

CLVII

1^a TORNATA DI SABATO 13 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CHIMIRRI.

INDICE.

Atti vari:

Relazione (<i>Presentazione</i>):	
Scuole normali (MARINELLI)	Pag. 5673
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>) . . .	5673
Bilancio dei lavori pubblici:	
Oratori:	
AMBROSOLI	5674
BENEDINI	5673
BRUNETTI G.	5693
DI BROGLIO, <i>relatore</i>	5686
DI RUDINI, <i>presidente del Consiglio</i>	5682
DE MARINIS	5692
FORTUNATO	5683
MAZZA	5693
PACE	5693
PERAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	5690
SANTINI	5677-94
VISCHI	5693

La seduta comincia alle 10.

Borgatta, *segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri, che è approvato.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Marinelli a venire alla tribuna per presentare una relazione.

Marinelli. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge: Riordinamento delle scuole complementari e normali.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Benedini.

Benedini. Il magistrale discorso pronunciato ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici toglie ragione ad alcune osservazioni che io avevo in animo di fare, specialmente sul modo di appaltare i lavori e sulla loro sorveglianza.

Mi limito quindi a tributare plauso vivissimo alla Commissione del bilancio ed al suo relatore per le parole nobilmente severe con le quali segnarono lo stato penoso creato al bilancio dei lavori pubblici, augurandomi, e tenendomi anzi certo, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici provvederà con la maggiore sollecitudine possibile alle liquidazioni del passato.

E se a me è lecito dare un consiglio, io gli raccomanderei anche di adottare, più possibile, il sistema delle transazioni, anziché quello delle liti, avvegnachè, anche a riguardo dello Stato, abbia molta verità la sentenza popolare, che vale più una magra transazione che una grassa sentenza.

Venendo ad un argomento speciale, io mi permetto inoltre di rivolgere vivissime rac-

comandazioni all'onorevole ministro, perchè siano condotte con tutta sollecitudine a termine le trattative per la determinazione dell'orario di navigazione sul lago di Garda. Il ministro conosce perfettamente tutta la pratica; quindi, spero, farà buon viso a questa mia raccomandazione.

Una raccomandazione specialissima poi gli faccio perchè tenga conto di quella corsa del martedì, a riguardo della quale la ditta concessionaria ebbe anche uno speciale sussidio dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ambrosoli.

Ambrosoli. Tra le cose dette nella seduta di giovedì dal mio carissimo amico l'onorevole Radice, mi è piaciuta singolarmente la affermazione, che ormai nella massima parte d'Italia non occorre tanto provvedere alla costruzione di nuove ferrovie, quanto intendere alla migliore utilizzazione delle ferrovie già esistenti.

L'onorevole Radice vi ha citato il caso quasi incredibile della ferrovia Usmate-Seregno, la quale, costruita allo scopo unico di ottenere un abbreviamento di percorso per le merci, dopo otto anni dalla sua apertura all'esercizio, non è ancora adibita al servizio delle merci soltanto perchè la stazione che dovrebbe riceverle non è stata ampliata.

Io credo che non sia completamente privo di utilità il ricercare ed il raccogliere gli elementi atti a rinvigorire quell'affermazione ed a trasfondere nella Camera e nel Governo la convinzione che assolutamente qualche cosa si deve fare per uscire dallo stato di cose ora esistente.

L'altro esempio che ha addotto l'onorevole Radice riguarda la mancanza del secondo binario sulla linea Milano-Como o, per meglio dire, sul tratto Monza-Camerlata di detta linea. Ebbene, l'esempio della Milano-Como è la prova più evidente di queste due verità: la prima, che l'interesse delle Compagnie esercenti non basta ad assicurare che l'esercizio sia condotto nel modo più utile per le popolazioni ed in definitiva per le Società stesse; la seconda, che la cointeressenza dello Stato tanto meno raggiunge questo scopo; onde il patrimonio ferroviario è ben lontano dal dare quei frutti che le popolazioni e lo Stato sarebbero in diritto di attendersene.

Io credo di non rivelare nulla di nuovo alla maggior parte dei colleghi, mi permetto solo di dare qualche particolare su questo esercizio della linea Milano-Cuneo che dopo venti anni viene fatto nelle stesse condizioni in cui prima avveniva, mentre la città di Milano, che l'alimenta, è aumentata da 200,000 abitanti a quasi mezzo milione, ha triplicato traffico, ricchezza e potenzialità; mentre si è aperto il Gottardo; mentre le condizioni della popolazione si sono avviate ad una relativa ricchezza.

Oltre allo svolgimento della ricchezza si è moltiplicato il traffico ed il movimento, perchè voi sapete quali profonde variazioni sono avvenute nelle abitudini delle popolazioni, e come oggi sia patrimonio di tutti quello che 20 o 30 anni fa costituiva un lusso: quindi una ferrovia che congiunga una città grande con un luogo di delizie, dove tutti si stimano fortunati di potersi recare più o meno a lungo durante l'anno, deve per natura stessa delle cose moltiplicare il suo movimento.

Ebbene, sulla linea Milano-Como il movimento dei treni viaggiatori è identico a quello di venti anni fa, solamente vi si sono aggiunti i treni svizzeri del Gottardo. Ma su questa linea non trovate nessun treno diretto mattutino da Como a Milano in ora comoda, nessun treno serale nella stessa direzione; mentre trattasi d'una linea che per tutto l'anno ha un'importanza commerciale singolarissima, e che, per metà dell'anno almeno, ha un'importanza grande, anzi addirittura eccezionale, per la villeggiatura.

Si è parlato di potenzialità esaurita; ed è certamente esaurita, per riguardo delle merci; ma, almeno gli orari fossero esattamente osservati.

Non voglio sorgere a considerazioni molto più generali; non voglio ricercare se siano state bene o male spese le decine di migliaia di lire, che ha costato l'inchiesta sui ritardi dei treni ferroviari. Credo che quella inchiesta, presso a poco, abbia lasciato il tempo che ha trovato; che i treni dell'Adriatica abbiano continuato a correre abbastanza esattamente, e quelli della Mediterranea abbiano continuato a correre coi ritardi che tutti conoscono. È questione d'organizzazione; ma anche, come dicevo, di buona volontà.

Potrei darvi dei particolari sulla trazione; dimostrarvi, per esempio, che quegli stessi

treni svizzeri che percorrono la linea Milano-Camerlata, con modeste pendenze che non oltrepassano il 10 per mille su brevi tratti, vanno con una velocità più che limitata, non voglio ricordarvi che si hanno quotidiani ritardi di 20 o 30 minuti su questa linea, di 45 chilometri di lunghezza, per l'assoluta deficienza della trazione; e tutto ciò a riprova di quel principio su cui credo d'insistere, cioè che l'interesse degli esercenti non è sufficiente ad assicurare un servizio utile.

Documento irrefragabile della insufficienza di questo esercizio è il sorgere rapido, lo svilupparsi di una Società concorrente la quale, senza nessun concorso del Governo, fa un servizio che gareggia e supera, dove è possibile di superarlo, quello che si fa sulla linea Milano-Chiasso.

Il Governo, che pure è cointeressato nei proventi della linea principale, non ha mai potuto ottenere che questa linea non subisse la concorrenza della linea rivale. E la linea rivale, come ripeto, senza nessun concorso governativo, migliora ogni giorno l'esercizio, compra locomotive di grande potenza, allarga le stazioni, prepara la strada per costruire un secondo binario.

Che cosa oppongono le grandi linee alla concorrenza? Non fanno che mettere bastoni fra le ruote, se è possibile, e impedire, come oggi tentano, che un tratto di questa linea da tram venga dichiarata ferrovia. Ora su questo punto vorrei che l'onorevole ministro (qualora credesse di potermi dare una risposta, poichè in caso diverso non insisterei) desidererei che il ministro volesse dirmi il suo pensiero sulla opposizione delle grandi reti alla trasformazione del tram Saronno-Grandate in ferrovia. Vorrei soltanto che mi dicesse se egli non ritenga che questa materia sia interamente regolata dalle Convenzioni e che soltanto a norma delle Convenzioni ferroviarie debba essere decisa.

Come la linea da me citata, molte altre esistono che dimostrano la verità del mio asserto; e di quest'altra verità, che, cioè, dove l'interesse delle Compagnie esercenti non è vivo, lo Stato non ha armi efficaci per ottenere che l'esercizio sia migliorato a beneficio delle popolazioni. Cito a sostegno di questa mia tesi l'esercizio della Como-Lecco, di una linea cioè che, come tante altre, fu ideata per congiungere i capoluoghi di circondario ai capoluoghi di provincia, e che poi affidate

ad una grande Società esercente, la quale dallo Spluga arriva sino in fondo alla penisola Salentina, non ha risposto allo scopo per cui fu costruita.

E mentre la linea citata dall'onorevole Radice, la linea Usmate Seregno, costruita esclusivamente per le merci, è oggi esercitata unicamente per i viaggiatori, che non esistono; la linea Como-Lecco, originariamente costruita per i viaggiatori, è esercitata unicamente per le merci, perchè la Società esercente adriatica trova conveniente d'istradare per il vizioso percorso Ponte San Pietro-Calolzio-Lecco-Como le merci che il porto di Venezia spedisce al Gottardo, sottraendole appunto alla linea Usmate-Seregno, la quale è la più breve.

Se si dovesse fare un'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, coll'intento di ricercare se gli introiti sieno stati proporzionati ai sacrifici fatti, la linea Como-Lecco dovrebbe, quanto ai viaggiatori, dare una somma grande di delusioni. Poichè io posso attestare (si tratta appunto del capoluogo del mio collegio) che nessuno adopera quella ferrovia.

Il capoluogo del mio collegio dista dal capoluogo della Provincia solo dieci chilometri. Ma quando la Società esercente mette tre treni al giorno, di cui uno parte alle 5 antimeridiane, nella stagione invernale, capirete bene che nessuno si serve della linea; poichè questi treni non sono treni per i viaggiatori, sono treni merci con viaggiatori; sono lunghissimi treni per il trasporto del petrolio, o d'altre derrate, lunghissime file di vagoni che arrivano dal porto di Venezia o che vi ritornano, cui si aggiunge appena qualche miserabile vettura per le persone.

Ma credete voi, onorevoli colleghi, che il ministro abbia fatto qualche cosa per migliorare questo stato di cose? Guardate che io qui non parlo per interesse elettorale; anzi io dico al ministro di non fare nulla. Io dico al ministro: nelle Convenzioni è scritto che gli orari delle ferrovie debbano essere approvati dal Ministero; ebbene, è disposizione vana, è una lustra, cancellatela addirittura, e rinunciate a questa facoltà che si converte in una ironia per le popolazioni.

Poichè è meglio sapere di non essere tutelati, di non avere nessun diritto, che illudersi su questa vana tutela. Io, per esempio, ho avuto parecchie volte l'occasione, perchè questo era dovere mio, di rivolgere al Mini-

stero delle lamentele per questo servizio; ma i ministri, che quando si tratta di raccomandare il trasferimento di un vice-pretore, o la nomina di un usciere, rispondono sempre gentilmente e sollecitamente, alle mie lunghissime lettere non hanno nemmeno data la risposta di un monosillabo; parlo di tutti i ministri precedenti.

So che all'Ispettorato sono preposti gl'impiegati più colti, più cortesi, più gentiluomini; ma i ministri non rispondono, poichè non è possibile che rispondano.

Io ho esposto al Ministero, che questa linea, la quale è lunga solo 42 chilometri, viene esercitata con un tempo minimo di due ore, o due ore e dieci minuti.

