CLV.

1ª TORNATA DI VENERDÌ 12 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CHIMIRRI.

INDICE.

Disegno di legge (*Seguito della discussione*) *Pag.* 5601
Bilancio dei lavori pubblici:
Oratori:
BRUNICARDI 5605
PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. . . . 5606
VISCHI 5601

La seduta comincia alle 10.5.

Borgatta, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata antimeridiana di ieri, che è approvato.

Proposta sull'ordine del giorno.

Rubini. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Per l'economia della discussione, e per impedire che anche quest'anno si interrompa la discussione di questo bilancio, in attesa che sia approvato il disegno di legge relativo alla costruzione di strade nazionali e provinciali, io proporrei, se l'onorevole ministro lo consente, e la Camera lo accorda, che si abbinasse a questa la discussione generale di quel disegno di legge che è già inscritto nell'ordine del giorno, avendone l'egregio relatore, l'onorevole di Broglio, già presentata la relazione.

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho nulla da osservare.

Presidente. Onorevole Rubini, nella seduta antimeridiana non si può modificare l'ordine del giorno.

E poichè il disegno di legge del quale ella parla si trova al numero 26 dell'ordine del giorno delle sedute pomeridiane, aspetti stasera per fare la sua proposta.

Rubini. Ubbidisco alla osservazione del presidente.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97.

Ha facoltà di parlara l'onorevole Vischi.

Vischi. Ricorderà la Camera che nell'ultima discussione del disegno di legge per costruire nuove linee ferroviarie mi riservai di richiamare l'attenzione di quest'Assemblea e del ministro sull'osservanza delle leggi che promettevano a determinate regioni la costruzione di talune linee ferroviarie. L'onorevole ministro ebbe la bontà di riconoscere la giustizia di queste mie riserve e di invitarmi a discuterle in sede di bilancio dei lavori pubblici. Ed eccomi a fare il mio dovere.

Non ricorderò quale sia lo stato della le-

gislazione, inquantochè tutti noi lo sappiamo pur troppo, e l'onorevole ministro lo saprà più di noi per l'ufficio che così degnamente copre.

Le popolazioni interessate aspettavano lo adempimento di un impegno assunto dal legislatore, quando, per ragioni di bilancio, venne la legge Branca, la quale, ritardando l'adempimento dell'impegno stesso, non volle comprometterne l'esecuzione e stabilì 30 milioni precisamente a quest'uso.

I reclami furono molti, vivi e giusti, ed il Governo del Re non potè rimanere innanzi ad essi indifferente; e perciò il precedente Ministero, malgrado l'intendimento dell'onorevole Saracco di volere innanzi tutto liquidare le passività del passato, riconobbe che dovevasi in qualche modo provvedere. L'onorevole Saracco propose un disegno di legge relativo a spese di ferrovie complementari, disegno che, con qualche modificazione, divenne legge dello Stato nel 1894.

Erano così le cose quando, mentre le circostanze del bilancio, se non mutate, certamente non peggiorate, facevano sperare che il Governo si sarebbe indotto ad un maggior rispetto verso gli impegni assunti, è venuta la legge preparata dall'onorevole Saracco e difesa dall'onorevole Perazzi, legge alla quale ho alluso fin da principio, quella, cioè, per la costruzione delle linee di Campobasso, Isernia, ecc. Nella discussione di quella legge, mentre l'egregio relatore onorevole Rava, che mi duole di non veder presente, richiamava l'attenzione del ministro, sul dovere imprescindibile di fare onore agli impegni assunti, l'onorevole ministro ci disse cose, che se vanno lodate dal lato della franchezza e della lealtà non possono certo riuscire troppo liete per le popolazioni interessate, e per noi che abbiamo qui l'onore di rappresentarle. L'onorevole ministro ci fece comprendere, senza ripetere il noto verso di Dante, che bisognava lasciare ogni speranza, perchè non solamente i trenta milioni non potevano essere aumentati, ma anzi da quella somma egli aveva prelevato 4 milioni e mezzo per destinarli ad altri usi, diminuendo così il primitivo stanziamento.

Se così stanno le cose, non sarà ardita la domanda ch' io rivolgo al Governo di spiegarsi con tutta precisione, affinchè sappiamo qual'è la sorte che ci tocca. Il ministro non ha il coraggio, e non può averlo, di dire che quelle leggi sono destinate a rimanere lettera morta, ma ce lo lascia intendere.

Confido che l'onorevole Perazzi vorrà porre tutto il suo ingegno a elaborare col suo collega del tesoro un provvedimento atto a mantenere alto l'onore della firma del legislatore ed a voler sodisfare aspirazioni, le quali non partono da desideri di lusso, e di comodità di vita, ma dall'assoluta necessità di avere mezzi di comunicazione. Mezzi di comunicazione, onorevole ministro, che, nella Provincia che conosco di più, perchè ho l'onore di rappresentarla alla Camera, alludo alla provincia di Lecce, sono un bisogno imprescindibile, non pure per le sorti dell'economia locale, ma nell'interesse stesso della economia nazionale.

Là abbiamo la fortuna di avere terre fertilissime e prodotti, specialmente in certi generi, abbondanti; che, dico fra parentesi, più abbondanti sarebbero se avessimo quell'acquedotto, che il ministro dice di volerci dare, ma che finora è solamente sulla carta; là abbiamo dei prodotti di cui non si può pretendere tutto intero il consumo sul posto; e ci vediamo nella condizione di non poter vendere questi prodotti, appunto perchè manchiamo di mezzi di comunicazione e di trasporto.

Detto questo, passo subito, per desiderio di brevità, a dar lode all'onorevole ministro del disegno di legge, che ci ha presentato, circa l'aumento, da tre a 4,000 lire, del concorso chilometrico per le ferrovie, dette private. In quel disegno di legge si dice che saranno prese in speciale considerazione le domande delle Provincie del Mezzogiorno. Questa promessa mi commuove moltissimo perchè è sempre una parola benevola; e noi meridionali, di cuore abbastanza sensibile, molte volte finiamo col contentarci anche delle sole promesse. Almeno questo abbiamo fatto per circa 35 anni!...

Ma mi auguro che l'onorevole ministro vorrà mantenere questa promessa e tentare un'altra combinazione, che accenno. Qualora gli riuscisse difficile (perchè bisogna pur essere ragionevoli qualche volta, se non sempre) di trovare i mezzi opportuni per mantenere quei tali impegni legislativi a favore delle Provincie che aspettano le ferrovie, veda un po' se si potrà con modificazioni alla legge, cui ho alluso, del concorso chilometrico, o

con un qualunque altro sistema, fare in maniera, che l'una legge aiuti le altre precedenti, e gli impegni con esse presi siano mantenuti.

Mi permetta l'onorevole ministro, e mi permetta la Camera, che io parli per due minuti di un brevissimo tronco ferroviario che ha formato, come è naturale, oggetto della mia maggiore cura, e per il quale non arrivo ancora a comprendere come e quando si troverà una soluzione. Alludo a quel piccolo tronco ferroviario che dovrebbe unire la stazione al porto di Gallipoli.

La legge che ordinò la costruzione del tronco ferroviario Zollino-Gallipoli stabiliva che esso dovesse arrivare fino al porto di Gallipoli. Ma, via facendo, accadde a noi il contrario di quel che accadde in altre regioni. In altre regioni si sono fatte costruzioni non stabilite dalla legge: da noi quelle stabilite dalla legge o non sono state eseguite, ovvero si sono eseguite male e incompletamente!

Si è arrivati alla stazione di Gallipoli e non si è andati più oltre. Non si allarmi nessuno, poichè si tratta di poche decine di metri. La cosa può sembrare di poca entità; ma per chi conosce l'importanza e le condizioni specialissime del porto di Gallipoli per la esportazione degli olii, comprende subito che è cosa questa, di cui parlo, di grandissima importanza commerciale. Ora, che cosa è accaduto? Quando presentiamo i nostri reclami dicendo: rispettate la legge che ci ha promesso questa piccola ferrovia, ci si dice: questa è ferrovia nuova, ed al riguardo tutto è rimandato; i denari non ci sono. Ma quando osserviamo che i danari erano stati pure preventivati per la spesa, e che non so perchè furono poscia distratti; ci si osserva che un lavoro di liquidazione era stato fatto. Non so più come dobbiamo raccapezzarci e quasi quasi limiterei il mio desiderio a questo, di sapere quale Erode o quale Pilato debba giudicarci!

