai presentato alcun progetto; che mai sia stata chiamata a risolvere nessuna controversia, fra il Genio civile, il Consiglio superiore dei lavori pubblici e proprietari. Anzi v'ha di più: è un pezzo che questa Commissione, non viene nemmeno convocata e ciò con violazione

manifesta delle disposizioni di legge, che io invito l'onorevole ministro a far cessare al più presto.

Riassumendomi, io dirò che anch'io, come l'onorevole Garelli, domando l'esecuzione della legge, poichè a niuno deve esser lecito sottrarsi; ma domando anche un più imparziale ed equo apprezzamento delle condizioni di fatto, uno studio più diligente ed esatto degli ostacoli, che hanno impedito il raggiungimento di un fine che era ed è comune a noi tutti. Se noi non sapremo o non vorremo valutare le difficoltà e rendercene esatto conto, è vano sperare di rimuoverle. Se vorremo dissimularcele, l'insuccesso sarà il risultato cui andremo incontro.

Io non voglio più tediare la Camera dilungandomi sopra questo argomento; ma ove la questione fosse risolta io chiederò di nuovo alla Camera il permesso, di esporre molte altre osservazioni che ancora potrei fare sopra questo argomento. (*approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tommasi-Crudeli.

Tommasi-Crudeli. Per dare un semplice schiarimento.

L'onorevole Tittoni mi ha citato come dissenziente da chi dice che i lavori di Ostia e Maccarese sieno ben fatti. Io non ho mai detto nulla sul modo di esecuzione di questi lavori.

Ho dissentito dall'idea fondamentale, che li ha ispirati, questo sì; perchè io voleva il prosciugamento di questi stagni per mezzo delle colmate, invece che per mezzo di macchine idrovore. Ma io non ho mai biasimati gli esecutori di quei lavori, giacchè per quanto mi assicurano i tecnici, il prosciugamento meccanico, quale fu deliberato, procede normalmente, ed è bene eseguito.

Presidente. L'onorevole Garelli ha chiesto di parlare; ma siccome c'è un capitolo che si riferisce a questa questione, mi pare che, se egli parlasse ora, la questione sarebbe anticipata.

Garelli. Onorevole presidente, quando io ebbi l'onore di trasmetterle l'ordine del giorno, io non indicai di volerlo applicare al capitolo di cui Ella parla. Mi permetto quindi di richiamare alla memoria dell'onorevole presidente che, dopo l'interpellanza che ho fatta in questa questione, si era rimasti intesi che, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici io avrei presentato una mozione. Questa mozione dunque non si riferisce al capitolo in cui si parla della bonifica dell'Agro romano; ma è una mozione venuta in occasione di una discussione generale e che può essere immediatamente risolta dalla Camera.

Presidente. Allora andiamo incontro all'inconveniente che quando saremo al capitolo in questione, altri avrà il diritto di risollevarla la questione e di presentare delle risoluzioni.

È meglio dunque, per semplificare la questione, differire anche la sua a quel capitolo, perchè in ogni caso, o ci siano altre proposte, o ci sia soltanto la sua, la Camera delibererà.

Garelli. Io me ne rimetto all'onorevole presidente; però desidero rispondere alcune parole all'onorevole Tittoni.

Presidente. Ne ha facoltà.

Garelli. L'onorevole Tittoni ha voluto confutare parecchie mie osservazioni, pur dichiarandosi fautore della legge e desideroso come me di vedere compiuta quest'opera di bonificazione e di redenzione della capitale del regno; desiderio in lui tanto più giustificato in quanto che è deputato appunto di questa provincia. Ma nell'atto che faceva questa professione di fede, che l'onora, si faceva pure avvocato difensore dei consorzi...

Tittoni. Io non sono avvocato di nessuno; difendendo l'interesse pubblico... (*Rumori*).

Garelli. Come io faccio l'avvocato dell'accusa Ella fece l'avvocato della difesa.

Io le ho detto queste parole in buon senso, ed Ella non può supporre in me mal'animo verso di Lei.

Mi pare che Ella, in certo modo, volle travisare le mie parole. Forse che offende il dire: ella è avvocato di una causa?

Voci. No, no!

Una voce. Siamo tutti avvocati! (*Si ride — Nuove interruzioni*).

Presidente. Non interrompano.

Garelli. Ebbene egli ha censurato la costituzione dei consorzi, stabiliti da una legge, che noi dobbiamo volere osservata.

Ammetto che egli abbia censurato questa costituzione per indicare le difficoltà, che si affacciavano ai proprietari per potersi riunire in consorzio; ma io, in risposta, posso dirgli che, quando volontà vera ci fosse stata nei proprietari di voler eseguire la legge, più facile, più pronta sarebbe stata la costituzione dei consorzi.

Non v'ha alcuna ragione, non v'ha argomento, per quanto sottile possa essere immaginato dall'ingegno pronto dell'onorevole Tittoni, il quale possa giustificare l'inerzia, con la quale si è proceduto nella costituzione dei consorzi.

Ella, onorevole Tittoni, è venuto ad accennare, tra le altre cose, alle spese molte, che

appunto rendono difficile la costituzione dei consorzi.

Ebbene io trovo che sarebbe stato per lo appunto tanto facile ridurre queste spese, diminuendo il numero dei consorzi, dando loro un ufficio unico ed un unico ingegnere.

E ciò era anche facile per la configurazione stessa di parecchi luoghi.

Una medesima valle, per esempio, abbraccia più consorzi, a cominciare dall'alto e venendo giù fino al piano.

Quanto poi alla osservazione fatta dall'onorevole Tittoni: *avete fatto* spendere dei denari molti nella esecuzione di progetti costosi e poi riusciti inefficaci, io rispondo: adagio, onorevole Tittoni, adagio.

Avete fatto spendere! Li hanno voluti spendere, perchè niuno ha prescritto, niuno ha nemmeno consigliato a questi consorzi di eseguire dei progetti costosi e specialmente di eseguire dei progetti che già si sapeva forse *a priori* che dovevano riuscire inefficaci, perchè, tra le altre cose c'è forse anche questa: che si è speso molto e male per riuscire ad una conseguenza: a dimostrare impossibile il bonificazione dell'Agro romano. Questo si è fatto. Cosicché la spesa fu volontaria; si poteva diminuire di molto: si poteva anche in molti casi perfettamente risparmiare. Si è voluto spendere mentre si sapeva che si riusciva a far peggio e che dopo quei lavori e dopo le spese fatte le condizioni dei luoghi sarebbero state anche peggiori di prima. E questo è un fatto noto a moltissimi, come è noto a me.

L'onorevole Tittoni ha detto che il rimedio invocato da me, dell'esecuzione forzata dei lavori sotto la direzione del Genio e a spese dei proprietari, è peggiore del male. Può essere. Egli con ciò, indirettamente, ha rincalzato e rinvigorita la mia tesi, nel senso che non sta bene che certi progetti si approvino senza pur vedere i luoghi. Ma intanto la legge dice pure: i proprietari che non eseguono i lavori ad essi devoluti dovranno sottostare alle spese per l'esecuzione di questi lavori fatti d'ordine del Governo. Ora qui *interviene* il Genio civile. Io immagino che sia un Genio civile benefico, ma ad ogni modo questi lavori si hanno da compiere.

Ma è pure istituita una Commissione! La legge ha istituito una Commissione di sorveglianza su queste opere. Ebbene, io domanderò all'onorevole Tittoni: quante volte ha seduto in un anno la Commissione che oggi l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci ha detto aver presentato la sua relazione sui lavori nel corso dell'anno? Io do-

mando quante sedute abbia fatto nel corso di un anno, perchè, per quanto io so, quella Commissione non si è radunata mai, mai nel corso di un anno. E dopo aver dato ai consorzi lo statuto modello per facilitare la costituzione dei consorzi stessi, non mi consta che nel periodo di quattro anni, questa Commissione abbia tenuto, quando ne tenne di più, tre sedute in un anno. Per una opera, come questa, io non aggiungo altro.