Vagliasindi. È celerissima in confronto della Circumetnea che impiega 8 ore per 100 chilometri.

Ambrosoli. Ma, onorevole Vagliasindi, vi è la Milano-Varese, esercitata da una Società privata, con la quale 51 chilometri sono percorsi in un'ora e cinque minuti, coi treni diretti e le nuove locomotive acquistate l'anno scorso; sebbene non sia affatto una linea piana, poichè dalla quota di 125 metri sale a 390.

Sulla linea Como-Lecco, come dicevo, il movimento dei viaggiatori non esiste, perchè la Società non lo tiene in nessun conto, e se potesse lo sopprimerebbe. Ora, come volete che il patrimonio ferroviario dia i suoi frutti, se le linee si esercitano in questo modo; come volete che la media chilometrica sia elevata se sulle linee non fate viaggiare che le merci? Ma questo è un vero assurdo.

Cancellate dunque questa facoltà, di approvare gli orari; e studiate qualche modo di riformare questi patti. Da tutte le parti vi vengono incoraggiamenti per avviare trattative con le grandi Società prima ancora che scadano le Convenzioni; abbiate questa nobile ambizione di compierle.

L'onorevole ministro, nel suo bellissimo discorso di ieri, ha anche accennato a questo punto dell'esercizio e, dopo di aver dichiarato (cosa che mi ha fatto molto piacere) *insipiente e impotente* l'ordinamento odierno, ha emesso anche questo suo parere sull'esercizio: di voler tentare cioè la divisione delle ferrovie in vari gruppi, in modo che ogni gruppo venga esercitato secondo un tipo differente. Secondo me l'idea è pratica ed utile, e credo che, quando fosse applicata alle linee che ho indicate, secondo il rispettivo grado di po-

tenzialità, ognuna di essa corrisponderebbe meglio ai propri scopi.

Ad ogni modo io spero che l'onorevole ministro non vorrà lasciar dormire la soluzione del problema ferroviario. Ma sia pure con una soluzione parziale e provvisoria, (se non sarà possibile una soluzione definitiva) possa egli far sì che l'esercizio delle ferrovie non sia più qualche cosa di separato dalla vita economica del paese, e che il patrimonio ferroviario, che ci ha costato tanti sacrifici, possa dare finalmente alle popolazioni tutti i frutti che esse hanno il diritto di attenderne. (*Bene!*)

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura, domando se è secondata.

(*È secondata.*)

Allora la pongo a partito, riservando, ben inteso, la facoltà di parlare all'onorevole relatore ed a coloro che hanno presentato ordini del giorno.

(*La discussione è chiusa.*)

Veniamo dunque agli ordini del giorno.

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici:

1° a provvedere perchè l'ispettorato ferroviario governativo curi gl'interessi dello Stato verso le Società delle ferrovie pel rinnovamento del materiale mobile;

2° ad affidare i lavori spettanti allo Stato (cioè sulla percentuale del 35 per cento) agl'impiegati straordinari licenziati.

« De Marinis, Della Rocca, Casale, Bovio. »

Quest'ordine del giorno è stato svolto.

« La Camera confida che il ministro dei lavori pubblici vorrà sollecitare la costruzione delle strade e dei ponti nel circondario di Castrovillari e provvedere alla sistemazione del fiume Coscile.

« Pace, Compagna, Miceli, Quintieri. »

Anche questo è stato svolto.

« La Camera:

ritenuto che dopo la costruzione di chilometri 15.500 di ferrovie non esistano più strade ordinarie che dal punto di vista del traffico abbiano interesse generale, e debbano pertanto essere a carico dello Stato;

ritenuto quindi che non hanno più ragione di essere annoverate fra le nazionali le strade delle quali ai comma *a* e *b* dell'articolo 10 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*;

ritenuto che alle strade contemplate nel comma *d* debba provvedere non già il Ministero dei lavori pubblici, ma quello della guerra,

invita il Governo a presentare un progetto di legge per modificare l'accennato articolo 10 della legge sui lavori pubblici, nel senso che debbansi ritenere nazionali soltanto le strade attraversanti le catene principali delle Alpi e degli Appennini esclusivamente nei tratti attraversanti le dette catene, e venga al tempo stesso data una più stretta applicazione, mediante apposita revisione delle classifiche, al primo comma dell'articolo 11 della legge stessa.

« Brunicardi. »

« La Camera invita il Governo a soddisfare la promessa, ripetute volte fatta da precedenti Amministrazioni, di presentare un disegno di legge che regoli la materia delle bonifiche, eseguite in forza di editti dei cessati Governi, stabilire il *fa-bisogno* pel loro compimento e ripartire, in un determinato numero di esercizi, i fondi da stanziare.

« Brunicardi. »

Anche questi sono stati svolti.

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge per la congiunzione delle due stazioni di Termini e di Trastevere, e passa all'ordine del giorno.

« Mazza, Barzilai, Mangani, Valli Eugenio, Santini, D' Ayala-Valva, Gian Carlo Daneo, Steluti Scala, Cavagnari, De Marinis, Salaris, De Felice Giuffrida, Valle Angelo, Aguglia, A. Marescalchi, Gallini, Pansini, Angiolini, Sani Severino, Miceli, Tassi, Leali, Menotti. »

Anche questo è stato svolto.

« La Camera, in adempimento agli articoli 103 e 98 delle Convenzioni ferroviarie, invita il Governo a provvedere in modo che gli organici degli impiegati ferroviari siano presentati ed approvati nel più breve termine possibile.

« De Felice-Giuffrida. »

(L'onorevole De Felice non è presente).

Perde il suo turno.

« La Camera, ritenuto che il Governo ha obbligo di concorrere più efficacemente allo sviluppo materiale, e conseguentemente al prestigio morale e politico della città di Roma, passa all'ordine del giorno.

« Gallini. »

(L'onorevole Gallini non è presente).

Perde il suo turno.

« La Camera invita il Governo a provvedere per la costruzione delle ferrovie contenute nella Tabella *B* annessa alla legge del 20 luglio 1888, n. 5560.

« Brunetti Gaetano, Trincherà, Ruggeri Giuseppe, Poli, Aguglia, Lojodice, Pansini, Miceli, Pace, Brunicardi, D' Ayala-Valva, Vischi, De Bellis, De Marinis. »

Quest'ordine del giorno è stato svolto.

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge circa la obbligatorietà dei consorzi per le bonifiche, e passa alla discussione degli articoli.

« Vischi. »

« La Camera invita il Governo a mantenere gli'impegni assunti di fronte alle popolazioni interessate per le costruzioni ferroviarie, e passa alla discussione degli articoli.

« Vischi. »

Anche questi sono stati svolti.

« La Camera invita il Governo a trovar modo a che le Società delle ferrovie facciano procedere l'esercizio ferroviario in armonia ai bisogni del paese.

« Napodano. »

(L'onorevole Napodano non è presente).

Perde il suo turno.

L'onorevole Santini insieme con altri colleghi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a far conoscere sollecitamente le sue decisioni in ordine al progetto del Porto di Roma. »

L'onorevole Santini ha facoltà di svolgerlo. Lo prego di essere breve, perchè già l'onorevole ministro ha risposto sull'argomento.

Santini. Più breve che mi sarà possibile. Il testo stesso del nostro ordine del giorno prova

che noi non siamo paghi della risposta, che, a proposito del porto di Roma, il ministro ha dato ieri nel suo discorso. La Camera vorrà essermi indulgente, almeno per riguardo ai colleghi miei, che mi hanno affidato l'onorevole incarico di svolgere l'ordine del giorno. Rammento come, di accordo con l'onorevole ministro dei lavori pubblici, io abbia tre volte presentato ed altrettante ritirato una mia interrogazione sul porto di Roma, e la prima presentai fin dallo scorso marzo, anche per allontanare la prevenzione che si volesse spingere il Governo a dichiarazioni premature.

Oggi non mi è dato sottrarmi all'adempimento di questo dovere, di questo impegno assunto dietro maturo studio e con sicura coscienza.

Comprendo che l'accoglienza simpatica fatta ieri da una gran parte della Camera, al discorso del ministro dei lavori pubblici, mette me in difficile condizione, e quindi la Camera vorrà essere cortese d'indulgenza ancora maggiore.

Voci. Parli! parli!

Santini. Io, anzitutto, riconosco l'abilità finissima del discorso dell'onorevole Perazzi, il quale, però, me lo perdoni, mi rammentò gli anni giovanili, quando da certe cattedre e da certi pulpiti udivo talune disquisizioni liturgiche, e mi rammentò anche l'*ibis redibis non morieris in bello*.

Ô io non ho afferrato bene il concetto dell'onorevole Perazzi, o lo ho afferrato troppo esattamente. Invero le ragioni del porto di Roma vennero svolte con tanto stringente argomentazione ed efficace parola dagli onorevoli miei colleghi Aguglia, Mazza e Barzilai, così come essi, valorosi oratori, sanno fare, discorsi, che le sottili elucubrazioni del ministro Perazzi non hanno avuto il valore di distruggere, che il mio compito si riduce a modeste proporzioni, e, conseguentemente, più consone alle scarse competenze mie.

Essi il lato tecnico e finanziario, e quello di ordine morale e di giustizia, del progetto sviscerarono, e portarono in luce così meridiana, che di ulteriori osservazioni quasi non vi sarebbe duopo.

Permettetemi di leggere un brano di una lettera scritta ad un'alta autorità cittadina:

« Il voto del primo consesso cittadino non è mestieri che io ne dia alle S. V. l'assicurazione, è tenuto nel più alto conto dal Governo del Re, così perchè interpreta i più

nobili desideri della cittadinanza, come perchè risponde ad un'opera di altissima utilità economica e sociale. » Auree, promettenti, confortanti parole coteste, che della favorevole disposizione del Governo davano più che ampio affidamento.

Ma voi mi osserverete: queste parole sono in stridente antitesi con quelle, che ieri pronunziò l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Voci. Di chi sono queste parole?

Santini. Lo dico subito. Sono quelle, che l'onorevole presidente del Consiglio (*Comenti*) ebbe la cortesia di rivolgere al sindaco di Roma con quella gentile lettera, della quale, traendo profitto dalla discussione, lo ringraziai vivamente, certo di interpretare il riconoscente e memore sentimento della popolazione di Roma.

E poichè, pur non potendo aver fiducia negli uomini che sono al Governo, ho fiducia nell'ente Governo del mio Paese, di cui amerei non veder mai interrotta la continuità nelle linee generali, nè per vicende parlamentari e molto meno per vicende extra-parlamentari; io che terrei moltissimo ad aver fiducia nei ministri del mio Re, posso dire che nessun dubbio poteva assalirmi sulla buona volontà del Ministero, tanto più che uguale risposta Sua Eccellenza il Presidente del Consiglio aveva dato ad una Commissione di deputati romani e di consiglieri comunali operai, rappresentanti della locale Camera del lavoro, commissione, della quale io aveva l'onore di far parte e che il marchese Di Rudini accolse con quella squisita cortesia che è nelle tradizioni e nelle consuetudini sue. Di averla ricevuta questa Commissione l'onorevole presidente del Consiglio non può aver dimenticato, perchè l'ha ricevuta per l'appunto il 1º maggio, un giorno che aveva un certo significato, un giorno che nel 1891 non portò molta fortuna all'onorevole Di Rudini, ma che quest'anno gliel'ha portata, forse a causa della luna di miele ministeriale ed in virtù del nuovo orientamento parlamentare.