Onorevole ministro, mi sono permesso di rivolgermi a Lei privatamente, ed Ella ha avuto la grande bontà di darmi risposta verbale ed in iscritto; e con quella risposta ha riconosciuto che i suoi predecessori avevano assunto degli impegni a favore della nostra domanda; ha riconosciuto che era nel proponimento dello stesso onorevole Saracco di voler provvedere con quella tale sua proposta che divenne poi la legge del 1894; ma ha detto che, siccome la Camera allora diminuì lo stanziamento chiesto dal suo predecessore, non ha più i mezzi per poter mantenere gli impegni che si erano assunti per questo piccolo tronco ferroviario.

Guardino un poco gli egregi colleghi quanto siamo sventurati noi! Precisamente in quella limitazione di fondi fatta dalla Camera dovevano entrare i pochi metri del tronco Stazione-Porto di Gallipoli!... Eppure la Camera ciò non volle, e certamente non disse.

Onorevole ministro, mi affido alla sua giustizia perchè trovi modo di rispettare, non dirò solamente gli impegni assunti dalla legge, ma, direi quasi, gli impegni contrattuali esistenti tra il Governo e gli altri enti che contribuirono alla costruzione di quella linea, e mi aspetto al riguardo una risposta categorica da parte dell'onorevole ministro.

E poichè mi trovo a parlare di Gallipoli, mi consenta il ministro che io gli faccia due preghiere, con eguale brevità.

L'una riguarda la stazione, ed è questa: Nella stazione di Gallipoli vi è un ponte a bilico, che non pesa al di là di 20 tonnellate. Ora accade che, specialmente per il trasporto dei vini, i vagoni superano sempre questo peso. Ed allora che cosa ne segue? Bisogna caricare a Gallipoli e pesare a Brindisi o altrove i vagoni. E siccome si deve lasciare un certo spazio per la fermentazione dei vini, molte volte si caricano incompleti quei vagoni. La cosa può sembrare di poco momento, ma ha una grande importanza pratica, giacchè i vagoni si pagano per il peso intiero; ed è accaduto a qualche casa commerciale di pagare per il trasporto di una certa quantità di vini 900 lire di più, di quello che corrispondeva al peso vero.

Credo che non pericolerà la finanza dello Stato, se il ministro vorrà ordinare che sia messo in quella stazione un ponte a bilico di una portata maggiore.

L'altra preghiera è relativa al porto di Gallipoli. Sa l'onorevole ministro, che in quel porto si fanno alcuni lavori di escavazione e di riparazione. I lavori sono tutt'altro che finiti e mi viene annunciato dall'egregio sindaco di Gallipoli, che dal Ministero sia stata data istruzione agli appaltatori od impresari che sieno (io, salvo il rispetto dovuto alle persone, non m'intendo d'imprese, nè voglio intendermene), che vi sono al riguardo pel

porto di Gallipoli, che si sospenda addirittura il lavoro; e ciò, si dice, per intraprendere altri lavori in un altro porto.

Spero che la notizia data all'ottimo sindaco di Gallipoli, sia inesatta; ma ad ogni buon fine voglio ricordare all'onorevole ministro le bellissime parole scritte dall'amico mio, onorevole Di Broglio, nella sua relazione, quando approvava le dichiarazioni del ministro, cioè di non volere interrompere i lavori portuali; in quanto che con tale interruzione si distrugge quello che si è già fatto e si crea in appresso il bisogno di rifar tutto da capo con danno del commercio, e del bilancio dello Stato.

Confido, ripeto, che l'onorevole ministro mi vorrà assicurare, che davvero questi ordini non siano stati dati e che i lavori, che si stanno eseguendo, saranno ultimati nei termini stabiliti.

Dopo ciò, dirò poche parole su di un tema, per il quale ho già presentato un ordine del giorno, quello relativo ai lavori di bonifica.

È una mia antica convinzione che, nelle condizioni presenti del bilancio dello Stato, non potendosi sperare che i lavori di bonifica siano eseguiti in forza di quella legge, che li poneva tutti a carico dello Stato, salvo il concorso dei Comuni, delle Provincie e degli altri interessati, si debba dare maggiore forza e più larga applicazione alla legge posteriore, la quale prescrisse che i lavori fossero fatti a cura ed a spese degli enti e dei cittadini interessati e con un largo concorso del Governo.

In questo modo, il Governo, pur contribuendo, può essere più pronto alle richieste ed i lavori possono essere intrapresi più facilmente.

È inutile spendere parole per dimostrare l'urgenza e la necessità di simili lavori.

Noi della provincia di Lecce ci troviamo in una posizione affatto eccezionale. Le nostre paludi hanno l'alto onore, che nessuno ci vorrà invidiare, di esser considerate di prima categoria, perchè sono così intense, così pestilenziali e così estese da dar loro questo posto di distinzione; e perciò, mentre riconosciamo la difficoltà in cui si trova il Governo di fare quello che, pure, la prima legge aveva promesso e che pure venne fatto in talune regioni con la spesa di molti milioni, vogliamo almeno metterci in condizione di ottenere il favore della seconda legge cui alludo.

Comprendo che, per giustizia distributiva, dovrebbesi a noi dare il favore della prima legge; comprendo bene l'alta missione dello Stato (senza fare qui professione di fede politica di socialismo della cattedra); lo Stato dovrebbe compiere questo suo dovere; ma noi vogliamo le bonifiche, e ci sottoponiamo alla legge delle attuali asprezze del bilancio.

Sin da quando era al banco dei ministri il compianto Genala, dissi però che bisognava fare in modo che i Consorzi si costituissero; e però, vista e considerata la difficoltà di queste iniziative, specialmente in certe regioni, proposi allora, e la Camera accettò, un emendamento alla legge col quale fu resa obbligatoria la costituzione dei Consorzi, però limitatamente alla esecuzione e conservazione degli accennati lavori.

L'onorevole Genala, accettando l'emendamento mio, che passò nell'articolo primo della legge 1893, promise un'altra legge, che tutta avrebbe risoluta la importante materia. Ed infatti l'egregio uomo si dedicò subito agli studi relativi, valendosi dell'opera dell'egregio collega Guerci ed interrogando quanti per necessità di cose avevano dovuto studiar la questione, ed anche me, e preparò un disegno di legge.

La morte tolse alla patria un egregio uomo ed a noi, che aspettavamo, una legge benefica.

Nel passato anno ritornai sull'argomento e l'onorevole Saracco, per quanto non consentisse esplicitamente, promise, come bene ha ricordato l'onorevole relatore, che avrebbe studiato ed anche provveduto. Ora rinnovo la preghiera all'onorevole ministro Perazzi aggiungendo però che non basta dichiarare obbligatori i Consorzi; ma che, vista la santità dello scopo cui mirano le bonifiche, il Governo dovrebbe, per mezzo dei suoi prefetti ed agenti, eccitare le iniziative private affinchè si costituissero i Consorzi.

Ed il Governo ciò dovrebbe fare maggiormente in talune provincie, dove la iniziativa privata non è molto pronta, come disse ieri l'onorevole Brunetti Gaetano, che ringrazio dell'appoggio da lui dato a questa mia antica idea, e dell'approvazione espressa all'accennato mio emendamento alla legge Genala del 1893. Non si sa se per un avanzo dell'educazione avuta dalle passate tirannie o se,

come un collega, interrompendomi, osserva, per la mancanza di fondi, la iniziativa manca. Ora, vista la necessità e l'urgenza del provvedimento, noi dobbiamo sollecitare il Governo a contribuire nei limiti della legge, e ad eccitare gl'interessati a fare il loro dovere, sia pure con sacrifizi, perchè se vi sono determinati benefizi per cui il Governo non dovrebbe aspettare le sollecitazioni, anzi per il primo dovrebbe invitare le popolazioni ad agire; gl'interessati d'altra parte devono ricordarsi che l'ottimo è nemico del bene e che occorre far presto.

Mi auguro che l'onorevole ministro (anche non potendo far diversamente da quello che fanno tutti i ministri dei lavori pubblici, di dare cioè delle semplici e misere promesse) ne dia a me delle esplicite.

Mi auguro pure che queste promesse non debbano essere ricordate anno per anno; perchè altrimenti ci verranno non solamente a mancare i beneficî che invochiamo, ma ci verrà a mancare ancora una cosa, che vorrei non finisse mai, cioè la fiducia nella serietà di quello che noi discutiamo e deliberiamo (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

Brunicardi. Per mostrare tutta la deferenza e la simpatia che mi ispira l'onorevole ministro dei lavori pubblici, prometto che sarò brevissimo; e che, al contrario dell'onorevole Vischi, manterrò la parola. (*Si ride*) Debbo fare un'altra promessa: non farò alcuna raccomandazione d'indole locale; le mie raccomandazioni saranno d'indole generale, non tendono a peggiorare le condizioni del bilancio, ma anzi possibilmente a migliorarle. Come relatore del bilancio di previsione del 1894-95, ebbi l'onore di presentare, a nome della Giunta generale del bilancio, alcuni desiderati che furono accolti con molto favore tanto dalla Camera, quanto dal ministro. Ma disgraziatamente sembra che due anni non siano stati sufficienti per studiare le riforme allora invocate e promesse: ed io mi trovo quindi nella necessità di far nuovamente queste raccomandazioni al nuovo ministro, nella speranza di essere più fortunato di quel che non fui pel passato.