Quindi, ripeto, l'onorevole Tittoni si è dichiarato favorevole a quest'opera, ma portando innanzi, magnificando gli ostacoli, che i consorzi avevano trovato per costituirsi, ha quasi voluto scusarli della inadempienza della legge. Fin qui io non arrivo, perchè gli ostacoli la buona volontà li vince, la mala volontà li moltiplica. (*Bene!*)

Presidente. L'onorevole Tittoni ha chiesto di parlare per fatto personale; ma esauriamo prima l'argomento del quale ora si tratta.

L'onorevole ministro è di avviso che quest'ordine del giorno si debba rimandare al capitolo 231?

Finali, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Garelli già nel presentare il suo ordine del giorno, ha proposto che sia messo in votazione quando verrà il capitolo 231.

Presidente. L'onorevole Garelli l'ha presentato come mozione, e l'ha dichiarato poco fa; è la segreteria della Camera che ha riputato, e giustamente, che quest'ordine del giorno si riferisse al capitolo 231.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Siccome è materia specialissima, potrebbe esser rimandata al capitolo 231, perchè l'argomento è veramente grave, e una qualche risoluzione è bene che la Camera la prenda.

Presidente. Onorevole Tittoni, accenni il suo fatto personale.

Tittoni. Il mio fatto personale è questo: l'onorevole Garelli ha detto che io mi era atteggiato ad avvocato non so di chi, nè di che cosa, ed io rispondo che nello svolgere le mie idee, io non ho avuto e non posso avere avuto che un intendimento, quello dell'interesse pubblico.

Respingo perciò qualunque frase, o aperta o velata, in senso contrario, perchè in questo intendimento, nella Camera, per quanto ultimo per capacità, io affermo altamente di non essere secondo a nessuno.

Sono stato accusato di aver magnificato gli ostacoli, che incontra l'esecuzione della legge sul bonificamento idraulico dell'Agro romano. Ebbene, io potrei rispondere, siccome l'ho dimostrato non a parole, ma citando fatti che è cieco chi non li vede.

Del resto la Camera tra gli argomenti miei e quelli dei miei contraddittori potrà giudicare, e soprattutto poi mi darà ragione l'avvenire, poichè quando delle osservazioni che ho fatto non si volesse tener conto, (cosa che non credo, perchè faccio troppo affidamento nella perspicacia e nell'intelligenza del ministro dei lavori pubblici), io credo che gl'inconvenienti rilevatisi aggraverebbero e si moltiplicherebbero.

L'onorevole Garelli ha risposto a me come se io avessi voluto contraddire interamente al suo assunto. No, onorevole Garelli, perchè alcune delle cose che Ella ha dette nella prima parte del suo discorso, e che ora ha ripetute, io le ho confermate.

Però ho creduto per altre di dissentire da lui; nè mi pare che egli nella sua risposta abbia confutato uno solo dei fatti da me citati.

Credo di non dover prolungare questa discussione, ma spero anche che l'onorevole ministro non accetterà l'ordine del giorno dell'onorevole Garelli, e per il significato che egli vi ha dato col suo discorso, e perchè esso suonerebbe una condanna recisa per tutto quello che ha fatto l'amministrazione da lui presieduta.

Ora a me piace di essere più giusto. Io ho detto: *sunt bona mixta malis*. In qualche cosa si è fatto bene, in altre si è errato. È giusto che si inviti il Ministero a provvedere e a migliorare l'esecuzione delle opere, ma credo che sarebbe assolutamente ingiustificata una condanna, della quale l'onorevole preopinante non seppe darci una giusta motivazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

Indelli. Farò poche osservazioni sull'argomento a cui ha già accennato l'onorevole Vollaro, e sul quale trovo fatto cenno anche nella relazione del mio amico onorevole Romanin Jacour, cioè sull'Ispettorato. È stato argomento di grande importanza sempre, ed oggi lo è di più, perchè si riferisce a due questioni che mi sembrano proprio di attualità; le economie da una parte nelle amministrazioni centrali, e dall'altra la necessità di organismi migliori, per la vigilanza sulle costruzioni e sull'esercizio delle ferrovie.

Nella relazione trovo delle parole, le quali a chi, come me, non appartiene alla Commissione del bilancio, e non ne conosce le interne discussioni, sembrano quasi sibilline. Ma pure da esse si rileva, o almeno pare a me che debba rilevarsi, che il relatore e coloro che l'appoggiano, sono d'opinione, che quest'Ispettorato generale abbia già fatto il suo tempo.

Comincio, o signori, dal fare una protesta. Nel parlare per la soppressione o modificazione dell'Ispettorato, credo di fare la difesa dell'Ispettore generale, se mai egli ne abbia bisogno. Per me il vizio è nell'istituzione, nell'organismo, non già nella persona. Mutate, sostituite, e avrete gli stessi risultati.

Quando voi avete creato una potente azienda, qual'è quella delle Società ferroviarie, e l'avete creata di fronte al Governo che ha contrattato con essa, dovendo perciò lo Stato vigilare per la esecuzione dei patti, è naturale che voi avete bisogno di mezzi efficaci, e non dovete indebolire la forza governativa con equivoci congegni di amministrazione. Ormai noi ci siamo intesi in questa Camera. Le direzioni generali, le ispezioni generali quasi autonome, in fiaccano la responsabilità ministeriale, se non costituzionalmente, se non astrattamente, almeno di fatto, perchè non si può avere una responsabilità seria degli avvenimenti di cui non siamo gli autori.

La Camera, è composta di uomini e non di dottrinari; e si capisce quale possa essere la vera e seria responsabilità ministeriale, quando poi essa non funziona. Noi abbiamo cercato perciò, per quanto è possibile, di rafforzare questa leva costituzionale della responsabilità de' ministri creando il Ministero delle poste, creando un Ministero del tesoro, ed aggiungendo ai ministri responsabili, non più dei segretari generali, ma dei sotto-segretari di Stato. Con questo nome, noi abbiamo voluto esprimere il concetto di una più elevata personalità politica, la quale divida moralmente la responsabilità del ministro.

Ma perchè dunque voi conservate ancora un ispettorato ferroviario, che costituisce una specie di prima istanza presso il Ministero? Sanno tutti che quando l'Ispettorato non è in grado di far ragione sopra una istanza, si dee andare dal ministro. E perciò io credo che in questo stato di cose sarebbe bene che il ministro dei lavori pubblici avochi a sè direttamente la cura di questi affari, cioè la cura dell'azienda più costosa, quella delle ferrovie, che abbraccia le comunicazioni commerciali e postali, tutta la vita industriale e il movimento fecondo della civiltà che si agita da un capo all'altro di un gran paese.

Quest' ispettorato delle ferrovie, nel modo come è oggi istituito, ha dato pessimi risultati, e per cui tutti hanno una parola di querela e di lamento: ripeto che non intendo parlare delle persone, le quali io anzi difendo, ma della istituzione. Quest' ispettorato costa allo Stato come amministrazione centrale quello che non costa il Ministero in-

tero, mentre poi per le funzioni esterne, per le quali sarebbe istituito, gli stanziamenti sono così esigui da non potersi ritener seri. Ciò dimostra la falsità del sistema; ed è su di ciò che richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro. Egli lo sa, è antica la fede che ho in lui, e son sicuro che senza fronzoli e clamori, saprà sul serio riparare a questi inconvenienti dell'amministrazione.

Nel capitolo 53 spese ordinarie, come sono definite queste spese dell' ispettorato?

Strade ferrate. — Capitolo 53. Personale di ruolo dell' Ispettorato (*Spese fisse*), lire 838,736.66.

Capitolo 54. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell' Ispettorato ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 100,000.

Quando questa macchina si muove, e dovrebbe muoversi spesso, perchè è la sua ragione di essere, compreso il Consiglio delle tariffe, non aggrava il bilancio di altra spesa che di 100 mila lire.

Andiamo avanti:

Capitolo 55. Spese d'ufficio per l'amministrazione centrale dell' Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti, lire 50,000.

Capitolo 56. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrente per il Collegio arbitrale istituito ai termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª (*Spesa obbligatoria*), lire 30,000.

In tutto, lire 1,018,736.66, che la Commissione riduce a 1,008,736.66.