Uguale risposta, anzi, più favorevolmente accentuata, fu quella dell'onorevole Guicciardini, a cui avrei voluto porgere un ringraziamento speciale, e, su per giù, fu quella che tutti i ministri ci hanno dato nella nostra *via crucis*, dolorosa *via crucis*, per tutti i Ministri interessati nella questione.

Che se delle buone intenzioni del Governo

riguardo al progetto (perchè fino a ieri il parere si è manifestato contrario) fossero necessarie altre dimostrazioni, ne abbiamo una d'ordine interno importantissima, nel fatto che un candidato del Ministero, carissimo anche personalmente ai ministri, un candidato soccombente, qui nella nostra città, di questo progetto del porto di Roma fece gran parte della sua piattaforma elettorale.

Senonchè è bene far rilevare che le buone intenzioni di studiare del presidente del Consiglio e del Governo hanno dovuto urtare in talune grosse difficoltà, e se l'idea, dal 1° maggio a ieri non aveva avanzato di un passo, da ieri è retroceduta all'infinito.

Di Rudini, presidente del Consiglio. No, è avanzata.

Santini. Non mi pare. Io davvero invidio al Governo le sue energie giovanili, che gli consentono tornare ai bei tempi lontani dello studentato! Chè dice sempre di voler studiare; esso mi ricorda quelle brigate allegre di studenti spagnuoli.

Presidente. Veda, onorevole Santini, di abbreviare il suo dire!

Santini. Lo abbrevierò più che posso.

A questo Ministero, tanto studioso, io osavo chiedere che pel porto di Roma...

Giordano-Apostoli. E l'altro Ministero che cosa ha studiato?

Santini. Lei fu l'altro Ministero?

Presidente. Non si finisce più in questa maniera!

Santini. A questo Governo,..... tanto studioso, osavo chiedere che mettesse parte del suo zelo nello studio di questo progetto, lo stesso zelo, che ha posto nel presentare concretati alla Camera progetti di altri lavori interessanti altre Provincie, e che noi, pensosi fautori di qualunque cosa, che torni utile a qualsiasi altra città sorella, suffragheremo sempre del nostro voto.

Ma è pur doloroso rilevare come le buone intenzioni del Governo per Roma, non abbiano mai incontrato eco simpatica nei giornali, che hanno voce di riprodurre il pensiero. Ieri l'altro stesso un giornale, che fedelmente ed onestamente rispecchia, l'idea del Governo, come rappresentava fino al 5 marzo le idee del Ministero precedente... (*Commenti*).

Presidente. Onorevole Santini, si attenga all'argomento, non discutiamo i giornali!

Santini. ... ha pubblicato un articolo, nella quale la impresa del progetto del porto di Roma era attaccata a fondo, attaccata fino al

punto di dire che l'Umbria, che è la Provincia più ricca di forze idrauliche motrici, mancasce di queste forze. L'amico Fazi, qui presente, a cui mi appello, potrebbe dire, se è vero, che la sola Terni è capace di dare ancora 100,000 cavalli di forza.

E quell'articolo fu telegrafato subito al *Corriere di Napoli*, altro giornale amico del Governo, il quale dava come sfumato il porto di Roma e ciò prima che il Ministero si pronunciasse.

Dimostrata la serietà tecnica del progetto accettato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella relazione, onde il ministro Perazzi ha letto i brani, che più facevano per la sua tesi, trascurando quelli che facevano per la tesi nostra... (*Interruzione*). Che cosa dice?

Una voce. Che le ferrovie sono quelle che lavorano.

Santini. E noi le paghiamo.

Presidente. Continui, onorevole Santini.

Santini. V'è chiamando cercare collumicino le difficoltà, è andato a scavare ragioni d'ordine militare che si opporrebbero all'attuazione del progetto (vedete quanti illustri strateghi!) e si è detto che era un progetto pericoloso alla difesa nazionale.

Ora anche noi, che pur non abbiamo una speciale competenza tecnica militare, possiamo provare che la costruzione di un porto presso Roma non è un pericolo, e che anzi sarà sempre un punto d'appoggio per la nostra squadra e che rafforzerà le qualità difensive della capitale del regno, e quelle offensive di un gran versante del nostro Mediterraneo.

I porti, d'altronde, in certe eventualità si sbarrano anche con torpedini od altrimenti.

Ma, alla peggio, si fa saltare in aria la lunga banchina di 700 metri, che quel porto avrebbe avuto per essere collegato alla terra ferma. Si è pure detto: guardate che voi dovette tenere in maggior considerazione il porto di Civitavecchia.

Ma avrebbe mai sognato Civitavecchia di assurgere all'onore di essere considerata come un porto militare, avendo un fondo di appena cinque metri, ed essendo angusto in modo da rendere la girata difficilissima anche a piccole navi?

Infatti, ieri l'altro, all'avviso inglese *Surprise*, nel manovrare, incolse disgrazia.

La rada di Civitavecchia, così aperta e battuta da tutti i venti, è pericolosa specialmente pei suoi continui insabbiamenti e per-

chè ha un fondo non tenitore, per guisa che in caso di cattivo tempo e specialmente delle libecciate, sia già gran fortuna se ad una nave, potendo filare per occhio, riesca poggiare a Santo Stefano.

Tanto è ciò vero che, anche oggi, la squadra inglese è fuori del porto, in alto mare, alla mercè del tempo, che minaccia. Questi sono i motivi, per i quali mi sembra che le relative obiezioni del ministro Perazzi non debbano esser prese in considerazione.

Ieri il ministro Perazzi molto abilmente ha parlato di una richiesta di ventiquattro chilometri di arenili che...

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Sì, ventiquattro.

Santini. ... ventiquattro chilometri di arenili; osservazione che ha assai giovato al ministro e di cui la Camera è rimasta molto impressionata. Ora ricostruiamo la verità dei fatti.

L'articolo 6 della domanda di concessione dice:

« Saranno dati alla Società tutti i vantaggi dati ai Comuni con la legge 2 aprile 1885 sui Porti e Fari, ecc. ecc., con la modificazione che, invece di 5 chilometri a dritta e a sinistra, si domandano complessivamente 12 chilometri in assoluta proprietà degli arenili di proprietà dello Stato a cominciare dalle bocche del Tevere; impegnandosi a lasciare a parco mobile tutti gli arenili sul lato sinistro del canale dello Stagno. »

Il ministro Perazzi ha detto che vuole ancora studiare. Ora il ministro Perazzi sa meglio di me che il 15 luglio scade il termine utile perchè i capitalisti si scioglano dai loro impegni.

Sarebbe un illudersi che da qui al 15 luglio, dopo il discorso fatto ieri dall'onorevole Perazzi, la questione del porto di Roma possa essere decisa: ed io, perciò, pur convinto che l'Impresa può già considerarsi fallita, compio il mio dovere, e combatto per l'onore delle armi.

L'onorevole Perazzi ci è venuto a dire che il Ministro del Tesoro aveva rimandato a lui il progetto con parere non favorevole. Ecco, francamente, non sarò io, peccatore impenitente in fatto di franchezza, che farò una colpa al ministro del Tesoro della franchezza sua. Dello scarso entusiasmo dell'onorevole Colombo per le opere di Roma si è

parlato, a torto, forse più, che a ragione. (*Rumori*).

Presidente. Onorevole Santini non interpreti le intenzioni degli assenti. (*Vivaci interruzioni dell'onorevole Cremonesi*).

Santini. Ma io ricordo che quando ebbi l'onore di conferire con l'onorevole Colombo e di udire le sue parole, fui il primo a dichiarare che era lieto di prendere atto delle sue gentili dichiarazioni per Roma, e che noi saremmo andati a dire, me ne appello all'onorevole Barzilai, che egli aveva per Roma le migliori intenzioni. Se il mio amico onorevole Cremonesi, mi avesse lasciato parlare, non mi avrebbe interrotto.

L'onorevole Mazza evocava l'altro ieri ricordi dolorosi per Roma; ricordi troppo dolorosi perchè io voglia tornarvi sopra; tanto più che le dichiarazioni, fatte ieri dall'onorevole Perazzi per l'allacciamento della stazione di Trastevere a quella di Termini, tolgono ogni speranza anche a questo proposito. Ieri l'onorevole Perazzi col suo discorso impressionò favorevolmente la Camera, ricordando di aver dimostrato il suo amore per Roma collo stanziare, circa venti milioni, per le opere pubbliche della capitale, e questo amore venne qui a sminuzzarci.

Onorevole ministro, io di ciò la ringrazio, ma potrei dire che Ella non è stato che un rigido esecutore della legge. Quei lavori erano stabiliti per legge, ed Ella, con buona volontà non ha fatto altro che spingerli innanzi. Ed è un favore questo? No! È una applicazione della legge! Del resto io mi sorprendo che l'onorevole Perazzi, così sollecito del bene di Roma, non abbia tenuto presente anche la combinazione fatta dal ministro precedente col duca di Ceri per la sistemazione di piazza di Venezia e del palazzo d'agricoltura, industria e commercio, combinazioni che io gli raccomando caldamente.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. È in corso di trattativa!

Santini. Noi non credevamo di essere indiscreti verso il Governo, se lo pregavamo di prendere in esame l'articolo 9 della domanda di concessione di quel gruppo finanziario che si obbligava di versare ad ogni richiesta del Governo a titolo di sola cauzione una somma di due milioni.

Adesso il Governo ha il diritto ed il dovere di accertarsi se l'impresa sia seria o no. Egli

ne ha i mezzi, che mancano a noi. Quando il Governo ci dirà e ci proverà che l'impresa non è seria, noi presteremo fede alle sue dichiarazioni, e sarà nostro dovere di andare a dire a coloro, che si agitano, non per colpa nostra, ma per il loro bisogno, che il Governo ha fatto quanto doveva, ed ha dovuto però riconoscere che il progetto non era attuabile.

Noi fummo accusati di esserci volti da conservatori in agitatori del popolo. Ora io di conservatore, pur sentendomi, quanto ogni altro, liberale, posso essere tacciato, ma non credo che l'onorevole Barzilai e l'onorevole Mazza possano meritare siffatta qualifica. Quindi non siamo noi, ripeto, conservatori o no, che agitiamo il popolo; è il popolo che si agita, perchè vedeva in questo porto di Roma una speranza di miglior presente e di più lieto avvenire.

Ed io qui debbo render lode alla Camera romana del Lavoro, la quale, astraendola da qualunque principio politico, si adopera a tutta possa acchè l'agitazione rimanga nei termini legali. Che, se nei termini legali non rimanesse, io me ne ritrarrei subito, come sarebbe mio dovere e mia convinzione.

Io osservo che in Italia è forse, questo, il primo caso di un gruppo finanziario, che presenta insieme un progetto ed i capitali per eseguirlo, mentre, purtroppo, in generale, si fa un progetto e poi si va attorno per procurarsi i danari per la sua esecuzione.

Qui poi si tratta di cosa che risponde *ad un'opera di altissima utilità economica e sociale*, come ha anche dichiarato il presidente del Consiglio.

Del resto, se l'opportunità di dare lavoro agli operai disoccupati ha avuto valore in una relazione, che il Governo ha presentato per il Sempione, e noi ne siamo lieti, sono certo che il Governo vorrà tenerne conto nelle attuali circostanze di Roma, in cui tante migliaia di operai lottano con la fame.

Ciò è dovere imprescindibile di saggio Governo, ed io, che sono deciso avversario politico degli attuali ministri, sono certo però che a questo dovere, il Governo, che rappresenta il mio paese, non verrà meno.

