

CLXVI.

1^a TORNATA DI VENERDI 19 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE FINOCCHIARO-APRILE.

INDICE.

Disegno di legge (*Seguito della discussione*) Pag. 6011

Bilancio dei lavori pubblici:

Oratori:

AGNINI	6019-22-24
BACCELLI ALFREDO.	6018
BARZILAI	6022-32
CALLERI.	6020-28
DE RISEIS G.	6019-22-30
DI BROGLIO, <i>relatore</i>	6016
DILIGENTI	6026
FERRERO DI CAMBIANO	6016-17
FERRUCCI	6023
FULCI N.	6025
LUCIFERO	6025
MATTEUCCI	6033
MENOTTI	6017
PACE.	6024
PANSINI.	6013
PAPADOPOLI	6027
PERAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	6012
	6015-17-18-21-22-23-24-26-29-31-32
RAVA	6014
ROVASENDA	6018
SACCHI	6021
SANGUINETTI	6015
ZAVATTARI	6011

dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97.

Nella tornata di ieri la discussione è arrivata sino all'approvazione del capitolo 58; procediamo:

Capitolo 59. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'ispettorato ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 75,000.

Zavattari. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Zavattari. Veramente io avrei desiderato di parlare al capitolo 58; ma ieri mi trovava assente e perciò parlo su questo capitolo che è la stessa cosa; e parlo per fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ma per farla bisogna che accenni ad alcuni fatti.

Io credo che le indennità che si pagano agl'ispettori governativi dell'ispettorato ferroviario, qualche volta siano un po' sprecate: e sono sprecate per questo.

Accenno fatti accaduti. Nella costruzione della ferrovia di circonvallazione di Milano nel 1890-91, si era approvato il piano, si erano cominciati i lavori, e poi dopo qualche tempo, siccome mancava l'approvazione definitiva del tratto fra Porta Ticinese e Porta Sempione, si sono fatti sospendere i lavori per tre o quattro mesi. Ebbene per questo ritardo l'impresa ha voluto l'indennizzo, e l'ispettorato lo ha concesso. E perchè lo ha concesso? Esclusivamente perchè i lavori erano stati sospesi quattro mesi! Ora l'approvazione venuta dopo e senza alcuna modificazione, non poteva venir prima? E non poteva esser fatta prima pure la visita degli ispettori sul luogo?

La seduta comincia alle 10.

Borgatta, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero

Un'altra osservazione riguarda il materiale delle ferrovie.

Nel giugno 1894 l'amministrazione della Mediterranea da parte del suo direttore di economato, si accorge che la scorta delle piastrelle stava quasi per esaurirsi e domanda all'Ispettorato di provvedervi.

L'Ispettorato tenne la domanda per tanto tempo che l'amministrazione della Mediterranea fu costretta a domandare che si facesse d'urgenza una provvista di almeno il quarto della provvista che era stabilita nei preventivi. Si fa la provvista; s'invitano tre ditte. Queste domandano il prezzo di 245 e 255 lire alla tonnellata, e vengono poi pagate 2 4 lire alla tonnellata.

Ebbene, un mese dopo, per l'appalto degli altri tre quarti della provvista di queste piastrelle che sono necessarie all'armamento, solo perchè interviene una quarta ditta (ditta che non ha laminatoio, e dico che è la ditta Miani e Silvestri), che offre di far la provvista a 200 lire la tonnellata, una delle prime tre ditte manda una sua nota, e dice: Annulla la scheda data anteriormente ed offro la fornitura a 190 lire.

Io dico va bene; gli industriali si coalizzano, fanno i loro interessi, e noi non abbiamo niente da dire; ma perchè abbiamo questo Ispettorato? Per sapere se convenga comprare piuttosto da *a*, da *b* o da *c*. Noi diamo un'indennità ai suoi impiegati, perchè vadano a visitare gli stabilimenti, e ci dicano se il prezzo di una data materia sia veramente quello che gli industriali chiedono, naturalmente col dovuto guadagno da parte loro. Orbene, voi avete anche visto che l'appalto da 234 lire è sceso a lire 190!