Ma non basta. Passiamo ora alla parte straordinaria.

Strade ferrate. — Capitolo 288. Assegni al personale straordinario ed avventizio, presso l'amministrazione centrale, gli uffici di Circolo e di Riscontro dell' Ispettorato, in aiuto al personale di ruolo, lire 420,000.

Capitolo 289. Indennità di trasferte al personale dell' Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo nello Ispettorato medesimo, lire 30,000.

Questa sorveglianza, che dovrebbe essere uno dei compiti principali dell' Ispettorato per le ferrovie, concesse all' industria privata, non importa che appena lire 30 mila.

Del resto, si spende sempre per l'amministrazione centrale, e anche in questa parte straordinaria. Sono altre 650 mila lire, oltre quelle iscritte nei capitoli ordinari; ed anche qui il personale or-

dinario vi è considerato e compreso, cioè il personale ordinario e straordinario.

E intanto questo speciale capitolo 289, che è così ampio nella sua dicitura, a quanto ammonta? Mi piace ripeterlo, a 30 mila lire, compresa quella tale sorveglianza, per cui principalmente dovrebbe essere istituito l'Ispettorato generale!

Capitolo 290. Indennità di tramutamento, di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dello ispettorato, ed assegno a titolo di medaglia di presenza al regio avvocato erariale ed agli altri funzionari aggregati al comitato superiore, lire 30,000.

Capitolo 291. Indennità di missione al personale del genio civile, aggregato agli uffici dello ispettorato (articolo 24 della legge 5 luglio 1882 n. 874, serie 3ª), lire 20,000.

Capitolo 292. Compensi, remunerazioni e sussidi al personale dello ispettorato ed a quello ordinario (l'ordinario c'è sempre; per ora c'è quattro volte), "straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dell'ispettorato medesimo, lire 120,000."

Capitolo 293. Spese generali di amministrazione relative alle strade ferrate, lire 15,000.

Capitolo 294. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie, lire 10,000.

E questo è l'Ispettorato delle ferrovie.

Intanto il Ministero dei lavori pubblici, per spese di amministrazione centrale, fuori dell'Ispettorato, paga lire 1,016,430. E gli stanziamenti relativi a tutti gli altri servizi (ponti, acque, strade, ecc.) tra spese ordinarie e straordinarie, servizi che quell'amministrazione dirige, a quanto ammontano? Ammontano a lire 67,315,000. Le strade ferrate poi, per le sole costruzioni importanti 136 milioni; e si arriva in tutto a 140 milioni con altri stanziamenti relativi. E si paga, poi, per l'amministrazione dell'ispettorato, tra spese ordinarie e straordinarie, circa 2 milioni.

Ora io domando: chi è il principale e chi è l'accessorio, al Ministero dei lavori pubblici? Il Ministero o l'ispettorato? Questa è la prima questione che fo. Quando avete un ispettorato che vi spende per amministrazione tra spese ordinarie e straordinarie 2 milioni (ed abbiamo visto che trattasi quasi totalmente di amministrazione centrale), e la sua amministrazione si riferisce a un'azienda di 140 milioni; mentre poi il Ministero per l'amministrazione centrale, spende un milione, per curare gli stanziamenti in bilancio, di soli 67 milioni circa, è naturale il mio dilemma: o il ministro dei lavori pubblici può fare anche il ministro delle ferrovie, (vedo nel fatto che lo fa),

ed allora si liberi di una ruota inutile del carro, che non fa che prolungare gli affari e scemare l'autorità del Governo: ovvero il ministro dei lavori pubblici non può abbracciare anche l'amministrazione ferroviaria, e ora che ha lasciato le poste e i telegrafi, continui su questa via, e la lasci ad un altro ministro.

Romanin-Jacour, relatore. Ma dunque che dobbiamo fare?

Indelli. Scusi, onorevole relatore: io dico o l'una o l'altra.

Per me non esiterei a proporre alla Camera di votare la soppressione dell'ispettorato; ma poichè qui non si tratta di uno stanziamento speciale, ma di riorganizzare un intero servizio, mi limito a pregare il ministro affinchè studi la questione per raggiungere lo scopo dell'abolizione o modificazione dell'Ispettorato con un provvedimento legislativo.

Non è possibile che lo possa fare la Commissione del bilancio *ex se*: anzi, se il relatore avesse creduto che io intenda muovere rimprovero alla Commissione, creda, che me ne guarderei bene.

Egli sa che prima di lui ho avuto per parecchi anni l'incarico di far la relazione del bilancio dei lavori pubblici.

Si figuri dunque!

Il Ministero ha preso solenne impegno per le economie. Nei giorni passati io ero assente; ma ho letto che nella Camera si è fatta questione di stanziamenti, di tre, di quattromila lire, cioè di cifre insignificantissime, in proposito di altri bilanci.

Qui c'è qualcosa di più serio, che tiene ad ordinamenti più efficaci per la sorveglianza delle ferrovie.

Quindi io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di studiare seriamente la questione.

Se per caso i lavori del Ministero sono eccessivi, abbandoni ad altri, lo ripeto, quelli che crede soverchi.

Ma se, come io ritengo, non sono eccessivi, particolarmente per un uomo come lui, allora riorganizzi il servizio, in modo che le ferrovie dipendano più direttamente dall'alta responsabilità di chi ha la fiducia della Camera e della Corona.

Voi sentite sempre a ripetere, o signori, che la discussione del bilancio dei lavori pubblici è una discussione che interessa i singoli collegi.

Non ci illudiamo: diceva il primo Console che dalla prosperità dei particolari dipende la prosperità generale. Non è perciò un rimprovero che si può fare ai deputati, se si interessano delle ferrovie, pel bene non solo dei loro collegi, ma di

tutta Italia! Spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel quale, ripeto, io ho moralmente molta fiducia, perchè non è da oggi che conosco il suo animo e la sua tempra, vorrà dare una soddisfazione all'opinione pubblica, non solo studiando questa questione, ma dando anche nel suo Ministero a questo ramo un indirizzo più conforme alla vastità e all'importanza dell'amministrazione ferroviaria.

Io spero che egli saprà ispirare ne' nuovi ordinamenti quella severità di principii e quella efficacia di autorità, con cui il Parlamento sperava che avrebbe sempre proceduto lo sviluppo delle costruzioni e il buon andamento dell'esercizio delle ferrovie.

Aspetterò da lui una risposta, della quale son sicuro fin da ora. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori. Ho domandato di parlare quando l'onorevole Brunicardi, accennando alla legge sul Genio civile approvata nel 1882 dalla Camera, ministro l'onorevole Baccarini, ha detto che egli riteneva dannoso non aver la Commissione che di quella legge riferiva accettata una disposizione transitoria per la quale, si sarebbe ottenuta una epurazione del corpo del Genio civile dai non valori che recano danno colla loro permanenza in servizio specie quando eventualmente coprano posti dove vi sieno funzioni direttive o gravi interessi da trattare. Relatore su quella legge, ho chiesto di parlare quasi per fatto personale. La Commissione non accettò quell'articolo del progetto ministeriale perchè la disposizione le pareva eccessiva, pericolosa se applicata senza esame accurato caso per caso, e potendosi tradurre anche in un onere rilevante per la finanza qualora degli affrettati collocamenti a riposo si fossero verificati. Ma non voglio aprire una discussione, aggiungo solo che la Commissione parlamentare riteneva che, data la nuova legge, dati gli opportuni criteri con cui avrebbero potuto applicarla i ministri dei lavori pubblici, data una prudente applicazione della legge sulle pensioni, si sarebbe sempre potuto ottenere il risultato sperato dal ministro proponente e sperato dalla Camera, cioè quello di costituire a disposizione del Ministero dei lavori pubblici un corpo di tecnici veramente corrispondente alle grandi opere che erano allora in corso di esecuzione e che per leggi votate in materia di ferrovie, di strade e di acque si prevedeva di cominciare in tempo breve a costruire sopra una scala vastissima.