La prima raccomandazione concerne una revisione dell'elenco delle strade nazionali. L'onorevole ministro sa meglio di me che la legge che stabiliva i criteri per le strade nazionali è del 1865; ma, dal 1865 ad oggi, si sono costruiti 15,000 chilometri di strade ferrate. Quindi, ci troviamo in queste condizioni: che, in alcune regioni, alcune strade sono classificate nazionali, mentre, in altre regioni, probabilmente sarebbero appena classificate come strade comunali obbligatorie di felice memoria.

Il mio ordine del giorno è chiarissimo e il ministro sa benissimo a che cosa tenda. Un'altra raccomandazione importante io faceva allora, ed oggi ripeto. Si guardi alla classificazione delle opere idrauliche di seconda categoria. È una cosa utile, nell'interesse del bilancio dei lavori pubblici; utile anche all'equità ed alla giustizia; e credo sia resa necessaria anche per l'ultima legge Genala del 1893, la quale tende a stabilire una terza categoria che sarebbe un termine medio fra la seconda e la terza categoria dell'antica legge.

È una raccomandazione intorno alla quale richiamo più specialmente l'attenzione del ministro.

Un'altra raccomandazione facevo allora e ripeto oggi. Per le bonifiche comprese negli antichi editti, si stanziano, tutti gli anni, certe somme; quest'anno, si stanzia 1,800,000 lire. Ma con qual criterio? Tutto è all'arbitrio dell'amministrazione. C'è un piano? Si sa quanto manca per terminare queste bonifiche? Niente. Ora, sarebbe bene che la Camera fosse informata del modo come procedono questi assegnamenti, ed anche quanti anni manchino per terminare queste bonifiche incominciate ai tempi dei Borboni e dei papi, e non ancora ultimate.

Poi, raccomandavo con tutto il calore la economia nell'esercizio delle strade ferrate.

A me sembra strano come non se ne sieno preoccupati vigorosamente al Ministero dei lavori pubblici. Ricordo che furono fatti alcuni studi, furono nominate Commissioni, ma non credo che sieno arrivate a nessun risultato.

La Commissione che davvero fece un gran lavoro fu quella per la Cassa pensioni e per Cassa soccorso. Quella ha lavorato molto ed ha scoperto anche molto, perchè la prima Commissione accertò un debito di 34 milioni, poi s'andò a 50 milioni, poi a 80 e poi a 100 e poi ultimamente, credo, a 120. È stata l'unica Commissione che abbia lavorato molto al Ministero dei lavori pubblici ed abbia dato risultati abbastanza edificanti. Il servizio eco-

nomico delle strade ferrate s'impone, non fosse altro per logica, per necessità, per tutte le ragioni.

L'onorevole ministro sa che le strade ferrate sono esercitate secondo la legge del 1865 e il regolamento del 1873; ma quante cose non si sono fatte dal 1873 ad oggi? Si sono costruite le linee di grandissimo interesse nazionale attraverso gli Appennini e le Alpi, e si sono poi costruite tutte le linee d'interesse assolutamente locale (per le quali sarebbe stato meglio se si fossero fatti dei *trams* o delle ferrovie assolutamente economiche) le quali costano per l'esercizio quello che costano le grandi linee.

Figuratevi che la linea Sparanise-Gaeta, che rende 2,300 lire al chilometro di entrata lorda, costa appunto quanto costa la Genova-Alessandria, che ne rende 80 mila. Ma è possibile tutto questo? Ma fuori di qui, in Inghilterra, ed in America vi è meno sorveglianza e un servizio molto più economico; noi solamente spendiamo tanto, perchè ne abbiamo molti, pare, dei danari da buttar via!

Intorno a quest'argomento, ripeto, faccio le più vive raccomandazioni al ministro dei lavori pubblici.

Mi unisco poi alla raccomandazione dell'egregio relatore, quando raccomanda la sollecitudine nella liquidazione; e non insisto su ciò, perchè è così evidente il vantaggio che ne viene allo Stato, sotto tutti i rapporti, direttamente ed indirettamente, che è superfluo il parlarne.

Come vede l'onorevole ministro, io non ho fatto raccomandazioni, nè intendo di farne, d'indole locale.

Io lo prego di studiare bene le accennate riforme. Egli sa che il bilancio dei lavori pubblici è stato oramai assottigliato, addirittura decimato. Fare altre economie nel bilancio è impossibile perchè i tagli sono stati troppo profondi: le economie vere le troverà se egli farà in modo che certi contributi siano assegnati con più equità e con più parsimonia.

Del resto il bilancio dei lavori pubblici è ridotto ad 81 milioni, e questi 81 milioni non rappresentano certamente lavori da farsi. Se voi togliete i 25 milioni per le costruzioni, e pel fondo di liquidazione, e 12 milioni pel personale, restano 44 milioni, con cui si deve pensare alla manutenzione di tutti i lavori, alle strade, ai porti, ai fari, alle spiaggie, alle opere idrauliche di 1ª, 2ª e 3ª categoria ed alle bonifiche.

Pensi poi l'onorevole ministro che si devono spendere 12 milioni pel personale. Che cosa vuol dire questo? Vuol dire che noi abbiamo sempre lasciato sussistere il vecchio organismo, che non abbiamo fatto niente per rendere l'amministrazione più razionale, più adatta ai tempi nuovi.

Non intendo certo, con quest'accenno alla spesa del personale, incoraggiare l'onorevole ministro a fare nuovi licenziamenti di personale straordinario. Ho accennato a questo, solamente per dimostrare che l'organismo è assolutamente irrazionale e viziato.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà tener conto delle mie raccomandazioni; e vorrà, spero, accettare i due ordini del giorno che non aggraveranno per niente il bilancio dello Stato, ma anzi varranno a sollevarlo. (*Approvazioni*).

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

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici.* Premetterò alcune considerazioni generali e poi risponderò ai singoli oratori.

Il bilancio come è stato presentato si completa con due leggi speciali: la prima è quella alla quale ha accennato in principio di seduta l'onorevole Rubini. Con essa si consolida la spesa di costruzione delle strade ordinarie contemplate dalle antiche leggi in una somma annua, per un quinquennio, di 6,350,000 lire.

Io spero che la Camera vorrà discutere e approvare questo disegno di legge, al più presto possibile, perchè gli stanziamenti che sono inscritti nello stato di previsione che noi stiamo discutendo, dipendono da esso, tanto che avrebbe dovuto essere discusso prima dell'attuale bilancio, anche per riguardo al Senato.

L'altro disegno di legge si attiene a lavori e provviste per le strade ferrate. Io prego la Commissione del bilancio di riferire sollecitamente intorno a questo disegno di legge, che è di grandissima importanza per assicurare l'esercizio delle nostre principali strade ferrate. Se sarà approvato, si potrà dare sodisfazione a molti bisogni, e ripartendo quelle somme con oculatezza si potranno sodisfare molti desiderî espressi nella discussione del bilancio dei lavori pubblici di questo e dell'esercizio scorso.

Nell'ipotesi che questi due disegni di legge

siano approvati nei limiti delle somme proposte dal Ministero, si avrà questo risultato molto lieto per i contribuenti italiani: cioè, che la spesa per il bilancio dell'esercizio prossimo sarà ridotta di tre milioni ed un quarto, relativamente alla spesa dell'esercizio precedente. Se poi si paragona questo stato di previsione con quello dell'esercizio 1887-1888, che è quello che precede la nuova politica, si troverà che la spesa è stata diminuita di oltre 130 milioni.

Questa grande diminuzione nella spesa delle opere pubbliche ha cagionato, o signori, buona parte del decremento che dal 1889 in poi si è riscontrato di anno in anno nei proventi delle tasse di registro e bollo, in quelli delle tasse ipotecarie e sui consumi; di guisa che, se da una parte la spesa fu diminuita, dall'altra è anche diminuita la entrata.

Ed un altro fatto (che è pure conseguenza necessaria di questa riduzione di opere pubbliche) si è verificato, cioè il licenziamento del personale.