Se non alla stregua di una Capitale, sia almeno Roma trattata alla stregua delle altre città sorelle, e si sfati una volta per sempre la bugiarda leggenda di una Roma accattona. Roma, se ha avuto cinquanta, ha dato cento; e i ministri lo sanno. Roma non si è rifiu-

tata ad alcun sacrificio. Essa si duole soltanto che ci sia della gente, che creda possa trattarsi alla stregua di una città conquistata.

Quando il Governo del Re venne a liberarci con la cooperazione di tanti eroici romani, trovò a Roma una Capitale; e il solo incameramento dei beni ecclesiastici diede fin qui più di un miliardo. (*Commenti*) Quindi non è vero che sia una città accattona.

Onorevole Perazzi, voi che mi rammentate i vecchi e bei tempi, ai quali il vostro pensiero dovrebbe sorridere meglio che non agli attuali decadenti, io non vorrei che ai tempi nuovi vi adagiaste. A voi toccò l'onore di essere collaboratore di Quintino Sella, che fu di Roma il più sincero amico; e l'espressione immensa dell'amore, che il Sella ebbe per Roma io ebbi la ventura di udire dalle stesse labbra del forte Biellese. E voi sapete come il grande Piemontese dall'amore per Roma traeva un sentimento mistico, poetico, quasi religioso. Voi non potreste non averne ereditato tanto nobile sentire.

Ora, dopo avere udito il discorso che ieri avete pronunziato, ve lo dico con franchezza rude, ma onesta e serena, ho pensato che Sella avrebbe parlato altrimenti.

Voi siete stato l'allievo, suo: l'allievo alle volte, supera il maestro; può darsi che questo sia il caso; io non lo credo, ma ripeto che il maestro avrebbe parlato differentemente da voi! Sella parlava l'accento franco, robusto, patriottico, che si parla in Piemonte. Ed evocando la memoria di Sella, noi romani ci sentiamo orgogliosi di mandare un saluto a quella venerata memoria, come a quel forte Piemonte a cui tanto debbono e l'Italia e Roma. Certo, è che, se Sella, per la fortuna d'Italia, ancor fosse vivo, egli ci avrebbe aiutato e ci aiuterebbe in tante nostre disgrazie, che oggi anche dal Piemonte e da Torino particolarmente sono divise con Roma, come la crisi economica, quella finanziaria e via dicendo.

Io sperava che l'onorevole Perazzi avrebbe rammentato oggi il motto del Centurione Romano evocato dal Sella « *hic manebimus optime* » completato e ribadito dalla augusta parola che Roma dichiarava Capitale Intangibile d'Italia.

L'onorevole Perazzi evocò anche la memoria di uomo, che sdegnò epiteti, di Giuseppe Garibaldi.

Ebbene, io dico colla mia consueta fran-

chezza che anche il linguaggio di Garibaldi in questa occasione sarebbe stato differente da quello dell'onorevole Perazzi. Ma lasciamo che quei grandi riposino tranquilli nelle loro tombe gloriose e non li immischiamo in queste nostre piccole discussioni parlamentari. (*Commenti — Approvazioni*).

Di Rudini, presidente del Consiglio. Io comprendo perfettamente il discorso dell'onorevole Santini, perchè capisco che egli ha parlato non tanto pei colleghi, quanto per gli elettori. (*Si ride*).

Santini. Chiedo di parlare per fatto personale.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Ma l'onorevole Santini è stato ingiusto verso di noi, ed io debbo protestare (*Con forza*) contro le sue parole. L'onorevole Santini viene a trattare noi come se fossimo nemici di Roma! (*Bravo!*)

Ma egli ha dimenticato che a Roma ci siamo venuti noi: e che l'onorevole Perazzi è stato uno dei migliori collaboratori dell'onorevole Sella, e che io stesso fui sempre amico devoto e seguace dell'onorevole Sella, seguace per questo: perchè egli voleva la unità della Patria, e perchè egli sentiva la grandezza di Roma. Ecco perchè noi siamo stati amici e seguaci dell'onorevole Sella e non abbiamo bisogno delle lezioni di patriottismo dell'onorevole Santini, che respingo.

Santini. Richiedo di parlare.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Domandi di parlare quanto vuole: io dico il mio sentimento e quello che il dovere m'impone. (*Bravo!*)

Ma, dette queste cose con molta calma, (*Ilarità*) rileverò che l'onorevole Santini ha detto: l'onorevole Sella avrebbe parlato diversamente. Sì, è vero; il Sella avrebbe detto che qui c'è una mistificazione; (*Commenti*) questo avrebbe detto il Sella. Io stesso sono stato uno dei mistificati, onorevole Santini: e sa perchè?

Prima di tutto perchè si è voluto parlare di un porto di Roma. Ebbene, il porto di Roma, in tutta questa proposta, non c'è. Io sono stato e sono favorevole più che non pensi l'onorevole Santini, ad un porto di Roma; ma io ho il diritto ed il dovere di mettere in discussione il porto di Ostia, che è una cosa del tutto diversa dal porto di Roma. Se si trattasse di un porto canale, che facesse venire a Roma le navi commerciali,

che attivasse davvero la vita commerciale di questa grande città, la questione sarebbe grandemente diversa. Ad ogni modo però io non escludo nemmeno lo studio del porto di Ostia. Ma l'onorevole Santini deve comprendere che un Governo ha le sue responsabilità, e non può accettare una proposta solamente perchè a lui sembra buona. Il Governo ne risponde di fronte al paese e non per un minuto, ma per la durata di secoli, forse; e quindi ha il diritto, e più che il diritto, il dovere di meditare e di studiare.

Ora, onorevole Santini, io non mi vergogno di dirle che ho avuto ed ho ancora bisogno di studiare questa questione! È dovere di ogni Governo illuminato, quello di studiare, perchè non si possono improvvisare le leggi, non si possono mettere nel bilancio dello Stato aggravii enormi, non si può, soprattutto, compromettere la sorte commerciale di un paese e di una regione per una cosa fatta alla leggera, senza sufficiente studio e senza la dovuta meditazione.

Io non ho niente da ritrattare alla lettera, del resto molto vaga, che l'onorevole Santini ha letto, e che io diressi al Sindaco di Roma; io ripeto che sono favorevolissimo al porto di Roma e non escludo che si possa prendere in considerazione anche il porto di Ostia; ma voglio far notare una cosa all'onorevole Santini. (*Segni di attenzione*).

L'onorevole Santini ci parla di milioni pronti a versarsi qui in questa Italia, come se ci fossero regalati. (*Si ride*) Ebbene, onorevole Santini, sono cose molto delicate, ma io ho avuto il dovere di informarmi della solidità finanziaria di questi offerenti; e le informazioni che ho avuto non sono punto favorevoli (*Risa*), e non Le nascondo che da queste informazioni ho ritratto il convincimento che qui c'è stata, ripeto, una mistificazione. (*Commenti*).

Anche per Lei, onorevole Santini, c'è una mistificazione.

Sacchi. Si lanciano gli affari!...

Di Rudini, presidente del Consiglio. Precisamente: si tratta di lanciare un affare. Saranno tutte persone rispettabili (io non discuto le persone); ma, evidentemente, qui si tratta di lanciare un affare; e quindi si tratta di persone che dovranno cercare i capitali, di cui ora non possono disporre.

Io avrei finito; ma mi resta a dir due cose all'onorevole Santini.

Egli parlò di un giornale amico. Non so quale sia il giornale che rappresenti le idee del Governo. Onorevole Santini, io non leggo i giornali. (*ilarità*). In modo assoluto! Non li leggo! Non leggo i giornali amici, perchè non provo il bisogno di rileggere, su per giù, le opinioni mie; non leggo i giornali degli avversari, perchè sono convinto che non dicono la verità, e non sono ispirati da sentimenti sinceri. (*Si ride*).

Quali sono questi giornali, lo sappiamo tutti; quali sono i sentimenti che li ispirano, lo sappiamo ugualmente; perchè vuole che li vada a leggere? Non turberebbero certamente i miei sonni; ma mi ruberebbero il mio tempo che posso impiegare assai più utilmente.

Creda dunque l'onorevole Santini, che io non ho ispirato alcun giornale, e che nessun giornale rappresenta il pensiero mio.

Un'ultima parola all'onorevole Santini. Egli ha parlato di Roma conquistata! Ecco, queste sono cose che Lei, francamente, non dovrebbe dire. Ma che conquistare Roma! Siamo venuti a conquistare a Roma un'idea; ma abbiamo trattato Roma come la patria nostra, come il cuore nostro, come la mente nostra; (*Bene!*) ed Ella, onorevole Santini, che riveste un grado elevato nell'armata, non dovrebbe pronunziare di queste parole. (*Bravo! Bene!*) contro le quali sento il dovere di protestare.

Ad ogni modo, che cosa può far di più il Governo, quando ha detto, per bocca dell'onorevole Perazzi, che nella legge pel porto di Genova aveva incluse alcune disposizioni le quali avrebbero potuto applicarsi a qualsiasi porto del Regno?

Quando il Governo ha fatto questo, ha dimostrato che voleva trattare alla pari tutti i porti del Regno. Ma in questa proposta vi è qualche cosa di più: cioè il concetto, molto alto, che il Governo non vuole affari e non vuole affaristi. (*Bravo!*)

Il Governo vuole agire per mezzo dei corpi locali, vuole eccitarne l'attività; e credo che questo sia un principio molto fecondo che gioverà assai al progresso del nostro paese. L'esempio di Genova è un esempio innanzi al quale noi ci dobbiamo inchinare, perchè mostra in primo luogo che la città di Genova è una città piena di attività e piena di iniziative, e, in secondo luogo, dimostra che là si è sentito il dovere di non pitoccare dallo

Stato e che certe industrie e certi istituti devono vivere di mezzi propri. E quando, onorevole Santini, noi siamo venuti a fare una proposta di questo genere, abbiamo creduto di fare una proposta molto seria e nel tempo stesso molto equa, della quale i corpi locali possono e debbono profittare. E creda, onorevole Santini, che se il porto d'Ostia si riscontrerà essere una cosa buona, per questa via si farà anche il porto d'Ostia.

Un'ultima parola, prima ch'io me ne dimentichi, ed avrò finito.

L'onorevole Santini trova che gli studi non servono a niente. Ebbene gli studi intorno a questo progetto hanno rivelato questo: che il porto d'Ostia non potrebbe esser fatto senza considerevoli opere di difesa militare. Io non voglio da ciò concludere che Roma sarà per questo più o meno difesa di quel che non sia attualmente. Io non sono tecnico, ma di questo evidentemente io mi persuado per il primo: che non si può fare un porto ad Ostia, a pochi chilometri da Roma, un porto il quale sia capace di legni di grande portata e di grande pescagione, senza temere che questo porto possa anche, in un determinato momento, diventare una base di operazione contro Roma.

Ora, onorevole Santini, Roma ci è cara assai, e difendere Roma significa difendere la indipendenza della nostra patria. E quindi io non farò così leggermente il porto di Ostia senza avere nello stesso tempo assicurata la difesa di questa Roma, che tanto ci preme. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. L'onorevole Fortunato ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a provvedere con apposito disegno di legge alla manutenzione delle strade comunali obbligatorie. »

Ha facoltà di svolgerlo.

Fortunato. Dal porto di Roma alle strade comunali obbligatorie, quale enorme distanza! (*ilarità*) A differenza, quindi, dell'onorevole Santini, io non avrò bisogno di molte e calde parole, nello svolgere il mio ordine del giorno.