Alle organizzazioni forti e vigorose del personale tecnico, e del personale amministrativo convengo che è necessario provvedere, quanto più sollecitamente è possibile; ma mi parve che l'onorevole Brunicardi, mentre trovava giustificazioni per i precedenti ministri se non vi avevano provveduto con efficacia per le importanti leggi presentate non trovava una consimile giustificazione per l'amministrazione dell'onorevole Saracco.

Mi pare che sull'amministrazione dell'onorevole Saracco si possa di sfuggita accennare che i progetti di legge presentati e votati dalla Camera sono stati molti ed importanti ed inoltre non è stata certo opera lieve quella di chiarire tutta la vasta massa del bilancio dei lavori pubblici, e venire praticando quello che era un desiderato della Camera, della quale più volte era stata autorevole interprete la Commissione generale del bilancio, la divisione dei capitoli, che io credo sia un'ottima conquista tanto per il controllo parlamentare, quanto per lo stesso controllo che il ministro eserciterà con maggior efficacia sopra la sua amministrazione.

La chiarezza nel bilancio dei lavori pubblici giova al retto funzionamento dell'azione legislativa, ed al buon andamento dell'amministrazione medesima, ne è anzi una delle condizioni principali.

Del resto in materia di organici credo che bisogna procedere con molta cautela.

Sono convinto che bisogna non mutare, ma venire via via migliorando con opportuni accorgimenti e che soprattutto si deva mirare all'educazione del personale; non basta costituire delle organizzazioni, ma bisogna stabilire norme fisse e costanti e farle rispettare così che sia sicura la posizione degli impiegati, ben diretta l'azione loro e la loro carriera, e pur conservata la unità del corpo del Genio civile assegnati e mantenuti, dopo esperimento in più servizi e più regioni, gli ingegneri a quelle sezioni di servizio cui sono chiamati dalle tendenze ed attitudini loro.

Sono queste condizioni necessarie ad un buon servizio e che vanno completate da organici bene studiati per i singoli uffici: ad ogni sezione poi preponendo un ingegnere con attitudini in armonia al servizio da compiere nella sezione medesima.

Io mi associo pienamente a quanto l'onorevole Brunicardi ha detto intorno al Genio civile. È, direi quasi, popolare, il gettare sulle spalle del Genio civile, tutta la colpa degli inconvenienti che sono avvenuti in materia di opere pubbliche. Io credo che vi sia della esagerazione, e che se il corpo del

Genio civile non ha sempre, ed in tutto, corrisposto alle esigenze dei servizi e delle opere; vi abbia però corrisposto in quella misura che gli era consentita, dalle gravi circostanze in cui ha dovuto svolgere l'opera sua.

L'Italia in fatto di lavori ha avuto bisogno di farne di ogni specie e d'un tratto. Io credo che non vi sia paese in Europa, che si sia trovato nelle condizioni, in cui ci siamo trovati noi.

Ai nostri tecnici abbiamo chiesto progetti ed esecuzioni di grande numero, ed alcuni di primaria importanza, dei porti del regno, delle ferrovie, delle strade, delle bonifiche, dei fiumi. Ma io ripeto, qual'è il paese che si è trovato in condizioni simili, ed aggiungete con le popolazioni che premevano sul Parlamento, con necessità urgenti politiche ed economiche? E queste necessità politiche ed economiche erano aggravate anche da un'altra circostanza: l'essere venuti ultimi come nazione, stimolati dal confronto dei paesi più vecchi di noi e così progrediti nelle opere della civiltà, era squisito il desiderio di portare il paese nostro a grado elevato di progresso.

Noi italiani siamo un po' corrivi alla critica, e d'altronde si avrebbe voluto che all'approvazione delle leggi, avesse corrisposto l'esecuzione immediata delle opere.

Lo consenta la Camera, non faccio critiche per nessuno, ma noi abbiamo tutti un po' di colpa negli inconvenienti lamentati.

A progettare delle grandi opere, ad eseguirle ci vuole tempo, e tempo noi non abbiamo concesso. Noi senza premettere programmi ben ponderati, senza riformare al centro e costituire le direzioni o sezioni con adatto personale, senza chiedere ai tecnici quanto costavano abbiamo detto loro: queste opere ci vogliono, compitele comunque si sia e quanto più presto è possibile.

Era necessaria una parola di difesa perchè le accuse sono esagerate, perchè non si migliora un corpo d'ingegneri deprimendone ogni giorno il morale. Non di solo pane si vive.

È una questione grave questa del Corpo del Genio civile, è più grave di quella del personale delle altre amministrazioni, perchè se nelle altre amministrazioni con le ispezioni e con le istruzioni voi potete dare indirizzi, facilmente guidare e correggere, non si raddrizza più un progetto sbagliato da un ingegnere, il quale non abbia saputo dedurlo dall'esame del terreno e dal vivo aspetto delle cose; la traccia dell'errore rimane sempre, e se si aggiunga deficienza nel saper dirigere la costruzione, si va incontro a danni rilevanti. E giacchè sono su questo argo-

mento, mi consenta la Camera che dica che se ogni giorno ripetiamo critiche acerbe all'indirizzo del personale del Genio civile, è anche doveroso citare fatti che tornano a decoro suo come onorerebbero il corpo tecnico di qualsiasi altro Stato che li avesse compiuti. Ma non c'è niente di più vero quanto essere difficile vedere ed apprezzare le cose che più ci sono vicine. Ne volete una prova? Noi abbiamo l'esempio, la dimostrazione della mia asserzione sotto i nostri occhi, a Roma, dove si stanno compiendo delle opere di grande importanza e tra noi ben pochi ne parlano, pochi le hanno vedute; alludo ai lavori del Tevere che sono un titolo d'onore per chi li ha proposti, per il Parlamento che li ha votati, ma anche, lasciatemelo dire, per il corpo tecnico che gli ha progettati e che gli ha diretti e gli dirige. Io ebbi la soddisfazione di sentire, da tecnici stranieri e dai professori che hanno accompagnato a visitare quei lavori gli studenti delle rispettive scuole d'applicazione, lodare altamente quanto fino ad ora si è compiuto, e badate fra altro che l'applicazione dell'aria compressa che si fa nei lavori del Tevere è la più estesa che si sia fatta fino ad ora. Bisogna ricordare anche il porto di Genova. Là si sono compiute opere importantissime di ogni specie, corrispondendo a tutte le necessità tecniche ed anche agli impegni per il concorso del duca di Galliera.

Forse ubicazione, aumento certo del commercio potranno consigliare od imporre altri lavori, ma quelli compiuti hanno raccolto il plauso dei competenti.

Altri esempi potrei citare anche nella tanto criticata materia delle ferrovie ma non voglio dilungarmi. Accennerò anche che nei fiumi abbiamo compiute opere studiate ed ammirate da tutti gli stranieri competenti.

Vi è una tendenza nel Governo, della quale si è parlato anche l'anno scorso in questa Camera e sulla quale credo opportuno richiamare di nuovo l'attenzione, quella cioè di costituire tanti corpi tecnici speciali, quasi per ogni singolo Ministero, e ciò per servizi che di speciale hanno il nome ma non già la sostanza, e l'avessero anche, credo pur sempre dannoso l'indirizzo che si è preso. È una questione grave sotto due punti di vista, l'uno il danno che ne viene al Corpo del genio civile, perchè è proprio una menomazione del suo prestigio questa di togliere dalla sua direzione lavori importanti, l'altra per la pubblica finanza. Si creano degli organismi nuovi i quali secondo è di tutti gli organismi tendono a crescere ed esigono un dispendio sempre maggiore, che

non esito a dire si può risparmiare con vantaggio del servizio e della buona condotta delle opere.

L'anno scorso, se ben ricordo, si disse: ma vedete, c'è da costruire un carcere in una data località, nell'ufficio del genio civile della provincia spesso non si trova un architetto capace di progettarlo, che si deve fare? Abbandonare l'opera od eseguirla in malo modo? Inconveniente simile si è spesso ripetuto.

Può esser vero. Noi in architettura siamo un po' deficienti di personale competente.

Ma, da queste promesse non ne viene mica la logica conseguenza che bisogna costituire tanti corpi speciali, mi pare ne venga solo che questo argomento è da studiare e che è necessaria una soluzione, ma studiata dal Ministero competente in materia tecnica, dal Ministero dei lavori pubblici, e non già dai Ministeri non tecnici, e ciascuno poi per proprio conto.