L'onorevole Brunicardi poco fa accennava al rapporto fra la spesa per opere pubbliche e quella per il personale del Genio civile ed avventizio del Ministero. Io però debbo osservare che l'organico del Genio civile del 1894 paragonato con quello del 1882 offre una riduzione di 962 ingegneri; e che nel personale straordinario le riduzioni sono state assai più importanti. Infatti nel 1885 il personale straordinario saliva a 3664 individui; ai quali, dal 1885 in poi, furono aggiunti altri 1508 straordinari, ripartiti in diverse opere; per cui si ebbe una famiglia di straordinari di 5172 individui.

Presentemente ne abbiamo in servizio 1298; sicchè sono diminuiti di 3874.

È un numero ben grosso, e che spiega l'agitazione (giusta sotto il rispetto umanitario) di tutta questa gente, la quale si trova, dopo parecchi anni di servizio lodevole, abbandonata e ridotta quasi alla miseria. È vero che, di questi 3874 impiegati, 656 furono incorporati in pianta stabile; che 1329 rinunziarono o sono morti; per cui i licenziati effettivamente per cessazione di lavoro sono 1889.

Quanto alle opere pubbliche, quali sono gli intendimenti del Ministero? Il proposito del Ministero attuale è questo: mantenere la spesa nei limiti precisi del bilancio che stiamo discutendo. Così rimane chiarito che questo Ministero manterrà la spesa delle ferrovie nella somma indicata nello stato di previsione, ossia nella somma di 25 milioni e mezzo; e per le strade ordinarie manterrà la spesa nei limiti di 6,350,000 secondo il bilancio in esame, e così per gli altri servizi.

Questa essendo la volontà del Ministero, mio dovere è di svolgere con prudenza, ma con molta energia, quelle opere che sono contemplate dagli stati di previsione dell'esercizio in corso e dell'esercizio avvenire, e delle somme residue. Mio intendimento è di non intraprendere alcuna opera, prima che il relativo progetto sia stato studiato nel miglior modo possibile, e sia stato esaminato dai corpi tecnici competenti. Intendo anche che nessun progetto sia messo in corso d'esecuzione, prima che sia esaminato anche dai corpi tecnici competenti minerari, quando si tratti di lavori in terreni difficili.

Il mio proposito è pure che a tutte le opere si proceda mediante asta pubblica, salvo quelle le quali possano essere affidate a Società cooperative, perchè, io, ad appaltatori che generalmente sono, non dirò rapaci, ma troppo interessati, preferisco le Società cooperative, composte di operai che hanno il cuore onesto e sincero.

Procurerò anche che la direzione dei lavori sia affidata ad uomini esperti. Questa sarà la mia cura; e in ogni luogo dove un lavoro importante si svolge, metterò alla direzione del lavoro stesso una persona di riconosciuta capacità.

Inoltre io intendo disporre affinchè gli ispettori compartimentali, che ora hanno un ufficio mal definito, sorveglino continuamente l'esecuzione delle opere; di guisa che si possa riuscire ad evitare quello che ordinariamente avviene nell'amministrazione dei lavori pubblici, che, cioè, per ogni lavoro sorga una lite.

Io più volte ho investigato come mai il Ministero della guerra, che pure ha fatto caserme in quasi tutte le Provincie del Regno, che ha fatto grandi lavori di fortificazioni e di strade conducenti alle fortezze, non abbia quasi mai liti con le imprese. Io mi onoro di appartenere alla Sezione di finanza del Consiglio di Stato da quasi un quarto di secolo, e posso perciò affermare che pochissimi sono gli atti di transazione che arrivano alla Sezione di finanza dal Ministero della guerra. Ciò perchè avviene? Avviene, a mio giudizio, per questi motivi: perchè il direttore dei lavori è un uomo esperto; perchè l'amministrazione della

guerra ha fiducia nel suo direttore dei lavori; perchè l'amministrazione stessa è molto severa verso i direttori che mancano al proprio dovere; perchè appena una questione nasce, il generale si reca sul posto e la risolve.

Nei miei uffici ho messo allo studio tale questione, e spero, se la mia vita ministeriale durerà ancora qualche mese, di riuscire ad incamminare l'amministrazione in una via che non abbia per necessaria conseguenza il pernicioso fatto che ad ogni opera debba seguire una lite.

Fatte queste considerazioni, risponderò prima di tutto a quelle interrogazioni che hanno un carattere più generale, e poi di mano in mano scenderò alle altre che hanno attinenza a particolari problemi.

L'onorevole Guerci, con un bel discorso, dichiarando di non aver fiducia nel personale del Genio civile, vorrebbe che questo personale fosse meglio organizzato.

Io, antico ingegnere del Genio civile, al quale mi onoro di avere appartenuto, e nel quale ho passato i più begli anni della mia vita, debbo dire che il personale, per quanto risulta a me, è di valore.

Guerci. Ai suoi tempi!

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici.* Non soltanto ai miei tempi, onorevole Guerci! Ella facilmente comprende che, quando un personale si vede troncata la sua carriera ad ogni passo, che tutti i giorni vede ridotto il suo ruolo, che non ha speranza di progredire, rimane sfiduciato. Ma io spero che a poco a poco, incoraggiandolo, destinandolo in sedi opportune, questo Corpo riprenderà la sua antica vita e corrisponderà anche ai desiderî dell'onorevole Guerci.

Ma lasciando da parte questa questione che è quasi un fatto personale per me, piacemi di esaminare le varie proposte, fatte dall'onorevole Guerci.

Egli desidera che il Ministero dei lavori pubblici sia spogliato di molte attribuzioni. Vorrebbe che il Comune, che è il cardine della nostra vita amministrativa, avesse maggiori attribuzioni, ossia che fosse a lui affidato tutto ciò, che fosse possibile, e similmente alla Provincia; e quanto alle opere idrauliche si lasciassero funzionare i Consorzi.

Io credo che questo suo desiderio è anche il desiderio di molti altri. Già il compianto Baccarini aveva immaginato un progetto di legge a fine di affidare alle Provincie ed ai Comuni molte delle attribuzioni che ora ha il Ministero dei lavori pubblici. Io so che l'onorevole Baccarini riteneva di potere, fra le altre cose, affidare alle Provincie la manutenzione delle strade nazionali.

Io fui relatore del Consiglio provinciale di Novara appunto su questa proposta del Baccarini, e noi, a Novara, abbiamo così risposto: dateci pure in manutenzione le strade nazionali e ve le manterremo, forse meglio del modo che tiene lo Stato. Ma non avremmo desiderato l'inverso: non avremmo desiderato che lo Stato assumesse la manutenzione delle strade provinciali. E se vuolsi avere in ogni Provincia un solo Genio civile avremmo desiderato che fosse conservato l'ufficio del Genio civile provinciale.

Io credo che uno studio a questo fine meriti di essere fatto; e prometto all'onorevole Guerci che riprenderò in esame il lavoro già predisposto dal compianto Baccarini. Procurerò di condurlo a termine a fine di spogliare l'amministrazione di tutti quei servizi che potrebbero essere condotti meglio dalle Provincie e dai Comuni.

Già parecchi esempi abbiamo di questa tendenza di lasciare ai Corpi morali le opere che appartenevano ai lavori pubblici.

La legge del 6 agosto 1893 affida a Consorzi il provvedere alle opere di bonifica.

Questa legge ha dato risultati, che forse non piacciono molto al mio collega del tesoro, ma che sono molto importanti. Già si sono costituiti otto grandi Consorzi di bonifiche e ve ne sono ancora altri in corso di formazione. È certo che la procedura è lunga e l'onere è grave; ma la tendenza dell'amministrazione è, ripeto, di facilitare la costituzione di questi Consorzi, con lo scopo che essi e non già l'Amministrazione dei lavori pubblici provvedano alle bonifiche.

L'altro esempio, che io posso citare, è quello del disegno di legge per il porto di Genova che ora trovasi innanzi alla Camera. Questo disegno di legge è fatto appunto coll'intento di esonerare lo Stato non dalla spesa ma dall'attribuzione di provvedere alle opere nuove e alla manutenzione di quel porto, lasciando tanto la manutenzione quanto la costruzione delle opere nuove alle attribuzioni di un Consorzio. Di modo che il porto di Genova, d'ora innanzi, se la legge sarà approvata, dovrà provvedere a sè medesimo.