Come per tanti altri fatti ed atti della nostra vita amministrativa e politica, anche per le strade comunali obbligatorie, sancite dalla legge del 30 agosto 1868, noi avemmo troppo alto, troppo sconfinato l'ideale; e come per tante altre cose, di pari ed anche di mag-

giore importanza, la dura necessità dei mezzi affatto sproporzionati ai fini, ci ha costretti, oramai, dal soprassedere a un'opera, che era follia, vera follia ostinarci a condurre in porto.

Due apposite leggi, quelle, se rammentate, del 12 giugno 1892 e del 19 luglio 1894, han posto termine, molto opportunamente, alla vana impresa di tutta una fitta rete, che noi, or sono ventotto anni, immaginammo di potere avere per tutto quanto il territorio del Regno.

Ma, intanto, trecentoventi milioni sono stati spesi, e tredici mila chilometri di vie comunali sono stati costruiti. E qui sorge la questione: possiamo, dobbiamo noi permettere, che le strade compiute vadano assolutamente perdute, e che un tanto patrimonio vada miseramente sciupato, come ne corre il pericolo e ne esiste la minaccia, solo per cattivo volere o per insufficiente capacità finanziaria de' comuni?

Sacchi. No, certamente!

Fortunato. E no, dico anche io, e no ha già detto saviamente il ministro dei lavori pubblici fin dalla tornata del 19 marzo, quando egli, se ricordate, presentò qui alla Camera una importantissima relazione, che io spero voi tutti abbiate letta, sul rendiconto dato dai prefetti del Regno in merito alla gestione delle nostre strade comunali obbligatorie.

In essa, onorevoli colleghi, sono pochi, ma eloquentissimi ragguagli sui risultati materiali, ottenuti dalla larga ed onerosissima applicazione della legge del 1868.

Ebbene, questi ragguagli non sono davvero confortanti, poichè risulta, che in molte province, alle cure e alle spese profuse per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, non hanno corrisposto le cure e le spese necessarie per la conservazione dei lavori compiuti. Basti dire che, sopra 55 delle nostre 69 province, la condizione della viabilità comunale appare soddisfacente in 27, mediocre in 7, pessima addirittura in 21, cioè nelle province di Aquila, Ascoli, Avellino, Bergamo, Caltanissetta, Catanzaro, Cosenza, Firenze, Girgenti, Lucca, Macerata, Messina, Palermo, Perugia, Porto Maurizio, Potenza, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Roma, Teramo e Trapani.

Dai rapporti degli uffici del Genio civile, dice la relazione, si rileva che le cause, per cui vanno deperendo e anzi addirittura *distruendosi* i lavori stradali, con tanto sacri-

ficio compiuti, sono l'assenza o la insufficienza tanto della sorveglianza quanto della manutenzione, giacchè o i comuni non stanziavano nei propri bilanci fondi a tale uopo, o li stanziavano in misura derisoria, stornandoli anche di sovente per altri bisogni più pressanti. Così non solo non si provvede da tempo alle ordinarie riparazioni, ma in alcune province, specialmente (mi duole il dirlo) nelle province meridionali e siciliane, il transito è divenuto quasi impossibile. Nella provincia di Girgenti, financo, il piano di alcune strade risulta ormai occupato dagli antichi stessi proprietari del suolo!

Ognuno di voi, onorevoli colleghi, potrebbe qui citare gli esempi di casa propria. Io, della provincia di Basilicata, cito qui gli esempi del mio circondario, che è quello di Melfi, ricordando, fra le strade comunali obbligatorie che, costruite di sana pianta per effetto della legge del 1868, vanno oramai alla malora, le strade da Melfi al Ponte di Pietra dell'Olio, da Venosa al Ponte a Poggetto sull'Ofanto e da Lavello a Minervino Murge. Sono tre strade, tre bellissime strade, le ultime due di agevole manutenzione, perchè assolutamente pianeggianti, le quali, dopo che pur costarono centinaia e centinaia di migliaia di lire, son oggi in parte malamente mantenute, in parte totalmente abbandonate. E invano, in questi ultimi due anni, reclami sopra reclami furon dagli interessati spediti alla prefettura di Potenza! Non ancora consolidata nè finita è parimenti la via da Montemilone a Palazzo San Gervasio, e già mezzo perdute si posson dire le vie comunali del Macarico e della Ginestra, precedenti la legge del 1868, che scendono alla strada nazionale delle Puglie, una da Barile, l'altra da Ripacandida.

La gravità del male e l'urgenza di porvi riparo sono dunque innegabili. È bensì vero, osserva la relazione, che la legge del 1894, sospendendo fino a tempo indeterminato la esecuzione coattiva e l'aggravio recato alle finanze comunali dalla rigorosa applicazione della legge del 1868, non viene perciò stesso a disinteressare i comuni dall'obbligo di provvedere alla viabilità. Tanto per la costruzione come per la manutenzione delle strade restano, difatti, in vigore le disposizioni della legge sui lavori pubblici e quelle della legge comunale e provinciale, potendo sempre le Deputazioni provinciali vigilare a

che i comuni adempiano ai propri obblighi in materia di viabilità, ed in caso di rifiuto potendo anche invitare i prefetti a promuovere dalle Giunte provinciali amministrative lo stanziamento di ufficio nei bilanci comunali delle somme occorrenti allo scopo. Ma da una parte, soggiunge la relazione, la vigilanza non pare sia stata dovunque esercitata per parte della Deputazione provinciale, e dall'altra le disagiate condizioni economiche della maggioranza dei comuni rendono i provvedimenti coattivi delle Giunte provinciali amministrative o impossibili o insufficienti.

Quindi è che il Ministero, persuaso della necessità di studiare la questione, ha voluto attingere precise notizie sul modo, con cui si è potuto ottenere, in varie province, una buona manutenzione stradale, senza troppo grave dispendio.

E il Ministero dei lavori pubblici si è imbattuto, così, in due province, una del Piemonte e l'altra del Napoletano, degnissime di speciale e lodevole menzione.

Nella provincia di Alessandria tutte le strade comunali di qualche importanza sono poste sotto l'amministrazione e sotto la sorveglianza dell'Amministrazione provinciale. Sono state create due categorie di strade, quella delle *consortili provinciali*, poste sotto la diretta Amministrazione della provincia, e mantenute dalla medesima col concorso, per metà della spesa, dei comuni e consorzi interessati; e l'altra delle *sussidiate*, mantenute dai comuni e consorzi, i quali non possono conseguire il sussidio, se non risulti da rapporti degli ufficiali tecnici della provincia che le strade si trovano in stato di regolare manutenzione. Questo sistema ha dato ottimi risultati.

Palberti. Così è nella provincia di Torino.

Fortunato. Nella provincia, poi, di Benevento fin dall'anno 1872 l'Amministrazione provinciale ha avocato a sé la manutenzione ordinaria delle strade comunali, valendosi, per sopperire alle spese, di una quota di centesimi addizionali sulla imposta fondiaria. La spesa complessiva è di 66 mila lire annue con una media di lire trecento per chilometro, e tale sistema ha dato buoni frutti. Esso è pure seguito dalle province di Foggia e di Campobasso, ma bisogna aggiungere, che in quest'ultima l'Amministrazione provinciale ha, per far fronte alle spese, di tal modo ecceduto nella sovrainposta, che il Consiglio

di Stato, esaminando il bilancio preventivo provinciale per il 1895, ha suggerito che a sgravio del bilancio stesso la manutenzione delle vie comunali sia di nuovo affidata agli enti chiamati per legge a provvedervi.

In questi due partiti, conclude la relazione, presi dalle province di Alessandria e di Benevento, e già sperimentati per un abbastanza considerevole spazio di tempo, può trovarsi l'accenno di un provvedimento generalmente applicabile in tutto il Regno, atto a impedire che i comuni, o per difetto di personale tecnico, o per impotenza, o per incuria, lascino le strade in abbandono, e permettano il disperdimento del lungo lavoro e dell'ingente capitale in esse finora impiegato.

E di un provvedimento così fatto il Ministero de' lavori pubblici spera, quanto prima, presentare al Parlamento un apposito disegno di legge, che possa, per l'appunto, assicurare meglio l'efficacia delle leggi vigenti in materia di manutenzione stradale.

Or io, confidando pienamente, che gli studi iniziati verranno felicemente menati a termine, mi fo, modestamente, a suggerire al ministro un terzo partito, che, se io non piglio lucciole per lanterne, potrebbe, esser quello di dare, per virtù di legge, carattere di *strade vicinali* ad alcune, se non a tutte, le presenti strade comunali obbligatorie, qualora, già s'intende, sia provata la impossibilità finanziaria del comune nel sopperire alla spesa di manutenzione.

Il guaio è che, per le strade vicinali, non ci sono altri provvedimenti legislativi o regolamentari che quelli, affatto scarsi e deficientissimi, degli articoli 51, 52, 53 e 54 della legge su' lavori pubblici, che forma l' allegato F alla legge per l'unificazione amministrativa del 20 marzo 1865.

Il compianto ministro Genala aveva in animo di presentare un disegno di legge sulla materia; e a tale uopo, il 27 aprile del 1884, egli diramò a' prefetti del regno, a' presidenti de' comizi agrari e agl'ingegneri capi del Genio civile una circolare, che la più bella, la più savia, la più comprensiva non è possibile immaginare, su la necessità di studiare nuove più acconci mezzi per assicurare la buona conservazione delle strade vicinali. Egli avrebbe voluto, con apposito disegno di legge, venire a capo di nuove disposizioni,

le quali avessero, secondo il suo avviso, raggiunto un triplice scopo:

primo, determinare il sistema da tenersi perchè la esistenza delle strade vicinali sia legalmente affermata e regolata;

secondo, provvedere efficacemente ad assicurare la loro buona conservazione;

terzo, infine, trovare i mezzi più facili e più pronti perchè se ne migliori la qualità.

E circa la più efficace conservazione delle strade esistenti, egli chiedeva specialmente si rispondesse, netto, a quali de' due sistemi, che si trovano di fronte, bisognasse dare la preferenza: a quello, cioè, già consacrato nella nostra legge del 1865, che dichiara gli utenti stessi obbligati a mantenerle e ripararle, salvo il concorso del comune nelle spese che possono occorrere per riparazioni alle più importanti, ovvero a quello adottato in Francia, con la legge su le strade rurali, che tiene per regola obbligati i comuni alla loro conservazione, dando facoltà, in pari tempo, agl'interessati di costituirsi in consorzio per curare la manutenzione delle vie non assolutamente utili all'universale. Migliore, sia detto in parentesi, è certamente, secondo me, il sistema francese.

La iniziativa del Genala, come tante altre cose del nostro paese, è restata, pur troppo, lettera morta.

Or non parrebbe al ministro Perazzi utile cosa di riprendere in esame il concetto del Genala, seguendo le norme, che il Genala così bene indicò nella circolare del 27 aprile 1884?

Secondo il modesto parer mio, anche senza rifar le cose da cima a fondo, basterebbe modificare il secondo comma dell'articolo 51 della legge su' lavori pubblici. Quel comma dice: « il Municipio potrà esser tenuto a una determinata quota di concorso nella spesa di riparazione delle strade vicinali più importanti. » Il concorso è dunque volontario, la quota è indeterminata, e si tratta, non di manutenzione, ma di sola riparazione.