Io quasi quasi perdono le 40 e più lire di guadagno all'industriale, ma non perdono assolutamente all'Ispettorato di non aver esercitato la dovuta vigilanza.

In questo modo, domani, lo Stato sol perchè ha impiegati che non sorvegliano, può finire per pagare 300 quel che vale 100. E, come, molte volte, son costretto a difendere i sindacati dei lavoratori, son costretto a dire che i sindacati li fanno anche gli industriali.

Se, poi, il ministro, giacchè il collaudo della galleria del Borgallo non è finito, vorrà vedere un po' nella cosa, troverà che i materiali adoperati in quella costruzione non sono tutti come quelli portati dal capitolato d'appalto.

Ed è in questo modo che gli impresari diventano ricchi e possono anche corrompere i loro elettori. (*Si ride*).

La forza motrice per fare le perforazioni non era quella portata dal capitolato; e poi non era tutta impiegata pel traforamento della galleria, ma per altri usi. Ora, poichè il collaudo non è finito, l'impresa pretende dieci milioni di risarcimento.

Veda dunque, onorevole ministro, di porre un po' di rimedio e di adoperare tutti i freni possibili. Ho finito.

Presidente Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Zavattari ha ritenuto che l'Ispettorato non abbia proceduto con la massima sollecitudine nell'approvare i diversi progetti, che si riferiscono al miglioramento delle condizioni di traffico nella stazione di Milano. Io posso assicurare l'onorevole Zavattari, che l'Ispettorato ferroviario fu esso che spinse e respinse e sollecitò la Società del Mediterraneo a presentare i progetti e presentarli in forma che potessero essere approvati: ma la Società Mediterranea ad un certo punto volle rivedere il progetto e se lo fece restituire. Trattandosi di un'opera, la quale era destinata essenzialmente a migliorare le condizioni della stazione di Milano, forse avrà sbagliato il ministro dei lavori pubblici a consentire che la Società Mediterranea rivedesse il suo progetto: ma un ritardo di qualche tempo allo scopo di migliorare il progetto che era stato la prima volta presentato, creda, onorevole Zavattari, che non è di danno alle condizioni della stazione di Milano. E ritenga, onorevole Zavattari, che l'Ispettorato ferroviario, specialmente della stazione di Milano s'occupa, si può dire, diuturnamente. (*Interruzione dell'onorevole Zavattari*).

Il problema è molto grave, molto complesso; anzi l'illustre mio predecessore aveva incaricato un altro distintissimo ingegnere, l'ingegnere Berruti, ad occuparsi personalmente lui di questa questione; e l'ingegnere Berruti fu più volte a Milano e si fece comunicare i progetti: fu egli che dovette proprio determinare il modo come i progetti stessi dovevano essere fatti affine di poter riuscire a studiare il problema della stazione di Milano. La Società Mediterranea ha inviato a spizzico questo progetto e si dovette da noi proprio di giorno in giorno richiedere sempre

nuovi chiarimenti e nuovi progetti, affine di poter studiare il problema nella sua interezza.

È un problema molto complesso che mi sta molto a cuore, e stia sicuro l'onorevole Zavattari, se passerà il disegno di legge per lavori e provviste, e se io avrò la fortuna di rimanere qualche tempo al Ministero dei lavori pubblici, non lascerò trascorrere un giorno senza occuparmi della stazione di Milano; poichè questa stazione è quella che dà luogo al maggior traffico d'Italia, è la stazione del porto di Genova; si può dire che il porto di Genova tutto trasmette a Milano.

Ed è sotto questo punto di vista così alto che gli studi sono diretti. L'onorevole Zavattari ha di nuovo parlato della galleria del Borgallo. Io gli osservo che fu fatta un'inchiesta molto severa. È doloroso il dirlo: questa è un'opera che ha dato luogo a gravissimi inconvenienti. Ma creda pure che l'ispettorato ferroviario non ha colpa in quest'affare.

Io ho esaminato l'inchiesta, ho letto dalla prima all'ultima parola gli allegati annessi, e mi sono dovuto convincere che non è per mancanza di sorveglianza dell'ispettorato generale che quei gravi danni pel tesoro si sono verificati; ciò è accaduto per un complesso di varie e gravi circostanze, che non si verificherà più nell'avvenire.