Si può con vantaggio procedere come in Francia, dove le varie amministrazioni al principio dell'anno domandano al Ministero dei lavori pubblici gli ingegneri che loro occorrono ed il Ministero vi provvede con ingegneri del corpo dei ponti e strade e gli sceglie adatti ai vari lavori cui devono essere adibiti.

Si può fare l'osservazione che nel nostro corpo del Genio civile, e lo dissi più sopra per l'architettura, non abbiamo ancora per ogni specializzazione numero e qualità di ingegneri quanti potrebbero occorrere, e sta bene, ma si può egualmente provvedere senza ricorrere alla peggiore delle soluzioni, quella della creazione di organismi tecnici nuovi.

Prendete degli allievi (e bisogna dirlo con soddisfazione le nostre scuole di applicazione danno dei buonissimi frutti, ma ciò non è apprezzato da noi abituati a giudicare eccellente ogni cosa di fuori e a tenere in poco conto le nostrane) metteteli sotto un ingegnere provato, e di questi quando si riduca la domanda ve ne sono quanti occorrono nel Genio civile, ed educerete in breve degli ingegneri i quali potranno e sapranno eseguire studi, dirigere servizi e compiere tutti i lavori richiesti dai singoli Ministeri.

Abbandonismo una via che danneggerà il corpo del Genio civile e riuscirà dannosa alle finanze dello Stato oltre quanto si crede.

Prego vivamente il ministro dei lavori pubblici di volere, insieme con i suoi colleghi, esaminare questa questione e risolverla in termini di reciproca convenienza.

Non vi dovrebbe essere difficoltà a trovare una

soluzione, la quale mostri la unità dello Stato quando si tratta di pubblica amministrazione, dimostri il concetto del Governo a non voler mostrare divisi da barriere i vari dicasteri.

Brevemente, se la Camera me lo consente, rettificarei alcune affermazioni dell'onorevole Vollaro.

Non sollevo ora la questione delle costruzioni ferroviarie poichè non fu sollevata da altri; ne discuteremo se sorgerà più tardi, ma intanto non voglio lasciare la Camera sotto un'impressione quale mi pareva che potesse prodursi dalle parole dell'onorevole Vollaro circa la questione dell'Eboli-Reggio. Tormentata questione questa dell'Eboli-Reggio! Più si lavora a risolvere il grave problema di questa linea e più si vuole da taluni dimostrare alla Camera ed alle popolazioni che nulla si è fatto, nulla o ben poco si vuol fare.

C'è la relazione dell'ispettorato, la quale dimostra lo stato della linea al 1° luglio 1888. Posteriormente si son indette le licitazioni private, ed oggimai per qualche centinaio di chilometri non vi è più che la esecuzione del contratto di appalto. Ora non capisco l'onorevole Vollaro, il quale asserisce che il contratto, per le licitazioni previste dalla legge del 1887 non potrà dare più i suoi effetti, e questo perchè è andata deserta un'ultima asta che si era indetta. Ma badi, onorevole Vollaro, se ne sono fatti parecchi degli incanti e sono già stati consegnati i lavori ai rispettivi appaltatori. Da un fatto parziale non si possono dedurre le conseguenze esposte dall'onorevole Vollaro. Io non voglio ripetere cose dette mille volte alla Camera; ripeto solo che c'è la relazione dell'ispettorato che mette in chiaro tutto che riflette questa linea. Già l'onorevole Genale ne aveva ordinato lo studio completo alla Società Mediterranea, ed il tracciato in qualche punto ha dato luogo a delle questioni che la Camera ricorderà come sono state gravi. Durante quella amministrazione si erano anche aperti all'esercizio una ottantina di chilometri. Più tardi, per applicare la legge del 1887, si è dovuto rivedere i progetti compilati dalle Società perchè non si poteva dare a prezzo fatto senza un accurato esame una linea così importante per difficoltà tecniche e per il costo. Degli argomenti pro e contro la forma del contratto prescelto ve ne sono molti, vi sono correnti opposte e giudizi diversi.

Nel Belgio, per esempio, si ritoraa a questo genere di contratti e fino ad ora almeno, con soddisfazione. Qui da noi aspettiamo prima di giudicarli! Se verremo facendo delle organizzazioni adatte, mettendo alla direzione degli uomini

capaci, credo che anche i contratti per licitazione privata non daranno luogo alle sorprese temute.

Indetta nuovamente l'asta anche gli altri tronchi dell'Eboli-Reggio e della Messina-Cerda potranno essere accollati: non vi ha ragione per ritenere che questo non avvenga. E non ho ragione poi di avere i timori dell'onorevole Vollarò, cioè che o l'onorevole ministro o le Società vogliano trovare argomenti nel capitolato, nelle varianti, od in altro per ritardare la costruzione della linea. Non ci vedrei il tornaconto per alcuno. Ma è certo che questa è una questione che avremo tempo di disputare.

Mi è sembrato che l'onorevole Brunicardi abbia espresso qualche dubbio sulla bontà del sistema prescelto con la legge del 1888, per la soluzione del nostro problema ferroviario quello cioè, di adottare tre soluzioni differenti ad un tempo. Ed io potrei dire con quattro modi aggiungendo il migliorato sistema delle concessioni per la legge del 1887 pure proposta dall'onorevole Saracco. Ma anche su questa legge vedremo il tempo che cosa ci dirà. Per parte mia, credo che sia stato un buon concetto quello di utilizzare tutte le forze, tutti i capitali, in diversi modi raccolti, per affrontare il vasto problema, intorno al quale ci affaticavamo. Ho fede che i risultati saranno buoni, spero soprattutto, che quella legge ferroviaria segni proprio la chiusura di polemiche, di agitazioni tanto dannose alla nostra vita politica.

Deve essere nel cuore di tutti voi come è ancora vivo nel mio il ricordo delle toccantissime parole, con le quali l'onorevole Plastino, inneggiò alla pace ferroviaria, che abbiamo stipulata con la legge del 1888. Non discutiamo i termini della pace, non lesiniamo le stipulazioni, perchè verremmo a suscitare delle questioni spinosissime, e già l'onorevole Vollarò mi pare che sia con l'animo agitato; perchè saranno esigue le economie che si otterranno, gravi le conseguenze, perchè è triste il pensiero che le leggi che il Parlamento vota si mutino, se si mutano i ministri.

Quando verrà in discussione l'articolo 2 della legge spero sarà parlato più diffusamente sulla proposta che non esito per mia parte a ritenere pericolosa.

Intanto io credo di potere asserire che sul sistema adottato per la risoluzione del problema ferroviario c'è tempo a discuterne, certo ha permesso di affrontare l'intero problema ferroviario e legislativamente risolverlo.

Quanto all'Eboli-Reggio è una linea difficilissima, ed anche la Catanzaro-Stretto Veraldi

ha sofferto ritardo, per la questione della ubicazione della stazione di Catanzaro.

Ma per ora asserisco che non sono giustificate le accuse, e non credo che ci sia da avere quell'eccessiva trepidazione che ha manifestato l'onorevole Vollarò.

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

Brunicardi. L'onorevole Marchiori mi ha mal compreso. Io non ho inteso di dire che l'onorevole Saracco non ha presentato leggi importanti al Parlamento: tutt'altro. Io ho fatto la storia dell'organizzazione del servizio ferroviari unicamente per dire all'onorevole Finali che egli trova il problema quasi allo stato vergine e che quindi sarà per lui maggior vanto il risolverlo.

Del resto non ho fatto critiche nè al ministro, nè ai progetti presentati. Mi sono limitato alla storia.

L'onorevole Marchiori mi ha poi mosso un'accusa che io non merito. Egli ha detto che io ho attaccato il Genio civile...

Marchiori. Tutt'altro.

Brunicardi. ...ed ha detto che è popolare l'attaccare il Genio civile. Forse l'attacco è venuto da qualche altro collega...

Marchiori. Non alludevo a lei.