Ora, perchè non rendere obbligatorio il concorso per tutte le strade comunali del 1868, che fossero, dietro domanda degl'interessati, o per deliberazione de' consigli comunali, od infine per decreto del prefetto, tramutate in vie vicinali? e, in tal caso, perchè non determinare cotesta quota di concorso al quarto, per lo meno, della spesa di manutenzione, dando alla provincia la qualità di

ente gestore? Consta a me, personalmente, che il quarto della spesa, qualora fosse legalmente assicurato da' comuni, renderebbe possibile il consorzio de' maggiori utenti, per il mantenimento delle strade obbligatorie, in gran parte della mia provincia, che pure è tra le più povere province d'Italia. Il comune di Melfi è, in Basilicata, splendido esempio di ottimo regime delle vie vicinali.

Io so che laggiù si vorrebbe, da alcuni, veder reso, in quella vece, obbligatorio il ruolo di prestazione d'opera, anche per la manutenzione; chè anzi, se non vado errato, questo fu già chiesto da uno o da due consigli provinciali degli Abruzzi. Ma io credo fermamente, che nessun Ministero e nessun Parlamento potrebbero mai adottare un simile provvedimento, che si tradurrebbe, a conti fatti, in una vera servitù personale, diretta, perenne, della povera gente a favore esclusivo, o quasi, de' proprietari della terra.

E qui cesso, o signori, dall'abusare della vostra cortesia, augurandomi che l'onorevole ministro de' lavori pubblici voglia fare buon viso al mio ordine del giorno, perchè, come egli stesso ebbe a scrivere, « non ci sarebbe niente di più biasimevole per un paese civile, che lasciar distruggere, per mancanza di manutenzione, opere, le quali hanno richiesto così gravi sacrifici di denaro. » (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Di Broglio, relatore. Al punto in cui è giunta la discussione e con la tendenza che si manifesta nei discorsi di parecchi oratori, di chiedere dallo Stato la costruzione di opere nuove e dispendiose, in aggiunta a quelle alle quali intende provvedere il disegno di bilancio che è sottoposto al nostro esame, parmi opportuno di richiamare l'attenzione della Camera sopra alcune considerazioni di fatto, che potranno servirci di guida utile per dare un indirizzo pratico alla discussione della quale ci occupiamo.

La Camera sa che in addietro, e per molti anni, a molta parte della spesa derivante dalle opere pubbliche straordinarie si sopravviveva con provvedimenti di tesoro, ricorrendo, cioè, al credito; adesso invece vi si fa fronte con i mezzi effettivi somministrati dai bilanci. Questo secondo sistema è molto più corretto, risponde assai meglio ai criteri di una buona amministrazione. Però esso porta la conseguenza inevitabile che il bilancio del

lavori pubblici deve ora adattarsi più strettamente alle condizioni del bilancio generale dello Stato, e gli stanziamenti suoi devono pur essi necessariamente acquistare un carattere di stabilità, o, come suol dirsi, di consolidazione, almeno sino a quando non sia concessa una maggior larghezza di mezzi da un miglioramento sensibile della finanza nazionale.

E difatti la consolidazione delle spese costituisce la caratteristica fondamentale sia del bilancio dell'esercizio in corso, sia di questo del quale discutiamo; noi la troviamo nella parte ordinaria del bilancio, e la riscontriamo ancora, più manifestamente, nella sua parte straordinaria.

Nella parte ordinaria, a dire il vero, la stabilità della spesa è venuta man mano costituendosi di per sé stessa, per effetto delle riduzioni sensibili introdotte, or nell'uno or nell'altro esercizio, negli organici del Ministero, nonché delle diminuzioni portate nelle spese autorizzate ai singoli capitoli; di guisa che gli stanziamenti proposti dal disegno del nuovo bilancio, sono oramai ridotti a così stretta misura, da non essere certo suscettibili di alcuna variazione notevole.

Invero devesi con essi sopperire alle spese del personale, e di provviste indispensabili, ed a quei lavori, che non si possono omettere perchè richiesti dalla manutenzione e dalla conservazione delle strade, delle bonifiche, delle opere idrauliche e portuali.

A proposito di questi stanziamenti sorgerebbe piuttosto il dubbio sulla loro sufficienza nel caso, che si presentassero esigenze alquanto superiori alle condizioni medie normali dei vari servizi.

Nella parte straordinaria, invece, il consolidamento delle spese avviene per effetto dell'indirizzo finanziario nuovo, al quale ho accennato, e che noi abbiamo adottato per fermarci sulla strada facile ma insidiosa dei debiti.

È un indirizzo che venne imposto dalle necessità della finanza, ma che trova però anche la sua spiegazione nella quantità veramente enorme di lavori, che vennero compiuti in un periodo di tempo relativamente assai breve.

Ad un'attività eccessivamente febbrile era inevitabile che dovesse succedere un periodo di sosta, il quale ci permettesse di liquidare il passato, e desse anche modo al paese di riflettere con pensiero calmo e prudente alle

difficoltà della condizione di cose molto scabra che abbiamo formata.

Le varie spese straordinarie concorsero tutte per lo passato, benchè in misura diversa, a portare oneri gravissimi al bilancio. Ma gli aggravii maggiori provennero dalla costruzione delle strade, e specialmente dalle costruzioni ferroviarie.

Venuto il bisogno di introdurre in ogni categoria di spesa economie rilevanti, era pur necessario che la falciatura dovesse portarsi anche in queste due categorie del bilancio dei lavori pubblici, le quali avevano prodotto le maggiori spese, e che avevano già assorbito più migliaia di milioni.

Per la costruzione delle strade noi eravamo soliti a spendere da 16 a 18 milioni all'anno: per le costruzioni ferroviarie nel quinquennio 1885-89 abbiamo speso in media 185 milioni all'anno, e nell'esercizio 1887-88, la spesa salì all'enorme somma di 270 milioni.

Quali sono invece le previsioni del progetto di bilancio per l'esercizio prossimo? Per le strade si preventivavano soli 6,300,000 lire. Accenno alla somma che è destinata alle costruzioni. Di questa somma, che è identica a quella dell'esercizio in corso, due terzi devono servire per pagare il maggior costo di lavori già eseguiti, o che sono in corso di costruzione, ed un terzo è destinato alla costruzione di tronchi nuovi.

Questi tronchi però per effetto di un ordine del giorno votato dalla Camera ed accettato dal Governo devono costituire o termine o continuazione di strade già in costruzione.

Per le costruzioni ferroviarie il bilancio porta una previsione di 25 milioni e mezzo. Saremmo adunque apparentemente discesi dalla previsione dell'esercizio in corso, di 7 milioni.

Ma la diminuzione vera non è che di due milioni e mezzo; inquantochè, con un separato disegno di legge, si chiedono quattro milioni e mezzo per le Casse degli aumenti patrimoniali. Per cui riunendo le due partite, si arriva al conto di 30 milioni, che danno appunto la differenza di due milioni e mezzo in confronto dell'esercizio in corso. Anche questa somma serve principalmente per spese di opere che sono in costruzione e per spese necessarie per le linee già in esercizio. Il rimanente sarà adoperato per saldare maggiori spese che si sono verificate nei lavori già compiuti.

Il bilancio non porta nessuna previsione di costruzioni nuove: i residui permettono, volendo, la costruzione di qualche piccolo tronco.

Le spese delle costruzioni nuove, che furono già sottoposte all'approvazione della Camera, per il compimento delle linee Isernia-Campobasso, Roccasecca-Avezzano e Salerno-San Severino, non cominceranno a gravitare sul bilancio che a datare dall'esercizio 1897-98.

La riduzione degli stanziamenti ed il loro distacco da quelli dei primi anni del decennio, sono veramente fortissimi.

Ma così impongono le condizioni angustiate della finanza italiana, alle quali corrisponde l'angustia dello stato economico del paese.

Occorre però a questo punto di fare una osservazione importante.

La somma apparente dal bilancio di 30 milioni per le spese ferroviarie non è che una piccola parte dell'aggravio vero, che lo Stato sostiene.

Bisogna aggiungervi la somma ben più ingente, che è pagata dal bilancio del tesoro per il servizio degli interessi e delle annualità dei debiti contratti per le costruzioni ferroviarie. Si tratta di una somma annua di oltre 104 milioni, corrispondente ad un capitale di due miliardi e più.

Altre spese per opere pubbliche straordinarie pesano inoltre sul tesoro, e cioè quelle necessarie per il servizio delle obbligazioni per il risanamento di Napoli, per la sistemazione del Tevere e per le opere edilizie in Roma; sono all'incirca altri otto milioni all'anno di interessi.

Ma ferdandoci alle costruzioni ferroviarie era logico che, dopo una spesa così enorme, dovesse intervenire una certa remora.

Un dispendio, in breve giro d'anni, di oltre duemila milioni, ai quali per avere il conto giusto occorrerebbe aggiungere le spese pagate direttamente nei singoli esercizi coi mezzi effettivi del bilancio, deve aver dato modo di soddisfare, se non a tutti, certo ai maggiori e più urgenti bisogni.

Vediamo infatti rapidamente quale sia lo stato della nostra viabilità.

Anche abbandonando il dato della popolazione, come meno opportuno per questa sorte di valutazioni (nelle quali però per un qualche coefficiente dovrebbe pur entrare), e

tenendo soltanto calcolo della superficie chilometrica, la situazione nelle varie parti del Regno circa le strade nazionali e provinciali, si desume da queste brevi cifre.

Noi abbiamo nell'Italia settentrionale 171 metri di strade nazionali e provinciali per ogni chilometro quadrato, 177 nell'Italia meridionale, 263 nella centrale. La Sardegna, pur troppo, è molto più addietro: si ferma a 205.

Nella rete ferroviaria, le linee in esercizio abbracciano una rete di 15,500 chilometri.

Qui il calcolo è ancora più esatto, perchè nel conto, che ho premesso per le strade nazionali e provinciali, sono anche comprese quelle strade che si trovano ancora in corso di esecuzione.

Per le ferrovie abbiamo dunque questa proporzione: 66 metri per chilometro quadrato nell'Italia settentrionale, 54 nella meridionale, 51 nella centrale, 50 nella Sardegna. Quanto alle ferrovie, la Sardegna si discosta assai poco dalla media di tutto il regno, che è di 54 metri per chilometro quadrato. Ma la Camera mi accorderà che in questa materia di strade ferrate, bisogna pur tener conto della diversa densità delle popolazioni e, soprattutto, dello sviluppo diverso delle industrie e dei commerci, nonchè, in qualche parte, anche della diversa costituzione geografica ed orografica del territorio.

Dando un qualche coefficiente di valutazione a queste diverse condizioni, la differenza, che di per sé non è forte, fra le medie chilometriche delle varie parti d'Italia, si attenua ancora sensibilmente.

Esiste ancora una sperequazione notevole nelle strade comunali.

Mentre si hanno 650 metri per chilometro quadrato nell'Italia settentrionale, e 620 nell'Italia centrale, si discende a 430 nelle meridionali, ed a 250 in Sardegna.

È chiara la ragione, per la quale, lo sviluppo delle strade comunali non procedette di pari passo con quello delle strade nazionali e provinciali.

Le strade nazionali sono fatte dal Governo; le provinciali, nella massima parte, certo le più difficili, vennero pure costruite dal Governo con un concorso nella spesa, che non è mai minore della metà e che arriva talvolta al 75 per cento. Inoltre, quando co-

struisce il Governo, esso anticipa intanto tutta la spesa, anche la quota a carico delle Provincie.

Nelle strade comunali il procedimento avviene all'inverso: i Comuni pensano essi a costruire, lo Stato dà un concorso nella misura del terzo della spesa.