Questa dunque è la tendenza dell'ammi-

nistrazione dei lavori pubblici, diretta al fine di spogliare l'amministrazione stessa di quanto possa essere attribuito ad enti locali. L'ideale per me, che ho vissuto alcuni anni in Inghilterra, sarebbe questo: che lo Stato non dovesse provvedere alle opere pubbliche. In Inghilterra lo Stato non vi provvede. Provvede dando dei sussidi, dei contributi, ma non ha un'amministrazione dei lavori pubblici. E se si potesse in Italia conseguire questo mio ideale, si otterrebbe un grandissimo risultato politico. La nostra vita politica si svolgerebbe in modo molto più semplice, per non dire una parola grave.

Vero è: un ministro dei lavori pubblici, che ha a sua disposizione una quantità di opere pubbliche, può esercitare una influenza politica, che non dovrebbe esercitare; nè è bene per le nostre istituzioni che la si possa esercitare. (*Bene! Bravo!*)

L'onorevole Guerci ha conchiuso però dicendo, che lo Stato dovrebbe concentrare tutta l'opera sua nelle costruzioni ferroviarie, ma che, prima di procedere a ciò, si dovrebbe ordinare un'inchiesta, composta di cinque deputati, per esaminare il passato.

Onorevole Guerci, quello che è avvenuto nel passato fu già studiato. L'onorevole Saracco nominò una Commissione d'inchiesta, composta di persone autorevolissime, la quale ha compiuto il suo studio. E tutto ciò che n'è risultato servì all'Amministrazione per rivedere i capitolati, per dare disposizioni sullo studio dei progetti.

Inoltre quell'ispezione giovò a dimostrare che l'organizzazione dell'Amministrazione dei lavori pubblici debba essere più perfetta. Ma presentemente l'inchiesta, secondo me, gioverebbe a poco.

Il meglio è, che il ministro dei lavori pubblici, con proposito deliberato, si adoperi, affinchè non si facciano le opere prima che gli studi siano ben compiuti, ed affinchè l'esecuzione dei lavori sia affidata a persone esperte e che godano la fiducia dell'Amministrazione.

D'indole generale è pure il discorso pronunziato dall'onorevole Ferrucci, il quale si lamenta che non vi sia un indirizzo tecnico, razionale e costante nell'Amministrazione dei lavori pubblici. Io veramente non so se manchi questo indirizzo. Nel 1879 io ebbi l'onore di appartenere alla Commissione incaricata di studiare il grosso progetto delle costruzioni ferroviarie e vi ebbi collega il compianto Spaventa; noi due in quella Commissione abbiamo sostenuto questa tesi: che non convenisse fare una legge, la quale comprendesse la costruzione di un grande numero di strade ferrate; che convenisse limitare la legge a due o tre linee da farsi a spese dello Stato, perchè, per quelle due o tre linee, si sarebbero potute organizzare due o tre forti direzioni, e procedere, con queste, alla esecuzione dei lavori, da principio fino in fondo, con tutta la cura e con la sorveglianza necessarie per condurre opere di così grande importanza.

Inoltre noi sostenevamo che nessun'altra opera dovesse fare lo Stato, e che tutte le altre ferrovie dovessero esser lasciate all'attività locale.

Sostenevamo in quella Commissione che, piuttosto che intraprendere, con l'opera dello Stato, un numero così considerevole di linee, come quelle che erano state proposte, convenisse assegnare un sussidio di quattro o anche cinque mila lire per chilometro alle ferrovie, che erano destinate a congiungere la rete principale coi capoluoghi di Provincia, perchè, allora, vi erano quattro o cinque capoluoghi di Provincia non ancora congiunti con la rete ferroviaria; ed inoltre due o tre mila lire a chilometro a quelle ferrovie che erano destinate a congiungere la rete principale col capoluogo del circondario.

In fine dicevamo: il resto si farà con sussidi di mille o due mila lire a chilometro. In una parola noi desideravamo che la legge non imponesse allo Stato l'obbligo di costruire una quantità di strade ferrate tante, quante erano contemplate dal progetto allora in esame.

L'onorevole Spaventa ed io dicevamo: una volta che nella legge siano contemplate tutte queste ferrovie, non ci sarà amministrazione così forte da resistere al desiderio di tutte le popolazioni di vedere tutte queste ferrovie eseguite contemporaneamente, e allora verrà il disastro. E il disastro è avvenuto.

La finanza si è rovinata, le ferrovie sono costate più del doppio di quello che era previsto; e ancora rimane da spendere più di seicento milioni per condurre a termine alcune ferrovie, che, approvate per legge nel 1879, non sono ancora state cominciate. Il che dimostra da una parte l'insipienza d'allora ed anche l'impotenza della legge; perchè quando una legge sin dal 1879 ha ordinato alcune opere e queste oggi non sono ancora costruite,

le popolazioni acquistano un sentimento di sfiducia nella legge, sentimento di sfiducia che danneggia il prestigio dello Stato.

Ormai, onorevole Ferrucci, sarebbe un po' tardi il ritornare sul passato. Certo è opportuno che, nell'amministrazione dei lavori pubblici, vi siano direzioni tecniche molto fortemente costituite e che il personale del Genio civile sia molto esperto e sorretto sempre da buoni consigli, specialmente da quelli del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma ormai il provvedere ad ordinare in un modo diverso l'Amministrazione dei lavori pubblici per meglio sopraintendere alle costruzioni ferroviarie credo sarebbe un fuor d'opera.

L'onorevole Brunicardi ha messo innanzi parecchi problemi di grande importanza. Ho ragione di credere che lo studio da lui desiderato, sia già se non interamente compiuto, almeno molto avviato. Ad ogni modo assumo l'impegno verso l'onorevole Brunicardi di studiare le diverse e gravi questioni da lui sollevate, affinchè al più presto possibile si possa decidere se sia il caso, o no, di proporre riforme alla legge sulle opere pubbliche.

Inquanto alle economie nelle spese di esercizio delle ferrovie posso assicurare l'onorevole Brunicardi che è questo uno dei problemi che mi propongo di studiare; posso anzi soggiungere che è già in corso di studio. E convengo coll'onorevole Brunicardi che non tutte le ferrovie nostre dovrebbero essere esercitate con lo stesso sistema con cui debbono essere esercitate le linee di grande traffico. Quindi, a mio giudizio, le ferrovie dovrebbero essere classificate in due o tre categorie, e ciascun tipo di ferrovia dovrebbe aver un tipo speciale di esercizio.

Così si potrà forse ottenere che l'esercizio delle ferrovie, nell'insieme, importi una spesa minore della presente. Il problema è molto complesso e di soluzione non facile: però vi sono già studi di uomini competenti; ed io a tempi più calmi spero di poter trovare una soluzione dell'importante problema e di presentarla al Parlamento, se allora sarò ministro.

L'onorevole Marescalchi, con parole molto benevole per me, delle quali lo ringrazio, rammentando che ho passato una parte della mia vita, la migliore, nelle miniere e nelle officine, mi ha proclamato amico degli operai. Io lo sono, ma vorrei che anche gli operai mi aiutassero nella difficile missione che mi vorrebbe affidare l'onorevole Marescalchi. Egli desidera che io mi faccia quasi paciere o intermediario fra le Società ferroviarie e gli operai al fine di togliere di mezzo gli attriti, di diminuire i patimenti degli operai, di trovar modo insomma che l'azione del personale ferroviario proceda ispirata a maggiore concordia con le Società.

Io mi ci adopererò, l'ho già promesso, ma bisognerebbe che il personale ferroviario mi aiutasse. Così, ad esempio, occorrerebbe che mi aiutasse a impedire i furti che sovente avvengono sulle nostre ferrovie.

Faccia l'operaio tutto ciò che può fare, affinchè l'azienda ferroviaria proceda nel miglior modo possibile; ed io prometto che mi adoprerò in tutti i modi, affinchè gli attriti fra gli operai e le Società vengano diminuiti più che sia possibile.

Questo prometto all'onorevole Marescalchi (che non vedo); ma manterrò la promessa, perchè è nella mia indole di mantenere la parola data.

Del resto, questi attriti non debbono poi essere molto grandi. Mi sono fatto preparare un prospetto nel quale sono indicate le liti avvenute fra il personale e le Società. Ora, il personale in servizio della Rete Mediterranea conta 44,453 uomini; ebbene, a solo 211 sale il numero delle cause promosse dal personale contro la Società dal 1885 in poi.

Il personale della Rete Adriatica conta 36,412 uomini; le cause, dal 1885 ad oggi, promosse dal personale contro la Società, sono state 41.

Per la Rete Sicula, sopra un personale di 4181 uomini, le cause sono state 12. Quindi, dal lato, almeno, delle cause, non apparisce che il dissidio sia molto grave.