Brunicardi. Va bene, ma giacchè ho facoltà di parlare, io debbo rispondere fu questa parola *popolare*. Le accuse al Genio civile non sono venute solo dal pubblico e dal popolo, ma disgraziatamente anche dai ministri in quest'Aula.

Una voce. È la verità.

Brunicardi. ...tanto è vero che l'onorevole Baccarini si è trovato, in altra occasione, in dovere di far sentire la sua autorevole parola per difenderlo.

Del resto mi unisco di tutto cuore agli elogi che l'onorevole Marchiori ha fatto a questo benemerito Corpo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Passerini.

Passerini. Lette alcune parole della relazione del bilancio dei lavori pubblici, e sentite da diverse parti e in diversi tempi le accuse che si fanno sempre a quel povero corpo del Genio civile, io mi era iscritto per difenderlo, ritenendo che fosse mio dovere di farlo.

Però dopo che ha parlato il mio amico Marchiori, a me restano pochissime cose da dire, e più che fare delle osservazioni rivolgerò alcune preghiere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè studi e veda davvero se non sia il caso di metter mano ad un riordinamento di

questo corpo del Genio civile, il quale ha bisogno di essere moralmente rialzato nell'interesse pubblico.

Come volete che un corpo, a cui sono affidati i più alti interessi del paese, vi soddisfi con tutto l'amore, con tutta la diligenza, con tutto lo studio che il paese ha diritto di pretendere sostenendo la grande spesa che è necessaria per questo corpo, quando ogni giorno si vede menomato nelle sue attribuzioni?

Perchè, dico io, sottrarre alle attribuzioni del Genio civile la parte più importante dei lavori pubblici, la parte delle ferrovie, per la quale si è voluto costituire un corpo separato?

Mi si dirà che questo corpo è stato costituito in parte (badate, in piccola parte) di personale preso dal Genio civile. Mi si dirà che alle costruzioni si chiamano aggregati ingegneri del Genio civile.

È vero, ma sapete quale vantaggio hanno questi ingegneri del Genio civile che vengono aggregati soprattutto per la sorveglianza dei lavori? Che quando capitano le promozioni da fare, il Comitato del Genio civile non li ha al servizio generale, e non se ne occupa; l'ispettorato che pur fa le sue promozioni nel suo ruolo speciale, quando gli ufficiali del Genio civile aggregati a quel corpo domandano di essere presi in considerazione e promossi, risponde che essi fanno parte del Genio civile, e nel servizio ferroviario non sono che a titolo provvisorio.

Ora io non dirò altro. Mi pare che queste poche parole bastino a far conoscere in che condizioni si trovi questo benemerito corpo, che da tutti è, diciamolo pure, continuamente maltrattato.

Eppure se noi avessimo la buona abitudine che hanno altri paesi, di stampare continuamente, di far conoscere al pubblico i lavori che questo corpo compie, credo che il Genio civile d'Italia non scomparirebbe dinnanzi a quelli degli altri paesi. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vigoni.

Vigoni. Parmi opportuno dire alcune parole sopra una osservazione fatta dall'onorevole Passerini. Egli, se non ho frainteso, crede che per rialzare il prestigio del Genio civile gioverebbe di fare un corpo solo degli ufficiali del medesimo e di quelli addetti all'ispettorato ferroviario. Veramente mi pare che al punto a cui sono le cognizioni tecniche tanto nell'ordinamento della istruzione come nell'applicazione, questo sistema condurrebbe a tutt'altro effetto.

Passerini. Chiedo di parlare.

Vigoni. Credo anzi che sia opportunissimo il distinguere la carriera del personale tecnico dipendente dal Ministero dei lavori pubblici, e che ciò non si sia fatto abbastanza, e che sarebbe desiderabile per l'avvenire fosse più marcata una tale divisione.

Negli stessi istituti tecnici superiori si fanno dei corsi speciali per gli ingegneri civili e per quelli industriali o meccanici, e così converrebbe che anche nella carriera degli ingegneri governativi fosse mantenuta analoga distinzione, anzi oso dire che essa sia specializzata maggiormente, che si tengano ingegneri specialmente addetti alle ferrovie, altri ai lavori propriamente del Genio civile, ossia costruzione di ponti e strade e se si vuole lavori architettonici, altri ai lavori idraulici. Credo che questa distinzione offrirebbe agli ingegneri maggiori mezzi per estrinsecare le loro attitudini: gli ingegneri troverebbero delle soddisfazioni che ora non possono trovare dacchè vengono indifferentemente applicati a studiare ora un canale, ora il regime di un fiume, ora a progettare una strada, ora alla costruzione di una ferrovia, ecc. Se vi furono degli errori che si deplorarono in questa Camera e fuori, e molte volte pur troppo a ragione nei progetti e nella esecuzione delle opere pubbliche, ne fu causa precisa questa universalità che si è voluta pretendere negli ingegneri.

Che se l'onorevole Passerini vuole invece alludere a certi incarichi di competenza del Genio civile sottratti al medesimo ed istituiti presso altri dicasteri, ha, secondo il mio avviso, giusto fondamento la sua argomentazione.

Giacchè ho facoltà di parlare, aggiungerò, in relazione a quanto ho detto, che l'organizzazione dell'ispettorato ferroviario, si dica ispettorato o direzione generale delle strade ferrate poco importa, è provvida. Credo che questa istituzione la quale fu ordinata con un primo decreto e che dovrà essere certamente suscettibile di perfezionamenti mano mano che si verrà estrinsecando l'applicazione della legge del 1885 sull'esercizio delle strade ferrate, possa riuscire di grande utile all'amministrazione non solo, ma anche al pubblico servizio.

Nella relazione sulle costruzioni e sull'esercizio delle strade ferrate italiane, testè pubblicata, si trova appunto un capitolo il quale tratta dell'ispettorato delle strade ferrate e delle diverse mansioni che furono affidate al medesimo: soltanto scorrendo quella relazione, chicchessia può farsi un chiaro concetto dei molti ed importanti uffici che sono attribuiti all'ispettorato.

Non voglio dilungarmi ed entrare in dettagli che sarebbero d'indole troppo tecnica per essere trattati in questa Camera; ma desidero che sia rilevato come quest'organizzazione, la quale in fondo sussiste fino dal 1872, quando fu istituita la Direzione generale delle strade ferrate e fu solo modificata nel nome e coordinata meglio alle esigenze delle nuove forme che andava ad assumere l'esercizio delle ferrovie con la legge del 1885, sia da conservarsi e da perfezionarsi con somma cura e non già da compenetrarsi con altri servizi del Ministero dei lavori pubblici, come accennava l'onorevole Indelli.

Passerini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Passerini. Io ho domandato di parlare, perchè pare che l'onorevole Vigoni abbia inteso con le mie parole che l'ispettorato debba essere soppresso, ciò che non ho mai detto.

Vigoni. No, no.

Voci. No; è stato l'onorevole Indelli.

Indelli. Sono stato io; reclamo la paternità.

Presidente. Onorevole relatore, desidera di parlare?

Voci. A domani! a domani!

Altre voci. Parli, parli.

Romanin-Jacur, relatore. Onorevole colleghi, come accade di sovente...

Voci. Domani! domani!

Presidente. Parli, onorevole relatore.

Romanin-Jacur, relatore. Onorevoli colleghi! Come accade di sovente, il compito del relatore della Commissione del bilancio dei lavori pubblici nella discussione generale si riduce a ben poca cosa, perchè, essendo, per consuetudine, rimandate le questioni consuete ai singoli capitoli, il relatore deve riparlare quando si presentano per una soluzione determinata. Ma questo anno, veramente, il dover mio è ridotto a dimensioni minori ancora più del consueto; in quanto che furono così poche le osservazioni rivolte alla Commissione del bilancio, che proprio il solo desiderio di occupar la Camera lungamente, desiderio che non è certo il mio, potrebbe indurre il relatore a pronunciare molte parole.

Mi limiterò, dunque, a rispondere solo per la parte per la quale gli onorevoli oratori si sono diretti alla Commissione del bilancio lasciando all'onorevole ministro di rispondere per quella maggior parte che riguarda l'opera del Governo.