Non è il caso d'esaminare ora che cosa si possa fare, perchè oramai le opere ferroviarie sono ridotte a piccolissimi tronchi, costruiti quasi tutti a *forfait*, a prezzo fatto, con capitoli riveduti e molto bene studiati.

Io spero che sotto la mia amministrazione non si verificherà alcun caso che possa rassomigliare a quello che si è verificato per la strada, dove è la galleria del Borgallo.

Confido che l'onorevole Zavattari si contenterà di queste mie risposte.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini.

Pansini. Io mi limiterò solo a fare una preghiera al ministro dei lavori pubblici, per vedere se è possibile impedire quella massa di furti che giorno per giorno si verificano nei grossi e nei piccoli pacchi ferroviari, massime di generi alimentari.

Tutti i giorni noi vediamo sorgere nuovi reclami, perchè oramai pare sia impossibile che in Italia una merce arrivi a destinazione nello stesso modo come è partita. Se l'onorevole ministro conoscesse questi fatti, e se c'è una

certa parte di responsabilità anche nell'ispettorato, io credo che vorrà provvedere, non solo per il buon andamento del servizio; ma anche nell'interesse finanziario.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Io posso assicurare l'onorevole Pansini che la questione da lui posta innanzi è una di quelle che più preoccupano l'ispettorato, ed il Ministero. Sopra certe linee, è doloroso il dirlo, si verificano sottrazioni nei bagagli e nelle merci. L'ispettorato ha immaginato ogni specie di controllo, ha autorizzato le Società ad arrestare i treni lungo la via, e perfino a far viaggiare sui treni stessi degli agenti di pubblica sicurezza per verificare all'improvviso le condizioni dei carri bagagli e delle merci.

Ma non si è riuscito a nulla, anzi è avvenuto perfino questo, che la Società avendo denunciato all'autorità giudiziaria il personale di un treno dove erano avvenuti dei grossi furti, non solo questo personale fu assolto, ma la Società fu condannata a riammetterlo in servizio.

Pansini. Sarà un caso eccezionale.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Sarà un caso eccezionale, ma certo, onorevole Pansini, tutto questo insieme dimostra che se questo personale ferroviario non s'ispira a quei sentimenti ai quali dovrebbe essere ispirato, è impossibile rimediare. Dissi già ieri che avrei vivamente desiderato che a capo delle società dei ferrovieri ci fossero uomini importanti e di molta autorità, come sono stati per lungo tempo in Inghilterra il Cobden ed il Bright, i quali hanno potuto indirizzare le Società dei ferrovieri e le *Trade's Unions* al fine del bene.

La prima condizione perchè lo Stato possa essere garantito è dunque questa: che le persone le quali sono alla testa di queste associazioni abbiano sentimenti umanitari non solo per ottenere il miglioramento alle condizioni economiche degli associati, ma indirizzino questi associati al sentimento altissimo del dovere e del rispetto delle leggi dello Stato, al sentimento che il bene sia fatto nel vero senso morale.

Quando questo si verificasse, onorevole Pansini, stia pur certo che i furti sulle ferrovie non si verificherebbero più. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

Rava. Ho chiesto di parlare perchè ho udito, e ieri e poco fa, sviluppare tante questioni sulle cose ferroviarie che mi è parso opportuno di ricordare una preghiera diretta qualche settimana fa, in una mia relazione parlamentare, all'onorevole ministro Perazzi.

Dal momento che nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, si sentono fare, e a giusta ragione, tante domande e manifestare tante speranze, e muovere tanti dubbi in ordine al servizio ferroviario, cosicchè si vede quasi affaticato il ministro per poter rispondere *ex abrupto* a tutti, io domando: perchè non si pubblicano, come è dovere, anno per anno le relazioni dell'Ispettorato ferroviario?

Un tempo erano annue. Ora, dopo l'Ispettorato, non si veggono più.

È un fatto singolarissimo questo.

La prima relazione dell'Ispettorato ferroviario uscì quattro anni dopo le *Convenzioni* (cioè nel 1889-90) e si dovette insistere allora ed in varie forme perchè fosse pubblicata.