Ciò non toglie, ripeto, che tutto quello che mi sia possibile di fare per diminuire i patimenti e gli attriti, lo farò con cuore altrettanto sincero e onesto quanto è quello dell'operaio.

L'onorevole Brunetti Gaetano e l'onorevole Vischi oggi mi hanno richiamato a considerare nuovamente il problema delle costruzioni ferroviarie. L'onorevole Vischi ha detto che le parole pronunziate da me nella seduta del 29 maggio furono molto franche, ma che tuttavia la franchezza sola non può bastare a tranquillizzare tutti quegli interessi, che sono compresi nelle ferrovie non ancora costruite. All'onorevole Brunetti e all'onorevole

Vischi non posso che rispondere nei precisi termini, in cui ho risposto in quella seduta alla quale alludeva l'onorevole Vischi. Io appartengo ad un Ministero il quale ha assunto per impegno di non aumentare la spesa dello Stato per i lavori pubblici, neppure di una lira, oltre i limiti assegnati col bilancio che stiamo ora discutendo. Ora appunto in questo bilancio la somma messa a disposizione per le costruzioni ferroviarie si trova ridotta a 25 milioni e mezzo. Dunque io assumo l'impegno, per parte mia, di non acconsentire che alcuna somma di questi 25 milioni e mezzo venga distratta per altri servizi. E questo impegno lo assumo, e procurerò di far sì che tutta la somma di 25 milioni e mezzo venga destinata ai servizi, che sono compresi sotto la denominazione di costruzioni ferroviarie. Ma andare più in là non potrei, senza mancare ad un impegno preso verso i miei colleghi del Ministero; non potrei cioè assumere l'impegno d'aumentare negli esercizi avvenire questa somma di 25 milioni e mezzo. Qual'è la conseguenza di un impegno così grave? La conseguenza è questa: che per il 1896-97 nulla rimane a disposizione di nuove costruzioni ferroviarie.

Per il 1897-98 di nuove costruzioni ferroviarie non saranno pagati, sopra questo fondo, che i 5 milioni che conseguiranno dall'applicazione delle convenzioni approvate pochi giorni fa. Così per gli esercizi 1898-99 e 1899-900. Dal 1900 incominceremo con lo stanziamento di circa 8 milioni e mezzo per costruzioni nuove, e nel 1901-1902 avremo 12 milioni ed 800 mila lire.

Quindi tutti coloro, che hanno interesse per le linee non ancora costruite, possono fare assegnamento sopra questi due ultimi numeri.

Vischi. Sul secolo venturo.

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici.* Gli onorevoli Brunetti e Vischi hanno anche richiamato l'attenzione mia sopra le difficoltà che si verificano nella costituzione dei consorzi di bonifica.

Io veramente, argomentando dalla tabella che aveva poco fa in mano, dovrei dire che il risultato, almeno nei riguardi finanziarii, sarebbe questo, che il funzionamento della legge del 1893 sulle bonifiche procede con una rapidità troppo soverchia, tanto che il mio amico, l'onorevole collega Colombo, ha già richiamato l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sullo svolgimento troppo sollecito, e troppo oneroso per le finanze, che deriva dall'applicazione della legge del 1893.

Io però esaminerò le difficoltà, alle quali accennarono gli onorevoli Vischi e Brunetti, e vedrò se per opera mia sia possibile di levar via alcune di queste difficoltà.

E quando poi occorressero provvedimenti legislativi, esaminerò, d'accordo col ministro del tesoro, se sarà il caso di proporre al Parlamento quelli che fossero necessari.

Per ciò che riguarda il ponte a bilico presso la stazione di Gallipoli, risponderò all'onorevole Vischi al capitolo corrispondente.

Vischi. Non c'è capitolo.

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici.* Troverò modo di risponderle.

Così pure all'onorevole Radice risponderò quando si discuterà il disegno di legge sui lavori e sulle provviste, perchè è in quel disegno di legge che si trovano i fondi destinati a quei lavori ferroviari da lui raccomandati.

Radice. Se si discuterà.

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici.* Farò tutto il possibile perchè il disegno di legge venga discusso prima delle vacanze estive.

Avendo così risposto ai vari oratori, vengo a Roma. (*Segni di viva attenzione*).

Gli onorevoli Mazza e Barzilai hanno messo innanzi in questa Camera due nomi da me molto rispettati, quello di Giuseppe Garibaldi e quello di Quintino Sella. Io ebbi nel 1874 l'onore di far parte della Commissione che la Camera nominò per studiare il disegno di legge presentato dal generale Garibaldi per il Lungo-Tevere, ed in quella occasione ebbi più volte l'onore di conferire coll'illustre generale. È inutile che ricordi alla Camera quanto fosse grande l'amore di Giuseppe Garibaldi per Roma. Egli si lasciò perfino sfuggire con me queste parole:

« Ma se volete mantenere il macinato pur di farmi Roma grande, mantenete pure il macinato! » (*Bravo!*)

Ora il macinato non esiste più; la finanza è in disordine, e Roma non è ancora giunta a quell'altezza, alla quale il generale Garibaldi desiderava che arrivasse.

E poichè si è parlato di Sella, è inutile che io rammenti quale fosse il suo sentimento per Roma ed è inutile che io dica quale sia l'amore che io, allievo di Sella, come diceva l'onorevole Mazza, porto a codesta città. È certo che, per ragione degli studi miei, ho

sempre dedicati a Roma, anche prima della nostra venuta, i miei più alti sentimenti ed ho nutrito il più vivo desiderio che Roma divenisse la vera e degna capitale d'Italia.

E così, fino dai primi giorni, in cui ho avuto l'onore di essere ministro dei lavori pubblici, mi sono occupato di Roma, ed ho preso subito in esame le due leggi che vi si riferiscono e cioè la legge per il Lungo-Tevere e la legge per l'esecuzione delle opere edilizie governative, studiandole col proposito preciso di trovar modo di dar svolgimento in Roma a tutti quei lavori, che fossero possibili nei limiti delle somme assegnate in bilancio.

Le conseguenze dei miei studi sono queste: che è possibile, e vi sono i fondi a mia disposizione, di appaltare (e dirò quando) i Lungo-Tevere da ponte Sant'Angelo a Ripagrande. Si tratta di un' opera di sette milioni e mezzo.

È possibile di appaltare i collettori a destra od a sinistra del Tevere in guisa da comprendere un'opera di altri due milioni.

È possibile di appaltare subito la sistemazione del porto di Ripagrande con una spesa di 600 o 700 mila lire.

Io quindi ho diretta la mia attenzione ed i miei studi allo scopo di potere, al più presto possibile, appaltare queste opere, che sommate insieme costituiscono la cospicua somma di dieci milioni e mezzo.

Ma mentre credeva di poter procedere con grande sollecitudine, fui fermato per via da difficoltà, che con l'aiuto del presidente del Consiglio e del ministro della pubblica istruzione, spero di poter vincere in breve tempo. Per appaltare il Lungo-Tevere da ponte Sant'Angelo a Ripagrande, è necessario demolire una parte degli ospedali di Roma, ed una parte del manicomio. Per il manicomio si era già fatta nel passato una convenzione, la quale ha avuto un principio di esecuzione, e poi rimase sospesa.

Ho richiamato l'attenzione della Deputazione provinciale su questa convenzione, e debbo dichiarare qui pubblicamente che la Deputazione provinciale di Roma ed il suo delegato, l'egregio avvocato Cencelli, si sono messi interamente a mia disposizione, coll'intento di vincere insieme le difficoltà gravi che vi sono, per poter riuscire a demolire quella parte del manicomio, che deve essere demolita a fine di poter condurre innanzi il Lungo-Tevere.

Ora gli studi per riuscire a questo scopo sono molto avanzati; si farà presto una riunione di una Commissione, la quale prenderà una risoluzione definitiva.

Questo per il Manicomio; quanto agli Ospedali il problema era più complicato.

Negli Ospedali, non solo vi sono gli ammalati, ma vi sono le cliniche. Era necessario dunque di provvedere circa il trasporto delle cliniche per l'anno scolastico nuovo in altra sede. Evidentemente la sede doveva essere il Policlinico.

Sarebbe stato strano che il Policlinico, il quale costò tanti milioni allo Stato non potesse servire per le cliniche!

Io quindi coll'aiuto del presidente del Consiglio, del ministro dell'istruzione pubblica e del rappresentante dell' Ospedale, l'onorevole Silvestrelli, credo di esser riuscito a stabilire che le cliniche saranno trasportate al Policlinico al principio del nuovo anno scolastico. Frattanto debbo condurre a termine il Policlinico; e posso assicurare la Camera che non passa giorno che io non mi occupi di tutto quello che occorre di fare per portare a termine quest'opera entro l'anno corrente.