E comincerò dal mio amico Vollarò; il quale ha rivolto al relatore alcune domande, con forme benevoli, come è suo costume. Io mi farò un

dovere di rispondere brevemente a ciascheduna di quelle domande.

La prima riguarda una questione di calcolo.

Sulla differenza che passa fra il bilancio di previsione presentato dal Ministero e il bilancio dell'esercizio corrente, (tenuto conto delle variazioni portate con la legge di assestamento). Egli troverebbe in errore il relatore della Commissione, per una cifra di 7 milioni. Ora, se l'onorevole Vollarò si prende il disturbo di fare il confronto tra le spese che risultano nello stato di previsione, modificate con la nota di variazione, presentata il 30 aprile, e le cifre modificate per l'esercizio corrente dalla legge di assestamento, troverà precisamente che la differenza, per lire e centesimo, corrisponde a quella che è stata esposta nella relazione. E, per non far perdere alla Camera tempo in un minuto esame, dirò solo che si devono aggiungere al conto fatto dall'onorevole Vollarò anche le differenze in meno che risultano per somme che riguardano le strade, le acque, le bonifiche, differenze le quali non sono state comprese nelle due o tre cifre che egli ha enunciato.

Vengo alla dibattuta questione dell'allegato B, sollevata dall'onorevole Vollarò.

Ella, onorevole Vollarò, ha rilevato che il relatore non ha fatto che registrare ciò che gli fu presentato allo stato di documenti: cioè, che una parte delle somme assegnate dall'allegato B, con la legge del 1885, è stata dispendiata; che altra parte però ancora non è stata effettivamente pagata perchè riguarda somme che non hanno subito ancora liquidazione; che si prevede che le somme stanziata nell'allegato B non avrebbero potuto sopperire a tutti i bisogni, e che necessariamente occorreranno altre somme.

Qui mi permetta l'onorevole Vollarò di rettificare una sua affermazione. Non è assolutamente esatto quello che Ella ha esposto alla Camera che cioè coi 134 milioni di fondo assegnati nell'allegato B ed i nove circa a carico della Società delle ferrovie meridionali, si intendesse di provvedere assolutamente a tutte le opere che sarebbero risultate manchevoli per porre le ferrovie cedute alle Compagnie esercenti in buone condizioni. Con quel fondo il Governo intese di provvedere ai primi quattro anni di esercizio, dopo i quali avrebbe cominciato a funzionare la cassa degli aumenti patrimoniali a carico della quale sarebbero andati tutti i necessari aumenti di spesa.

E se l'onorevole Vollarò si compiace di osservare la mia relazione troverà che la Commissione si dilunga abbastanza sopra considerazioni

che riguardano la natura delle spese che debbono essere addebitate a questa cassa, lo stato nel quale essa si trova attualmente e a tutte le possibili eventualità che verranno in seguito.

Qui il ragionamento sarebbe davvero molto lungo se volessi addentrarmi a svolgere tutte le considerazioni che sono accennate nella relazione. Io, ora alle 6 e mezzo della sera, non imprenderò a farlo, persuaso che nel seguito di questa discussione probabilmente non me ne mancherà l'occasione.

Per il momento a me preme di rettificare quest'affermazione che era stata pronunciata alla Camera dall'onorevole Vollaro, e di pregarlo di rileggere le considerazioni che noi abbiamo espresse, le quali in gran parte corrispondono a quegli stessi desiderii di cui egli si è fatto oggi interprete alla Camera.

Non entrerò nella questione dei lavori per l'Agro romano così diffusamente e dottamente combattuta, fra di loro, dagli onorevoli colleghi Garelli e Tittoni.

Le osservazioni fatte sono tutte rivolte al Governo, gli si domanda conto non solo dei lavori ma altresì del modo nel quale esso ha organizzato la sorveglianza e la esecuzione della bonifica.

Intendo solamente di dichiarare che le osservazioni fatte da questi stessi egregi colleghi riguardano indirettamente il ministro dei lavori pubblici ed ancor meno direttamente il bilancio dei lavori pubblici, inquantochè per la legge del 9 luglio 1883, la quale assegnava i fondi che originariamente erano stati dalla legge del 1881 consacrati alla bonifica complessiva dell'Agro romano, si è fatta una distinzione netta di questi lavori.

Una parte, quella sulla quale oggi non è caduta contestazione, ma che anzi ha fornito argomento di lode, la parte idraulica, cioè costruzione di canali, applicazione di macchine, escavazioni di fossi, prosciugamento degli stagni di Ostia e di Maccarese, per una somma di 4 milioni, accresciuti poi degli altri milioni che si assegnarono colla legge dell'anno scorso, è rimasta affidata al Ministero dei lavori pubblici.

La parte poi della bonifica veramente agraria dell'Agro romano, per una somma di lire 1,200,000, è rimasta affidata, per competenza e per vigilanza, al Ministero di agricoltura e commercio.

E qui è da osservare che la Commissione del bilancio, chiamata per ragione di competenza tecnica e dell'assegnazione dei fondi, a pronunciare il suo giudizio sopra questi lavori, nelle

relazioni in cui o si domandavano aggiunte o si rendeva conto dei fondi medesimi, ha avvertiti parecchie volte taluni degl'inconvenienti ai quali ha alluso l'onorevole Garelli, come ha pure avvertito che, a suo avviso, colla somma, allora assegnata, di lire 1,200,000 non si potevano fare i lavori dalla legge decretati. Al di là di questo io non potrei rispondere, sembrandomi di aver già detto quello che per parte della Commissione poteva maggiormente interessare.

L'onorevole ministro risponderà intorno al funzionamento dei consorzii. È certo che la istituzione dei consorzii non è la cosa più facile di questo mondo, come non mancano difficoltà anche nel farli funzionare. Ma è certo che con un po' di buona volontà si potrebbe facilitare e di molto sia la costituzione sia il compito dei consorzii stessi.

Questa opinione esprimo come mia, tratto dalla simpatia che ho per questo genere di opere.

E vengo a dire senz'altro una parola relativamente alle espressioni che sono contenute nella relazione, e che hanno formato oggetto di osservazioni da parte di parecchi dei nostri colleghi.

L'onorevole Vollaro prima, gli onorevoli Brunnicardi, Marchiori, Indelli, Garelli, Passerini e Vigoni hanno chi in un senso, chi in un altro giudicate parole che sono contenute nella mia relazione attribuendole al Genio civile.

Alcuni come l'onorevole Vollaro le avrebbero giudicate troppo benevoli, ed ha attribuito alla mia natura benigna tali espressioni ritenute dolci; l'onorevole Brunnicardi con simpatica parola che si faceva udire oggi, se non erro, per la prima volta...

Voci. È la seconda.

Presidente. Ha già parlato altra volta.

Romanin-Jacur, relatore, ... alla Camera le ha giudicate addirittura severe. Io proprio tengo a dichiarare che sfido in tutte le relazioni che ho avuto l'onore di presentare alla Camera, sfido, dico i miei colleghi a trovare una sola volta che io abbia usato a riguardo del Genio civile parole meno che riguardose, e meno che benevole. Io non ho mai nominato il Genio civile, e se qualche volta ho preso la parola per parlare di esso, l'ho presa per difenderlo, perchè tengo a dichiarare che nel corpo del Genio civile ho degli amici rispettabilissimi coi quali, in parecchie occasioni ho lavorato, e mi dorrei assolutamente che si facesse strada fuori di quest'Aula il sentimento che io avessi detto male di questo rispettabile Corpo tecnico. (*Bene! Bravo!*)

Ma il mio dovere, ingrato dovere, onorevoli

signori, di relatore del bilancio dei lavori pubblici mi ha più volte costretto e mi costringe non a venire a guardare in un modo l'Ispettorato generale delle ferrovie, in un altro il Genio civile, ma tutto l'insieme dell'amministrazione dei lavori pubblici.

Parecchie volte, ed anche dettando questa relazione, mi sono trovato in faccia alla dolorosa necessità di dover dichiarare ed avvertire la Camera che grosse somme erano necessarie per lavori che si erano preventivati in un modo e si dovette riconoscere che per portarli a compimento si rendevano necessarie somme molto al di là di quelle che figuravano preventivate.