Nel 1892 io stesso insistetti vivamente per averne una seconda; ed ora sono passati altri quattro anni, e si tace completamente!

Perchè mai, adunque, non si pubblicano i rendiconti di quello che oggi forma il patrimonio fondamentale dello Stato moderno, come tutti gli economisti ed i finanzieri riconoscono? Sono pur tre miliardi di patrimonio che abbiamo affidati alle Società esercenti! Come sono conservati? Come sono amministrati? I conti si fermano al 1891, parmi, e dopo non ne sappiamo più nulla. Noi per essere illuminati dovremmo tutti i giorni tormentare il ministro con una serie di interrogazioni, di domande, di dubbi. E se viene un progetto che riguardi cose ferroviarie, davanti alla Camera, o bisogna accettarlo com'è, oppure è mestieri continuamente seccare... (è proprio necessaria la parola) l'amministrazione per avere dati e schiarimenti. Tutti lo veggono.

Abbiamo violato la legge delle *Convenzioni* (1885), la quale prescrive tassativamente che ogni anno si debba presentare alla Camera la relazione sull'andamento dell'esercizio e sulle costruzioni e sulle provviste delle Casse patrimoniali.

Chi ne sa ormai più nulla?

Pensiamo soltanto qual sorta di problema sia quello dell'esercizio!

L'abbiamo visto in Olanda, da dove abbiamo (singolare idea!) imitato le *Convenzioni* del 1885, che non sono nè esercizio di Stato, nè esercizio privato! E in Olanda, dopo alcuni anni di prova, hanno dovuto abbandonare quei patti contrattuali così complicati, perchè non ci si capivano più. Il Ministero olandese riconobbe che doveva mettere negli uffici, non una serie di impiegati amministrativi, ma un esercito di avvocati, perchè invece di rapporti tecnici, erasi creata una serie inestricabile di rapporti legali, una fonte abbondantissima di litigi fra proprietario ed affittuario esercente.

Quando, nel 1892, feci questa stessa domanda, mi si rispose: c'è una Commissione nominata dal ministro Finali, che studia di modificare l'ordinamento dell'Ispettorato; ed il mio amico Romanin-Jacur (me lo rammentò) volle mostrarmi anzi le bozze di stampe di questo rapporto della Commissione, composta di eminenti uomini parlamentari, e di qualche estraneo, fra i quali ricordo era l'amico mio egregio il professore Vittorio Scialoja, giurista eminente. Mi mostrarono le bozze di stampa ed io stetti cheto; ma dal 1891 ad oggi mi pare che avrebbero potuto quelle povere bozze essere licenziate.

Ora io domando all'onorevole ministro: perchè non si pubblica, non dico ormai più quella relazione, sull'Ispettorato, ma le relazioni annue volute dalla legge? Perchè questo indugio?

Agli studi nostri ciò è ben dannoso.

Anche pel problema grave delle costruzioni, sarebbe bene che ognuno potesse facilmente sapere della sua linea (non dico della mia perchè non ne ho), della sua linea: quando fu votata, quando furono studiati i progetti, e da chi preparati, ed a quale punto siano; se si sono fatti gli incanti, se ci sono stati ribassi e come ha tutelato l'Ispettorato i diritti del personale, come è custodito il materiale mobile, come protetti i diritti dei viaggiatori, come variate le tariffe...

Presidente. Onorevole Rava, La prego di ricordarsi che siamo al capitolo 59, e di attenersi all'argomento a cui il capitolo si riferisce.

Rava. Mi perdoni, onorevole presidente: si è parlato ieri ed oggi tanto delle costru-

zioni ed io Le ricordo che questo capitolo non ne dava argomento, verranno poi le cifre relative alle costruzioni delle linee; ma se io parlo dell'Ispettorato, sono proprio in argomento.

Presidente. Il capitolo parla di indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno del personale dell'Ispettorato, ecc. La pregherei quindi di stare al tema del capitolo.

Rava. Ho finito. Io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sull'articolo della legge delle Convenzioni che dice: Ogni anno deve pubblicarsi una relazione.