Però anche in materia di strade comunali un grande risultato si è già ottenuto. Colla legge sulle strade obbligatorie del 30 agosto 1868, a tutto giugno 1895 erano stati costruiti d'ufficio, 12500 chilometri di strade comunali; altri 5500 erano stati costruiti per libera iniziativa. La spesa di queste strade arriva a 322 milioni di lire e lo Stato dovette dare il suo concorso nella rilevante somma di 93 milioni.

È dunque ingiusto il disconoscere il grande miglioramento che si è verificato nelle condizioni della nostra viabilità, ed è più ingiusta ancora l'asserzione di taluni secondo i quali lo Stato poco o nulla avrebbe fatto per le Provincie che più difettavano di mezzi di comunicazione.

Piuttosto si potrebbe dire che abbiamo non solo percorsa ma *corsa* con passo assai veloce una gran parte della strada che ci stava dinanzi.

Non tutto è fatto, ma per quanto resta a fare noi possiamo essere alquanto più pazienti, e dobbiamo equilibrare con senso di ragionevolezza gli aggravi sia dello Stato che degli Enti locali.

Certo, bisogni ve ne saranno ancora e parecchi; soprattutto vi sono impegni presi a cui lo Stato non deve mancare. (*Bene!*) Perché io ho questo fermo convincimento che la parola data dal legislatore deve esser mantenuta. (*Bravo!*) Nulla vi può essere di più deleterio del fatto, troppo frequente in Italia; che la fede pubblica impegnata dalla legge finisce ad avere un valore molto relativo. (*Bene! Bravo!*)

Il senso morale delle popolazioni ne resta profondamente turbato, e si provocano reazioni, delle quali è gravissimo il danno, e ben lungo il pericolo. (*Benissimo!*)

Ma bisogna essere per anco pratici, e riconoscere che le considerazioni finanziarie prevalgono oggi in modo assoluto, e devono avere una grandissima influenza. Il bilancio dello Stato a grande stento si sostiene su di un equilibrio assai approssimativo, mal sicuro e fugace.

Forse ancor più tristi sono le condizioni finanziarie delle Provincie e dei Comuni; gli aggravi dei contribuenti per i carichi comunali e provinciali, in una ventina d'anni si sono quasi raddoppiati; il debito delle Provincie e dei Comuni è già salito alla paurosa cifra di 1300 milioni, i cespiti d'entrata sono tutti escussi ed è ormai colma la misura delle imposte e delle tasse (*È vero!*)

Le condizioni della finanza nazionale, e più ancora la situazione economica del paese impongono adunque la necessità che anche per i pubblici lavori si dia tregua ai molti ed eccessivi desideri, impongono soprattutto che si fissi e si mantenga un limite di spesa proporzionato alle risorse reali del bilancio, le quali non devono mai essere impegnate in misura superiore alla loro forza effettiva. Soprattutto è indispensabile che si rifugga da ogni deliberazione la quale eccedendo i mezzi disponibili si traduca poi nella necessità di contrarre dei debiti. (*È vero!*)

Il Governo con parola franca e leale ha manifestato ieri l'avviso suo con molta chiarezza.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel suo discorso sincero ed eloquente, ha riconosciuto che lo Stato deve mantenere gli impegni che ha incontrati; ma accennando alle necessità indeclinabili della nostra finanza, con altrettanta franchezza, ha detto che il programma del Governo è quello di non impegnarsi in opere che non siano già preavvisate dal bilancio; di non spendere, sopra tutto, una lira di più, se nel bilancio non sia già provvista.

A questo programma se ne può certo contrapporre un altro, e la Camera è liberissima negli apprezzamenti suoi; ma altrettanto è certo che torna perfettamente inutile richiedere opere e spese maggiori, se prima non si modifichi il piano finanziario.

La Giunta generale del bilancio, per sua parte, ha sentito la necessità di dare la sua piena adesione al programma del Governo. Essa ha ritenuto che, anche in fatto di lavori pubblici, come in ogni altra spesa, lo Stato, pur mantenendo gli impegni presi, deve però adottare un procedimento di esecuzione successiva e graduale; deve cioè compiere le varie opere nella misura che è consentita dai mezzi effettivi finanziari dei quali può disporre anno per anno.

La Giunta del bilancio si augura che que-

sto criterio che fu accolto, l'anno scorso, dalla Camera, sia pure accettato e mantenuto anche pel bilancio che ci sta dinanzi; ed a questo augurio essa è indotta dalla convinzione che, così operando, la Camera compirà opera savia, patriottica e davvero rispondente agli interessi del paese giustamente intesi. (*Benissimo! Bravo! — Congratulazioni*).

Presidente. L'onorevole Santini ha chiesto di parlare per fatto personale.

Lo indichi, e vi si attenga brevemente.

Santini. Il mio fatto personale riguarda il presidente del Consiglio. A chi parlo?

Presidente. Alla Camera.

Santini. Mi riservo di parlare quando sarà presente il presidente del Consiglio.

Presidente. Procediamo oltre. Onorevole ministro dei lavori pubblici, la prego di dichiarare quale di questi ordini del giorno accetta.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Comincerò da quello degli onorevoli De Marinis, Della Rocca, Casale e Bovio.

Vorrei pregare i proponenti di prendere atto delle dichiarazioni che sto per fare. Colla prima parte del loro ordine del giorno essi invitano il Governo a provvedere perchè l'Ispettorato ferroviario governativo curi gli interessi dello Stato verso le Società delle ferrovie pel rinnovamento del materiale mobile. Ora è da avvertire che all'acquisto del materiale mobile nuovo provvedono le Società con i fondi delle casse patrimoniali, a termini del capitolato nelle proporzioni rese necessarie dal traffico.

La manutenzione del materiale mobile è una delle attribuzioni che i capitolati affidano alle Società, e l'Ispettorato è sempre intento a far sì che essa si faccia sollecitamente e nel miglior modo possibile.

A tal fine il mio predecessore, nell'anno passato, ed io recentemente abbiamo ordinato una indagine in tutte le singole officine delle Società per verificare se la manutenzione del materiale procedeva con la dovuta sollecitudine: perchè se il materiale non si mantiene con sollecitudine ne deriva insufficienza di materiale e quindi i lamenti che i centri di gran traffico, ad esempio Genova, sogliono rivolgere al Ministero sotto il titolo di mancanza di materiale. Non è che il materiale manchi, ma qualche volta vi è ingombro di materiale nelle officine di riparazione.

Posso assicurare gli onorevoli firmatarî di

quest'ordine del giorno che una delle cure più sollecite dell'Ispettorato è di far sì che le riparazioni procedano colla massima sollecitudine possibile.

L'altra parte dell'ordine del giorno consiste nell'invitare il ministro ad affidare i lavori spettanti allo Stato agli impiegati straordinari licenziati. Osserverei anzitutto che gioverebbe sopprimere le parole contenute nella parentesi (cioè sulla percentuale del 35 per cento), perchè non hanno relazione, a mio giudizio, colla proposizione contenuta in questa parte dell'ordine del giorno.

Ora le opere che si fanno dalle Società per lavori e provviste di materiale, cioè quei lavori che si fanno sul fondo delle casse patrimoniali, sono lavori affidati alle Società per obbligo di contratto.

Quindi, se la portata di questa seconda parte dell'ordine del giorno è che le Società, dovendo fare questi lavori, abbiano ad assumere in servizio degli impiegati straordinari al servizio dello Stato, questa seconda parte intesa in questo senso, non la potrei accettare, perchè sarebbe contraria al capitolato approvato per legge.

Vorrei perciò pregare gli onorevoli firmatarî di quest'ordine del giorno ad accontentarsi di prendere atto delle mie dichiarazioni.

Gli onorevoli Pace, Compagna, Miceli e Quintieri confidano che il ministro dei lavori pubblici vorrà sollecitare la costruzione delle strade e dei ponti nel circondario di Castrovillari e provvedere alla sistemazione del fiume Coscile.

Nei limiti delle somme disponibili farò tutto quanto sarà possibile, e lo farò colla massima sollecitudine, ma sempre nei limiti delle somme iscritte in bilancio.

L'onorevole Brunicardi ha presentato due ordini del giorno.

Non lo vedo presente.

Se fosse presente vorrei pregarlo di contentarsi di prendere atto delle dichiarazioni, che feci ieri rispondendo al suo discorso, con le quali accolsi molti dei suoi concetti.

Gli onorevoli Mazza, Barzilai ed altri invitano il Governo a presentare un disegno di legge per la congiunzione delle due stazioni di Termini e di Trastevere.

Dichiarai ieri alla Camera che ritengo non solo utile ma necessario questo lavoro di congiungimento della stazione di Trastevere

con quella di Termini; ma non posso accettare l'ordine del giorno, perchè nel fondo delle costruzioni ferroviarie dell'esercizio venturo non avrei alcuna somma disponibile per questa congiunzione.

Peraltro gli onorevoli proponenti possono essere certi che appena vi saranno fondi disponibili io terrò presente quest'opera, che, ripeto, non solo è utile ma è necessaria.

L'onorevole De Felice-Giuffrida propone quest'ordine del giorno:

« La Camera, in adempimento agli articoli 103 e 98 delle Convenzioni ferroviarie, invita il Governo a provvedere in modo che gli organici degli impiegati ferroviari sieno presentati ed approvati nel più breve termine possibile. »

Presentati lo furono, tanto che vennero trasmessi alla Commissione che propose una inchiesta sull'esercizio delle ferrovie. Approvati non lo debbono essere, a termini del capitolato approvato per legge. Prego quindi l'onorevole De Felice di non insistere nel suo ordine del giorno.

L'onorevole Gallini propone quest'ordine del giorno:

« La Camera, ritenuto che il Governo ha obbligo di concorrere più efficacemente allo sviluppo materiale, e conseguentemente al prestigio morale e politico della città di Roma, passa all'ordine del giorno. »

Se lo scopo di quest'ordine del giorno è quello di sollecitare il Governo a eseguire le opere governative in corso a Roma, dovrei osservare che nella seduta di ieri ho detto alla Camera che con la massima sollecitudine procurerò di appaltare molta parte delle opere contemplate dalle leggi precedenti per un importo di oltre venti milioni; e mi pare che, quando si appaltino opere per una tale somma, si sarà fatto tutto ciò che è umanamente possibile per sollecitare i lavori di Roma.

Gli onorevoli Brunetti, Trincherà ed altri propongono questo ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a provvedere per la costruzione delle ferrovie contenute nella Tabella B annessa alla legge del 20 luglio 1888, n. 5550. »

Io credo di avere già risposto ieri, per verità, un po' duramente; ed oggi io mi trovo

costretto a ripetere le medesime dichiarazioni ed a pregare i proponenti di questo ordine del giorno a ritirarlo e ad accontentarsi di quello che ho dichiarato ieri e che oggi ha dichiarato il relatore del bilancio; che, cioè, gli impegni saranno mantenuti, che le leggi rimarranno e che alle costruzioni ferroviarie si provvederà nei limiti delle somme che sarà possibile inscrivere in bilancio.

L'onorevole Vischi propone quest'ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge circa la obbligatorietà dei consorzi per le bonifiche, e passa alla discussione degli articoli. »

Credo di avere già detto ieri che la legge del 1893, che dichiarava obbligatori questi consorzi, ha dati ottimi risultati, specialmente nelle provincie settentrionali, tantochè l'annualità a carico dello Stato ascende ad oltre mezzo milione, che mi pare una somma molto importante.