Io non ho mai parlato del Genio civile, ho solo detto anche in questa relazione che conveniva che l'amministrazione dei lavori pubblici fosse riformata in modo che gli inconvenienti gravissimi lamentati non avessero a riprodursi.

L'onorevole Indelli fa dei conti per dimostrare che l'Ispettorato grava da una parte nel bilancio ordinario, e poi con una somma ragguardevolissima anche il bilancio straordinario, io sono in debito di ricordargli, che se egli mi avesse fatto l'onore di leggere la mia relazione di quest'anno, avrebbe trovato anche quest'anno, giustificati quei capitoli della parte straordinaria che figurano per somme veramente poderose.

Quando il ministro che istituì l'Ispettorato delle ferrovie e ne aveva presentato il ruolo poco appresso, con domanda, che il ministro che gli succedette, confermò, chiese che il corpo reale del Genio civile, sistemato per la legge del 1882, fosse modificato e variato anche contemporaneamente quel decreto che costituiva l'Ispettorato delle ferrovie e ne stabiliva la organizzazione, e tutto ciò in sede di bilancio; la Commissione osservò, che queste modificazioni non si potevano fare in sede di bilancio, perchè entrambi questi corpi erano sistemati ed organizzati per legge speciali; dappoi- chè anche l'Ispettorato doveva considerarsi istituito in base alla legge del 27 aprile 1885.

E domandò invece al ministro una legge la quale sistemando come reputava conveniente il Genio civile, sistemasse anche, in modo rispondente ai bisogni, il corpo dell'Ispettorato.

Il ministro accettò questo concetto e continuò a mantenere questa promessa, per tutti gli esercizi successivi; e non è colpa certo della Commissione generale del bilancio, se queste modificazioni e sistemazioni non furono ancora fatte.

In questo frattempo, onorevole Indelli, Ella che mi ha preceduto nel compito non dilettevole di

relatore del bilancio dei lavori pubblici, e conosce i servizi meglio di me, sa benissimo che non si poteva lasciare un servizio così importante come quello delle ferrovie, senza il personale creduto indispensabile per sorvegliare l'esercizio ferroviario; ed io debbo ricordare che la Commissione del bilancio, fino dalla prima istituzione dell'Ispettorato, ha giudicato, d'accordo col Governo, che il primo ruolo non poteva dare un personale sufficiente alla importanza dei servizi che gli erano attribuiti.

Ammise quindi che era necessario aumentare la somma e di molto, e fu tratta dalla necessità, ad aumentare, nella parte ordinaria e nella parte straordinaria del bilancio, i rispettivi capitoli, in tutti gli stati di previsione che si sono succeduti dal 1885-86 in poi. E li abbiamo aumentati anche in sede di bilancio d'assestamento; imperocchè ci fu dimostrato che al riscontro dei prodotti non era adibito un personale sufficientemente numeroso per poter esercitarlo con efficacia.

Detto questo intorno all'ordine dei fatti, mi permetterò soggiungere che sulla convenienza di reclamare riforme del Genio civile e del regio Ispettorato io credo che nessuno più che il relatore, dirò meglio più che la Commissione del bilancio, abbia insistito finora onde a me non resta che riportarmi ai voti che stanno scritti nella relazione per associarmi a coloro i quali domandano che il ministro affretti la presentazione di una legge la quale dia pure a questo personale che da una parte si sente accusato e dall'altra si sente indifeso quell'assestamento che è corrispondente all'importanza dei servizi che presta, e che ha diritto di avere. Solo a questa condizione il paese potrà pretendere dai Corpi tecnici lavoro veramente utile e rispondente all'importanza del compito loro affidato.

Detto questo, io veramente non saprei che cosa altro aggiungere. Gli onorevoli colleghi che hanno parlato mi scusino se non ho dato loro sufficiente risposta.

Nella discussione dei singoli capitoli certo la occasione di parlare non mi mancherà e procurerò di soddisfare per tutto quel meglio che le mie forze consentono alle osservazioni che si compiaceranno rivolgermi. *(Bene!)*

Presidente. L'onorevole ministro parlerà domani?

Finali, ministro dei lavori pubblici. Sì, domani.

Presidente. Allora dichiaro chiusa la votazione ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

Comunicansi domande di interpellanza.

Presidente. Do intanto comunicazione alla Camera di alcune domande di interpellanza pervenute alla Presidenza.

La prima è dell'onorevole Imbriani:

“ Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dell'interno sugli arresti avvenuti a Milano e sull'opera sanguinosa della forza armata nell'Agro lombardo. ”

Altra domanda d'interpellanza sul medesimo argomento è la seguente:

“ I sottoscritti desiderano interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sulle cause che provocano l'agitazione della classe agricola in Lombardia e sui provvedimenti economici che il Governo intende adottare o proporre. ”

“ Ferrari Luigi, Marcora, Marin, Mayer. ”

Prego l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno di dichiarare, a nome del ministro, se e quando intenda di rispondere a queste domande di interpellanza.

Fortis, sotto-segretario di Stato per l'interno. All'onorevole Imbriani, trattandosi di interpellanza, non posso dire di rispondere subito, perchè il regolamento lo vieta. Se l'onorevole presidente non ha difficoltà, si potrebbe inscrivere nell'ordine del giorno di domani.

Presidente. Le faccio notare che anche l'altra è sullo stesso argomento

Fortis, sotto-segretario di Stato per l'interno. Ma l'altra è diretta al presidente del Consiglio.

Presidente. Ella, dunque, propone che sia iscritta nell'ordine del giorno di domani, in principio di seduta, l'interpellanza dell'onorevole Imbriani?

Fortis, sotto-segretario di Stato per l'interno. Sì.

Presidente. È presente l'onorevole Imbriani?

(È presente).

Accetta?

Imbriani. Sissignore.

Fortis, sotto-segretario di Stato per l'interno. Quanto all'altra, ne darò comunicazione al presidente del Consiglio.

Presidente. Onorevole ministro di grazia e giustizia, da più giorni diedi comunicazione alla Camera di una domanda di interrogazione dell'onorevole Marin.

È la seguente:

“ Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia se e quali provvedimenti egli trovi di prendere di fronte alla interpretazione data all'articolo 21 della legge 14 luglio 1887, n. 4702 dell'amministrazione finanziaria, secondo la quale il detto articolo sarebbe applicabile alla legge, di pari data, commutativa delle decime. ”

Siccome Ella, onorevole ministro, quando diedi comunicazione alla Camera di questa interrogazione, era assente, la prego di voler dichiarare ora se e quando intenda rispondere.

Zanardelli, ministro di grazia e giustizia. Siccome ho inteso che nella interrogazione si parla di interpretazione data a due leggi dalla amministrazione finanziaria, mi metterò d'accordo col ministro delle finanze, e dirò in altro giorno se e quando potrò rispondere.

Presidente. Ha inteso, onorevole Marin?

Marin. Sta bene.

Il deputato Arcoleo presenta una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Arcoleo a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Arcoleo. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Stato di prima previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'anno 1889-90.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Comunicasi il risultato delle votazioni a scrutinio segreto.

Presidente. Risultato della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Leva di mare sui nati del 1869.

Presenti e votanti	168
Maggioranza	85
Voti favorevoli	156
Voti contrari	12

(La Camera approva).

Autorizzazione ai comuni di Revigliasco, Paretto ed altri di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'esercizio 1889, la media del triennio 1884-85-86.

Presenti e votanti	168
Maggioranza	85
Voti favorevoli	134
Voti contrari	34

(La Camera approva).

Proroga del trattato di commercio e di navigazione italo-nicaraguense.

Presenti e votanti 171

Maggioranza 86

Voti favorevoli 160

Voti contrari 11

(La Camera approva).

La seduta termina alle 7 pom.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazione del deputato Del Giudice al ministro delle finanze intorno alle concessioni dei banchi del lotto.

2. Interpellanza del deputato Imbriani al ministro dell'interno sugli arresti avvenuti a Milano e sull'opera sanguinosa della forza armata nell'Agro lombardo.

Discussione dei disegni di legge:

3. Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1889-90. (39).

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

Roma 1889. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).