Gli altri ministri fanno regolarmente le relazioni che ad essi spettano.

La si fa per la Cassa depositi e prestiti, per le poste e per i telegrafi, per il Demanio, per le imposte; la si faccia anche per le ferrovie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Si è parlato, durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici, lungamente, e da parecchi oratori, sull'ispettorato generale delle ferrovie.

Io non mi sono trovato presente, quando il ministro dei lavori pubblici difese questa istituzione. Egli ciò facendo, ha fatto il suo dovere; ma è certo questo: l'ispettorato, così come è costituito, non raggiunge le sue finalità, non esercita alcuna efficacia. Nel 1891 fu nominata una Commissione (io ebbi l'onore di farne parte), la quale ha fatto un lungo lavoro, non solo intorno alle tariffe, che era il suo incarico principale, ma anche intorno al funzionamento dell'Ispettorato. Non fu pubblicata la relazione, ma se ne fecero delle bozze ad uso dei membri della Commissione. L'istituzione dell'Ispettorato fu lungamente discussa e fu dimostrato dove e perchè non funziona.

Ebbene dal 1891 in poi l'Ispettorato ha continuato a funzionare come prima; cioè a non raggiungere le sue finalità.

L'onorevole Sonnino, nella relazione che precede il bilancio dei lavori pubblici del 1895-96, ha dichiarato che l'amministrazione fu assolutamente impotente a riformare l'Ispettorato generale...

Presidente. Ella, onorevole Sanguinetti, non è sul tema del capitolo in discussione. Queste osservazioni avrebbe dovuto farle sul capitolo precedente; in questo modo si rende eterna la discussione di questo bilancio. Rivolgo quindi a Lei la stessa preghiera che ho rivolta all'onorevole Rava.

Sanguinetti. Voleva dire che qualunque discussione intorno all'Ispettorato non può ora dare alcun risultato pratico.

C'è un disegno di legge per un'inchiesta ferroviaria, la quale deve fare indagini su tutte le gestioni ferroviarie e, secondo me, anche sull'Ispettorato e intorno al modo com'esso funziona. Ora domando all'onorevole ministro se intende che questo disegno di legge sia discusso al più presto possibile, perchè è indispensabile, nell'interesse del Governo, dei ferrovieri e di tutti coloro che si servono delle ferrovie, che quest'inchiesta si faccia.

Ora debbo fare un'osservazione d'indole personale, che non riguarda il bilancio...

Presidente. La faccia sul capitolo; altrimenti io sarò costretto a toglierle la facoltà di parlare.

Sanguinetti. Un minuto solo...

Presidente. Non è questione di un minuto o due; è per la regolarità della discussione, che io ho il dovere di richiamarla.

Sanguinetti. Mi limiterò soltanto a pregare l'onorevole ministro di affrettare la discussione di quel disegno di legge, che ritengo assolutamente necessario, non solo per ragioni finanziarie ed economiche, ma eziandio per ragioni d'indole altamente politica.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Rava mi piace di rispondere che io sono del suo avviso, cioè che credo obbligo del Ministero di presentare annualmente la relazione sull'andamento del servizio ferroviario, delle costruzioni e dell'esercizio.

Non avendo trovata pronta la relazione degli esercizi precedenti, ho procurato che l'ispettorato presentasse a me una relazione, che, a mia volta, ho presentata alla Camera, e che è in corso di stampa. Credevo anzi che fosse già distribuita, perchè giorni fa mi fu detto che le bozze erano corrette e che la relazione sarebbe stata distribuita.

Quanto all'esercizio, si arresta al 91.

Io procurerò di fare in modo che questa serie, così importante, sia continuata; a nessuno più di me sta a cuore che questa serie sia completa.

Quando fui al Ministero delle finanze, nei tempi passati, io, di mia iniziativa, introdussi l'uso delle relazioni annuali, attendendo alla compilazione di persona. Le relazioni sono state presentate sempre e similmente credo

che debba fare il Ministero dei lavori pubblici, perchè credo che il Parlamento abbia diritto di essere informato dell'andamento dell'amministrazione. (*Benissimo!*)

Presidente. Non essendovi altre osservazioni resta approvato il capitolo 59.