Vi sono molte difficoltà da superare, ma spero di poterle superare. La conseguenza di tutto ciò sarà che la spesa per le cliniche nel Policlinico sarà molto più alta di quella che non sia la spesa per le cliniche negli Ospedali; e ciò per due ragioni: la prima, perchè vi saranno due servizi, oltre al servizio d'Ospedale propriamente detto; giacchè vi sarà anche il servizio di direzione nel nuovo Policlinico; la seconda, perchè il Policlinico fu costruito sopra un impianto assai grandioso, onde la spesa di illuminazione, di riscaldamento, di sorveglianza e di manutenzione, ecc., supererà in una misura molto notevole la spesa presente. Questa è la conseguenza del Policlinico, del quale, una volta fatto, bisogna pure trarre partito. Ad ogni modo spero che spendendovi ancora un milione e mezzo, potrà esser condotto a termine.

Vengo al palazzo di giustizia.

Le opere che rimangono a fare nel palazzo di giustizia, ascendono a circa quindici milioni e mezzo. (*Commenti*).

Io avevo promesso agli onorevoli Mazza e Barzilai che mi sarei adoperato in tutti i modi possibili a fine di procedere, al più

preste, all'appalto delle opere murarie e di pietra lavorata, che rimangono, compreso il tetto; si tratta di un appalto di circa nove milioni.

A questo appalto si procederà, spero, come avevo promesso agli onorevoli Mazza e Barzilai, al più presto possibile.

L'onorevole Barzilai o l'onorevole Mazza, non ricordo bene quale dei due, mi fece però ieri un rimprovero, dicendo: abbiamo in mano una prima prova che le vostre promesse non si mantengono; voi avevate promesso a noi che presto si sarebbero fatti i contratti per l'aggiudicazione dei modelli, che debbono poi servire come base di asta e come allegati al capitolato d'appalto; ma questi contratti ancora non sono stati fatti.

Io debbo dire che non ho mancato alla mia promessa, poichè i contratti sono stati concordati. Questi contratti ammontano a ventitre; dieci furono già registrati dalla Corte dei conti; tre debbono essere registrati in questi giorni, credo oggi stesso; ne rimangono dieci, già concordati, ma concordati con persone, che non hanno ancora potuto anticipare le spese dei contratti e prestare la cauzione, e che domandano di non annullare il contratto, ma di attendere qualche giorno ancora per mettere tutto in regola.

Io credo quindi di aver fatto tutto ciò, che era in mio potere, a fine di mantenere la parola data; perchè non prometto se non sono certo di poter mantenere.

Quanto all'appalto delle opere principali, alle quali ho alluso, e dell'importo di nove milioni, ho la fiducia, quasi la certezza che a settembre o ottobre l'appalto si farà. Non lo posso far prima; in primo luogo perchè i modelli dei quali ho testè discorso, debbono essere collaudati prima, per essere allegati al contratto; in secondo luogo perchè la liquidazione dell'appalto coll'impresa Marotti che doveva, per impegno preso dal direttore verso di me, essere compiuta dentro il mese di maggio, ancora non è compiuta, nonostante che il mese di maggio sia trascorso; ma sono stato assicurato che fra due o tre giorni sarà presentata, ed anzi che si trova in copiatura, che importa volumi di contabilità.

Immediatamente dopo, senza nessuna perdita di tempo, io nominerò il collaudatore; e se l'impresa non solleverà questioni sopra i fatti, che sono registrati nella liquidazione fatta dalla Direzione, procederò senz'altro all'appalto delle nuove opere.

Infine è sopraggiunta ancora un'altra causa di ritardo. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, esaminando il progetto, ha riconosciuto che fosse necessario modificarlo per ridurne la spesa dentro i limiti previsti dalla legge.

Il direttore dei lavori fu da me invitato a fare la revisione del progetto nel termine più breve possibile, ed egli ha assunto formale impegno verso di me di darmi il progetto, riveduto, in conformità del voto del Consiglio superiore, dentro il mese di luglio. Diguisachè ho fiducia, anzi debbo essere certo (perchè la promessa mi fu data proprio con sicurezza di poterla mantenere), che avrò il progetto nel mese di luglio. Io lo trasmetterò subito al Consiglio superiore ed al Consiglio di Stato.

Ed è così che, probabilmente in settembre o in ottobre, ma certo dentro l'anno, spero di appaltare anche questa grandiosa opera di muratura e di scalpellino relativa al palazzo di giustizia.

Ora, se si sommano tutte queste opere che saranno appaltate fra breve, si arriva ad un numero molto importante, che è di circa 20 milioni. Mi pare che Roma potrà essere sodisfatta della promessa di opere di una importanza di circa 20 milioni.

Oltre a ciò, poichè gli ospedali di Santo Spirito dovranno provvedere a fabbricare un edificio per ricoverare gli ammalati, i quali ora trovansi nei locali che verranno distrutti, ci sarà per circa un altro milione di opere. Quindi Roma, almeno per due o tre anni, avrà lavori sufficienti.

Prima di parlare di un'altra opera, che interessa vivamente Roma, a giudicare dai giornali, debbo rispondere agli onorevoli Mazza e Barzilai, i quali desiderano di sapere qual sia il pensiero del ministro dei lavori pubblici circa le opere necessarie per congiungere la stazione di Trastevere alla stazione di Termini. Non esito a dire qui innanzi alla Camera il mio pensiero sopra quest'opera.

Io ritengo che quest'opera sia non solo utile, ma necessaria. Ma, detto questo, debbo soggiungere che per questa opera è avvenuto quello che è avvenuto per tante altre in Italia.

Per citarvene una, io conosco un'opera la quale si trova in queste precise condizioni,

Da *Cremona a Borgo San Donnino* si è fatta una strada di ferro, che viene fino al Po, sul quale si è fatto un ponte con grandissima spesa; si è fatto qualche altro chilometro al di qua del Po, e niente più; il tronco non può essere esercitato e rimane inattivo.

Se io potessi disporre indipendentemente dalle condizioni del bilancio, dovrei dire: poichè abbiamo fatto il grandioso ponte sul Po e abbiamo anche fatto l'allacciamento da una parte all'altra, facciamo anche la strada ferrata fino a Borgo San Donnino.

Citerò un altro caso che mi viene ora in mente.

Per la *Cuneo-Ventimiglia* si è fatta la strada ferrata fino all'imbocco della galleria di Tenda; si hanno i fondi per fare la galleria e saranno sufficienti se l'Impresa farà il dover suo; ma una volta attraversata anche la galleria, la strada finirà lì, in un prato, perchè non abbiamo i fondi in bilancio per completarla.

Questa è la nostra condizione. Vogliamo mutare il programma?

Per ora, il programma del Ministero è di mantenere le spese ferroviarie nei limiti di 25 milioni e mezzo.

Ed ora vengo al porto d'Ostia. (*Segni d'attenzione*).

Gli onorevoli Aguglia, Mazza e Barzilai hanno portato, finalmente, dinanzi alla Camera questa questione del *porto d'Ostia*. Io veramente avrei ritenuto ch'essa sarebbe stata portata qui prima d'ora; ad ogni modo, sia la benvenuta!

Tutti e tre desiderano di conoscere l'opinione del Governo sopra quest'opera, ed io la dirò francamente.

Quando io ho avuto l'onore di assumere la direzione del Ministero dei lavori pubblici, poche ore dopo ch'ero al Ministero, venne da me l'amico mio senatore Baccelli, il quale mi parlò molto calorosamente di quest'opera.

Io promisi all'amico mio Baccelli che subito mi sarei occupato di questo affare, che non conoscevo, e che poi avrei avuta un'altra conferenza con lui.

Ho cercato la pratica e non l'ho trovata; (*Si ride*) perchè era presso il Ministero del tesoro. Dopo qualche giorno il ministro del tesoro me la mandò, e allora potei prenderne cognizione.

Ecco che cosa mi è risultato. (*Segni di attenzione*).

Il 20 dicembre 1895 è stata presentata un'istanza al Ministero dei lavori pubblici, a nome di Max Margowski di Londra e di Raimondo Andrè di Bruxelles.

Con questa istanza, queste due ditte domandano la concessione per la costruzione e l'esercizio di un porto ad Ostia, isolato in mare a 700 metri dal lido, di un ponte fra il porto e il lido, e di una ferrovia d'allacciamento del lido con Roma, della lunghezza di 23 chilometri. La concessione è domandata per la durata di 70 anni, a decorrere dal giorno in cui saranno completate le opere. Per questa durata di 70 anni, si domanda da questa ditta allo Stato una annualità di un milione e 250 mila lire. Inoltre si chiede la cessione in proprietà assoluta di 12 chilometri di arenili a destra e di altri 12 a sinistra del porto.