Ma io, come ho detto, esaminerò di nuovo la legge del 1893 per vedere quali difficoltà riscontra in qualche provincia del Regno l'applicazione di essa e se occorreranno provvedimenti legislativi saranno da me presentati. Pertanto prego i proponenti di non insistere nei loro ordini del giorno.

L'onorevole Vischi ha inoltre il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a mantenere gl'impegni assunti di fronte alle popolazioni interessate per le costruzioni ferroviarie, e passa alla discussione degli articoli. »

Debbo fare all'onorevole Vischi la medesima preghiera rivolta all'onorevole Brunetti. Gl'impegni saranno certamente mantenuti, le leggi non saranno revocate, ed alle costruzioni ferroviarie si provvederà in relazione con le somme che si potranno iscrivere in bilancio.

L'onorevole Santini ha presentato un ordine del giorno, a cui fu già risposto.

L'onorevole Fortunato invita il Governo a provvedere con apposito disegno di legge alla manutenzione delle strade comunali obbligatorie.

Quest'ordine del giorno lo accetto molto volentieri, perchè si riferisce ad argomento d'importanza degna dell'illustre proponente.

Si tratta di un patrimonio molto importante che in alcune Provincie è trascurato e va via via deperendo. Quindi provvedere alla conservazione di questo patrimonio è non solo necessario, ma direi imprescindibile.

È vero che in alcune Provincie, per esempio nella mia, alla manutenzione delle strade obbligatorie si è provveduto ponendo a carico della Provincia una metà della spesa e l'altra metà, 200 lire a chilometro, a carico dei Comuni.

Ma non tutte le Provincie sono così vive come quella a cui io ho l'onore di appartenere; però altre Provincie hanno adottato provvedimenti consimili.

L'argomento è invero assai importante, e se sarò ancora a questo posto a novembre presenterò un progetto di legge a questo effetto.

Esauriti ora gli ordini del giorno, mi permetta la Camera che risponda brevemente a due importanti discorsi fatti in principio di questa seduta.

L'onorevole Benedini raccomanda che si facciano transazioni anziché liti. Io ho già detto ieri che è proposito mio appunto di trovar modo, perchè nell'Amministrazione dei lavori pubblici ogni opera non termini con una lite; continuerò questi studi ed ho già istruita un'indagine a quest'effetto e spero di riuscire a fare quello che si fa nell'Amministrazione della guerra, dove non ci sono liti.

Egli raccomanda altresì che il Ministero approvi con sollecitudine l'orario per il lago di Garda; lo farò e presto. Io ho sentito le varie campane, ma finalmente risolverò anche questa difficile questione.

Ringrazio l'onorevole Ambrosoli, di avere proposto che non si adalla leggerichiesto l'intervento dello Stato nello stabilimento degli orari.

Assicuro l'onorevole Ambrosoli che sarebbe una vera felicità pel ministro dei lavori pubblici se non avesse l'obbligo di fissare gli orari per tutte le ferrovie del Regno e per tutti i trasporti sui laghi; è un vero disastro pel ministro. Abbiamo bensì costituito un ufficio che fu detto, e lo ringrazio, di uomini competenti, ma il suo lavoro è troppo ingrato. Forse anche sotto il punto di vista politico, non è troppo conveniente che al Ministero dei lavori pubblici sia mantenuta una tale attribuzione.

Ad ogni modo, data la legge attuale, il Ministero dei lavori pubblici deve stabilire gli orari per tutte le ferrovie del Regno e

per tutti i piroscafi che fanno il servizio postale.

L'onorevole Ambrosoli inoltre mi ha domandato: quali difficoltà ci sono per trasformare in ferrovia secondaria il tram a vapore Saronno-Grandate. Non c'è alcuna difficoltà; il contratto è pronto da oltre una settimana; non manca altro che gli interessati lo firmino; essi erano qui giorni sono; ritenevo che lo firmassero.

Quanto al doppio binario della Milano-Como si provvederà, se la Commissione del bilancio farà anche quest'opera importante ed utile, cioè di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per lavori e provviste. Io spero che la Camera lo approverà, e quando sarà approvato, io assicuro l'onorevole Ambrosoli, che al doppio binario, al quale ha accennato, sarà provveduto, avendo allora i mezzi a mia disposizione.

Presidente. La Commissione è d'accordo col Ministero sugli ordini del giorno?

Di Broglio, relatore. D'accordo.

Presidente. Come la Camera ha inteso il Ministero d'accordo con la Commissione non accetta alcuno degli ordini del giorno, tranne quello dell'onorevole Fortunato.

Io interpellero i proponenti dei diversi ordini del giorno per sapere se li mantengono, o li ritirano.

Onorevole De Marinis...?

De Marinis. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni e della sua promessa; ed, in nome anche degli altri firmatari, dichiaro che siamo lieti che egli abbia prevenuto i nostri desiderî con l'ordinare indagini circa la manutenzione del materiale.

Prima però di ritirare il nostro ordine del giorno, desidereremmo conoscere dall'onorevole Sanguinetti se nella sua proposta di legge sia compresa la questione, a cui appunto esso si riferisce; se, cioè, la sua inchiesta si estenda anche all'ispettorato ferroviario, specialmente per ciò che riguarda la manutenzione del materiale mobile.

Presidente. Onorevole De Marinis, Ella deve limitarsi a dichiarare se mantiene o ritira il suo ordine del giorno, e non può subordinare questa sua dichiarazione alla dichiarazione di un altro deputato.

De Marinis. L'inchiesta che è oggetto del mio ordine del giorno, è oggetto anche di una proposta di legge del deputato Sanguinetti; quindi io potrei ritirarlo, se l'ono-

revole Sanguinetti mi dichiarasse che l'inchiesta da lui proposta si estende anche alla questione del materiale.

Sanguinetti. Domando di parlare.

Presidente. Non posso darle facoltà di parlare, perchè non possiamo aprire ora una discussione.

Onorevole De Marinis, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

De Marinis. Ritiro il mio ordine del giorno, fiducioso che nella proposta di legge dell'onorevole Sanguinetti sia compresa anche l'inchiesta sull'ispettorato ferroviario.

Presidente. Quando verrà in discussione la proposta di legge, allora tratteremo di questa questione.

Dunque l'onorevole De Marinis ritira il suo ordine del giorno.

Onorevole Pace, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

Pace. Ritiro l'ordine del giorno confidando che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà davvero far dare esecuzione alle opere, che io ho raccomandato, nei limiti della legge e dei capitoli del bilancio.

Presidente. L'onorevole Brunicardi ha ritirato i suoi ordini del giorno.

L'onorevole Mazza lo mantiene o lo ritira?

Mazza. Dalle parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici ho appreso che egli riconosce non solo l'utilità, ma l'assoluta necessità del congiungimento delle due stazioni Roma-Termini e Roma-Trastevere.

Potrei per conto mio aggiungere che la disgregazione di quelle due stazioni non solamente lascia morto ed improduttivo il capitale impiegato per la stazione di Trastevere, ma rende anche morto ed improduttivo il capitale impiegato per la Tuscolana, che è stazione di smistamento.

Io ed i colleghi proponenti l'ordine del giorno siamo dunque d'accordo con l'onorevole ministro dei lavori pubblici in questo: che è oramai un'assoluta necessità il provvedere a questo importante lavoro.

L'onorevole ministro ha affermato poi che egli nel momento presente, non ha mezzi finanziari per provvedere a questo necessario lavoro; ma egli promette formalmente che non appena egli possa far fronte a questa spesa, vi darà opera senz'altro: e ciò sarà quanto prima.

Prendo dunque atto della precisa di-

chiarazione dell'onorevole ministro, e confidando che la promessa solennemente fatta sarà solennemente mantenuta, ritiro l'ordine del giorno da me presentato.

Presidente. L'onorevole De Felice-Giuffrida ha ritirato il suo ordine del giorno.

Lo stesso ha fatto l'onorevole Gallini.

L'onorevole Brunetti, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

Brunetti Gaetano. Se il regolamento mi avesse permesso di replicare ieri alle risposte del ministro dei lavori pubblici, l'avrei fatto; ma poichè il regolamento me lo vietava, e me lo vieta, io non posso dir parola.

Però mi sono iscritto sul capitolo delle costruzioni ferroviarie; per cui, se la Camera me lo consente, rimando il mio ordine del giorno alla discussione del capitolo delle strade ferrate.

Presidente. Dunque l'onorevole Brunetti rimanda il suo ordine del giorno al capitolo delle costruzioni ferroviarie; s'intende però che esso è già stato svolto.

Brunetti Gaetano. Sì, è già svolto.

Presidente. L'onorevole Vischi mantiene o ritira i suoi due ordini del giorno?

Vischi. Sul mio secondo ordine del giorno faccio la stessa dichiarazione, che ha fatta testè l'onorevole Brunetti Gaetano. Per il primo dichiaro di ritirarlo, confidando che l'onorevole ministro farà tutto quello che ci ha promesso.

L'onorevole ministro si è, parmi, convinto della necessità di presentare alla Camera un disegno di legge circa l'obbligatorietà dei consorzi; ma non è ancora convinto dell'urgenza e dell'importanza di questa questione. Quindi, ripeto, ritiro il mio ordine del giorno e prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, sperando che saranno seguite da fatti precisi e reali.

Presidente. Onorevole Napodano?

(Non è presente).

S'intende che abbia ritirato il suo ordine del giorno.

Onorevole Santini?

Santini. Lo ritiro.

Presidente. Rimane dunque soltanto l'ordine del giorno dell'onorevole Fortunato, che rileggo:

« La Camera invita il Governo a provvedere con apposito disegno di legge alla manutenzione delle strade comunali obbligatorie. »

Quest'ordine del giorno è accettato dal ministro e dalla Commissione. Lo pongo a partito.

(È approvato).

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

Santini. L'onorevole presidente del Consiglio è stato certamente molto severo, e io devo dire che mi sono profondamente addolorato quando ha detto che io ho parlato agli elettori. Onorevole presidente del Consiglio, Ella m'insegna che qui non si parla, che alla Camera ed al Paese.

Ella ha voluto richiamarmi cortesemente alla carica militare, onde ho l'onore di essere rivestito.

Io le sono grato di avermi richiamato a questo caro ricordo della mia carriera; tanto più che questa volge al tramonto; ma mi permetto di osservare che qui non vi sono militari: qui non vi sono che deputati i quali patrocinano gli interessi del paese.

Ringrazio l'onorevole ministro della parola «mistificazione» onde se tale sarà provata, noi rinunzieremo ad ogni iniziativa su questo disegno. E se questa parola fosse stata pronunciata e provata prima, e ne attendo la prova, ieri, per esempio, dal ministro dei lavori pubblici, io avrei risparmiato all'onore-

vole ministro ed alla Camera il mio povero discorso.

Protesto poi contro un'espressione del l'onorevole Di Rudini, chè io non ho mai detto di supporre che il presidente del Consiglio ed i suoi colleghi avessero considerato Roma come città conquistata. Ad ogni modo tengo a dichiarare, che io non ho mai avuto questo pensiero; ma che mi sono riferito a ciò, per non accreditare certe voci.

Quanto alla questione degli affaristi, l'onorevole presidente del Consiglio m'insegna, che ciò non può riguardare nè lui, nè me, nè i miei colleghi, perchè noi tutti possiamo portare talmente alta la fronte, che nemmeno ci degniamo di protestare.

Son queste le dichiarazioni, alle quali non potevo non chiamare il presidente del Consiglio. *(Approvazioni).*

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

La seduta termina alle 12.5.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Per il Direttore dell'ufficio di revisione.

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