Capitolo 60. Spese d'ufficio per l'amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti, lire 18,000.

Di Broglio, relatore. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Di Broglio, relatore. Prego la Camera di consentire in questo capitolo un lieve aumento di lire 2000, che fu dichiarato necessario dalla amministrazione. A questo aumento si fa fronte con una uguale diminuzione nel capitolo 62, per cui l'economia della categoria non è alterata.

Presidente. Lo stanziamento dunque del capitolo 60 da 18,000 lire è portato a lire 20,000.

Metto ai voti lo stanziamento così modificato.

(*È approvato*).

Capitolo 61. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3018, serie 3^a (*Spesa obbligatoria*), lire 7,500.

Capitolo 62. Spese di stampa, lire 16,000.

In seguito a quanto ha approvato la Camera pel capitolo 60, lo stanziamento del capitolo 62 da lire 16,000 è portato a lire 14,000.

Lo metto ai voti così modificato.

(*È approvato*).

Capitolo 63. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 8,000.

Capitolo 64. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti al Regio Ispettorato generale delle strade ferrate e loro famiglie, lire 14,500.

Capitolo 65. Spese casuali, lire 17,500.

Capitolo 66. Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'ufficio centrale istituito in Berna s' sensi dell'articolo 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata — Legge 15 dicembre 1892, n. 710 (*Spesa obbligatoria e d'ordine*), lire 10,000.

TITOLO II. *Spesa ordinaria.* — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 67. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 3,530.

Capitolo 68. Assegni al personale del genio civile posto in disponibilità a sensi della legge 22 agosto 1895, n. 547, lire 230,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrero di Cambiano.

Ferrero di Cambiano. Desidero rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici la preghiera di veder modo di riammettere in ruolo il maggior numero che potrà di questi impiegati posti in disponibilità a sensi della legge 22 agosto 1895.

Non discuto la bontà di questa legge; ricordo soltanto che in conseguenza sua essendosi ridotto di un quinto il personale del Genio civile sono stati messi in disponibilità 257 impiegati coll'onere per il bilancio delle 230 mila lire inscritte in questo capitolo 68, e coll'onere maggiore per l'avvenire delle pensioni spettanti a questi impiegati a tenore dell'articolo 3 della legge 1895, qualora nel quinquennio non siano stati riammessi in ruolo.

Ricordo ancora che con questa legge furono licenziati impiegati che avevano ottimi titoli ed avevano reso dei servizi allo Stato, rompendone la carriera e danneggiandone quindi vivamente gl'interessi, onde a me sembra obbligo strettissimo del Governo di riparare in ogni miglior modo che possa al danno recato.

E di fronte a quest'obbligo di equità ed a quella ragione di economia non giungo a comprendere che il Governo assuma o mantenga in ufficio a preferenza di quegli impiegati tanto numero di straordinari che deve retribuire di regola generale un terzo di più di quello che retribuisce gli ordinari, e dai quali può ripromettersi opera meno sollecita di quella degli ordinari — ed è naturale, ed è umano, perchè sono interessati a che non venga meno la ragione legale del loro ufficio che cessa coll'opera compiuta — e nei quali si riscontrano ordinariamente minori titoli e meriti minori degli impiegati messi a disponibilità di cui parlo.

Ho qui tutti trascritti i numerosi capitoli della parte ordinaria e straordinaria del bilancio dei lavori pubblici, colle somme inscritte per impiegati straordinari, e ce n'è per oltre due milioni e mezzo. Non sarà dunque possibile, senza danno, sia, pur anco, degli

straordinari ora in servizio e che ne sono degni, trovar un collocamento e dare un compenso pel tempo in cui non si potranno riammettere in ruolo, ai già impiegati del Genio civile, usufruendone l'opera loro competente sicuramente in tutti i servizi di strade, di ferrovie, ecc.?