Questo è il sunto dell'istanza, che, come ho detto, porta la data del 20 dicembre 1895. (*Commenti*).

Presidente. Sono pregati di far silenzio, onorevoli deputati!

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici*. Appena l'affare giunse al Ministero, l'illustre mio predecessore, l'onorevole Saracco, lo trasmise per l'esame al Consiglio superiore con nota 30 dicembre 1895.

Il Consiglio superiore esaminò l'affare e nel suo parere, del 15 febbraio 1896, conchiuse col dire precisamente così: « che nei riguardi tecnici non vi sia ragione per escludere la ulteriore istruzione, a forma delle vigenti disposizioni, sulla proposta di un porto nella rada d'Ostia con collegamento ferroviario a Roma, istruzione che dovrà concernere tanto i riguardi nautici e commerciali come quelli economici, finanziari e politici, riservato ogni ulteriore apprezzamento a questo Consesso. » In sostanza il Consiglio superiore disse che *a priori* non si può escludere la possibilità tecnica di fare un porto nel mare d'Ostia; ma che il progetto, come è stato presentato, non contiene ancora gli elementi necessari per un giudizio tecnico; che però, prima di invitare le ditte a proporre un progetto, che sotto il punto di vista tecnico possa essere esaminato dal Consiglio superiore, convenga istruire l'affare sotto i rapporti indicati nel voto.

E così è avvenuto che il ministro Saracco, appena ricevuto questo voto, con nota del 9 marzo invitò il ministro del Tesoro ad esaminare la proposta nei riguardi finanziari e nei riguardi economici. Ed ecco per-

chè questo progetto non era presso il ministro dei lavori pubblici nel giorno, in cui io ebbi l'onore di assumerne la direzione.

Esso si trovava presso il Ministero del Tesoro. Il presente ministro del Tesoro, con nota del 3 aprile, restituì la pratica al Ministero dei lavori pubblici, dicendo che non era sufficientemente istruita. Allora l'ho esaminata io stesso, tenendo presenti l'istanza degli interessati ed il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quest'esame sollevò nell'animo mio parecchi dubbi.

Il primo fu questo: È opportuno costruire un porto ad Ostia, mentre non abbiamo i danari sufficienti per completare quello di Civitavecchia?

Mazza. Chiedo di parlare. (*Oh!*)

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici.* Io dico semplicemente i dubbi che sorsero nell'animo mio.

Un altro dubbio mio fu questo: Si può esser veramente sicuri che un'opera di questo genere, quando venisse affidata a privati, accogliendo la proposta che ci fu presentata, possa essere condotta a termine senza che mai possa avvenire che la responsabilità dello Stato sia messa in questione?

E mi rammento, a questo proposito, che parecchi porti sono stati costruiti coll'intervento di enti morali, e tutti sono rimasti incompiuti. L'onorevole Mazza stesso ci ricordò l'altro giorno il porto di Licata, e mi domandò: come mai si fosse affidata la costruzione di un porto ad un Comune, il quale, dopo avere emesso obbligazioni per procurarsi i capitali con cui fare il porto, si trovò poi impotente a costruir l'opera ed a sodisfare ai propri impegni?

Dunque nell'animo mio, d'uomo vecchio negli affari, erano sorti questi dubbi, i quali mi inducevano a domandare a me medesimo; quali conseguenze avrebbero potute derivare allo Stato nel caso, in cui la progettata opera iniziata sulla base della domanda in questione, dovesse poi rimanere incompiuta, in guisa che lo Stato dovesse poi subentrare a terminare quest'opera, con non so qual vantaggio dei contribuenti.

E questi dubbi pesavano tanto più sull'animo mio, per quest'altro motivo: che la domanda non solo comprende un' annualità di lire 1,250,000 la quale, è vero, dovrebbe cominciare a pagarsi ad opera compiuta; ma comprende la cessione gratuita a ditte private di una spiaggia di 24 chilometri. (*Commenti*).

Ora in che condizione si troverebbe lo Stato, di fronte a due ditte, come quelle che han fatto la domanda, con un'opera di tanta importanza incominciata, e con la cessione perpetua di 24 chilometri di spiaggia, alle ditte medesime?

È vero che l'annualità, come dissi, non si pagherebbe che ad opera compiuta; ma, intanto, se obbligazioni fossero state emesse per formare il capitale necessario a quest'opera, in che condizioni lo Stato si troverebbe? (*Commenti — Approvazioni*).

Innanzi a tutti questi miei dubbi forse esagerati, io mi presentai ai miei colleghi del Ministero e dissi loro: ho quest'affare e questi dubbi (*Si ride*) che debbo fare? I miei colleghi furono unanimi nel ritenere che l'affare era di tanta importanza che meritava di essere studiato a fondo; ed io, ossequente alla deliberazione del Consiglio dei ministri, l'ho messo in corso di studio. Ho incaricato anzitutto l'Amministrazione, che presiede alle opere idrauliche, di raccogliere tutti i dati necessari per esaminare il progetto com'era stato presentato. Poscia, seguendo sempre le istruzioni ricevute, ho trasmesso quest'affare al Ministero della marina, affinchè lo esamini sotto i rapporti nautici e militari.

Il ministro della marina nominò una speciale Commissione, la quale doveva stamani radunarsi. E mi duole di avere forse impedito alla Commissione di deliberare, avendo io dovuto farmi restituire gli atti, che ho qui. Forse perciò la Commissione non avrà potuto compiere lo studio oggi stesso, ma lo farà domani. Frattanto il Ministero, per dimostrare sempre più il suo vivo interesse a che questo studio sia fatto ed affinchè una soluzione (se lo studio conducesse a dimostrare la convenienza dell'opera) si possa trovare, il Ministero, dico, ha ritenuto conveniente che nel disegno di legge per l' istituzione di un Consorzio per opere portuarie a Genova s' inserissero disposizioni, le quali potessero in qualche guisa essere applicate anche ai nuovi porti.

L'onorevole Barzilai e l'onorevole Mazza hanno detto che gli articoli 18 e 19 di questo disegno di legge non potrebbero essere applicati al porto d'Ostia.

Io non entrerò oggi a discutere sulle disposizioni contenute in quel disegno di

legge, che presentemente si trova in esame presso una Commissione della Camera. La Commissione della Camera conosce il desiderio del Governo, ossia che le disposizioni di questa legge siano applicabili anche a nuovi porti.

Io debbo quindi ritenere che la Commissione, se non troverà interamente applicabili queste disposizioni, esaminerà le obbiezioni fatte dagli onorevoli Barzilai e Mazza. Esse varranno certo ad indurre la Commissione a prendere in serio esame i due articoli 18 e e 19, che hanno dato luogo a quelle osservazioni.

Ad ogni modo, io debbo conchiudere assicurando gli onorevoli Aguglia, Barzilai e Mazza che il Ministero studierá quest'opera fino in fondo, col più vivo e sincero desiderio di riuscire a fare, se è possibile, un'opera utile per Roma.

Debbo però osservare che il problema sarebbe stato per Roma meglio risoluto, a mio giudizio, con un porto fatto qui in Roma, come desiderava il generale Garibaldi.

Il generale Garibaldi in una di quelle conferenze, che prima ho ricordato, me ne parlò a lungo, con molto entusiasmo. Egli voleva vedere le navi a Roma; e si capisce che Roma avrebbe un vivo interesse di avere le navi qui, perchè allora il movimento che ne deriverebbe, sarebbe un vero e proprio movimento fatto a vantaggio di Roma. Col porto ad Ostia invece, a Roma, non si vedranno che vagoni carichi di merci, fatti precisamente come quelli che arrivano da Civitavecchia. (*Ilarità*).

Io spero di avere in questo modo risposto ai diversi oratori.

Non ho risposto all'onorevole Pace, e a qualchedun altro, perchè mi riservo di ciò fare nell'occasione dei capitoli, ai quali le loro domande si riferiscono.

Pongo quindi fine al mio dire ringraziando di cuore la Camera di avere avuto la bontà di ascoltarmi con tanta attenzione. (*Vivissime approvazioni — Moltissimi deputati si congratulano coll'oratore*).

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimandato ad altra seduta antimeridiana.

La seduta termina alle 12.15.

PROF. EMILIO PIOVANELLI
Per il Direttore dell'Ufficio di revisione

Roma, 1896. — Tip. della Camera dei Deputati.