Io confido quindi che l'onorevole ministro da quell'uomo amministrativamente retto e finanziariamente severo che egli è, vorrà tener conto della mia raccomandazione nell'interesse legittimo degli impiegati in discorso non solo, ma nell'interesse doveroso pur anco dei servizi tecnici e del bilancio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Ho già avuto l'occasione di dire due volte alla Camera che di mano in mano che si formano dei vuoti nel personale del Genio civile saranno colmati, richiamando in servizio il personale a disposizione del Genio civile. Disgraziatamente i vuoti sono pochi. Quando scadrà il quinquennio chi dirigerà il Ministero dei lavori pubblici, a mio giudizio, dovrà presentare la proposta di proroga del quinquennio, in maniera che tutto questo personale possa rientrare in ruolo.

Sostituirlo al personale straordinario, io domando: è possibile? Il personale straordinario ha diritto di vivere e, qualora si licenziasse, non avrebbe diritto alla metà dello stipendio per la disponibilità. Ormai abbiamo al nostro servizio del personale straordinario che ha 20 o 25 anni di servizio. Volete metterlo sulla strada? Io non lo fo. (*Bravo!*)

Ferrero di Cambiano. Posso parlare?

Presidente. Soltanto per fatto personale.

Ferrero di Cambiano. Io desidero soltanto prendere atto della dichiarazione dell'onorevole ministro, il quale crede che sia necessario presentare una legge di proroga, e lo inviterei a presentarla presto.

Presidente. Rimane approvato il capitolo 68.

Capitolo 69. *Opere edilizie in Roma* - Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209, e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª (*Spesa ripartita*), 2,500,000 lire.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallini. (*Non è presente*).

Allora rimane approvato il capitolo 69.

Capitolo 70. Anticipazione al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno stabilito dalle leggi 14 maggio 1881, n. 209, 20 luglio 1890, n. 6980 (articolo 10) e 28 giugno 1892, n. 299 (articolo 3) (*Spesa obbligatoria*), lire 1,000,000.

Capitolo 71. Prosecuzione della via dello Statuto e della via Cavour fino a piazza Venezia (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 3 della legge 6 agosto 1893, n. 458). *per memoria*.

Capitolo 72. Costruzione del ponte Umberto I e di altro ponte sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458) *per memoria*.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano-Apostoli.

Giordano-Apostoli. Rinunzio, augurandomi che altri imitino il mio esempio (*Bravo!*)

Presidente. Capitolo 73. Costruzione del policlinico Umberto I in Roma (articolo 1 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 1 della legge 6 agosto 1893, n. 458), lire 1,500,000.

Capitolo 74. Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, articolo 7 della legge 28 giugno 1892, n. 299, ed articolo 2 della legge 6 agosto 1893, n. 458), lire 1,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Menotti.

Menotti. Una semplice raccomandazione debbo rivolgere all'onorevole ministro. Dalla parte verso Castel Sant'Angelo le case private non sono ancora costruite e le aree fabbricabili in questo momento a Roma costano pochissimo, specialmente in quella località. Se ivi si lascerà fabbricare secondo la linea del piano regolatore, nel fianco sinistro del palazzo di giustizia ci sarà una contrada uguale a quella che c'è sul fianco destro, onde le grandiose sale del pianterreno di quel veramente troppo monumentale palazzo rimarranno prive di luce e di sole.

A Bruxelles hanno speso molti milioni per isolare il palazzo di giustizia, dopo aver lasciato costruire le case nelle adiacenze; evitiamo di cadere nello stesso errore.

Ora, con una piccolissima spesa, si può far sì che quel monumento sia quasi isolato,

e, almeno da un lato, abbia molto spazio avanti a sè; giacchè anche il piazzale verso il Tevere è stato ristretto per deficienza d'area.

Io quindi dico all'onorevole ministro: Si spendono tanti milioni per questo palazzo, che avrebbe potuto costruirsi con maggiore parsimonia; veda di trovare qualche economia, nella stessa spesa per il palazzo, per acquistare quello spazio di terreno, che intercede fra il palazzo stesso ed il Castel Sant'Angelo, in modo che a questo grandioso palazzo rimanga molta luce e molto sole.

Ecco la raccomandazione che faccio all'onorevole ministro.

Un'altra ancora breve mi preme di farne.

I ministri precedenti avevano promesso di dare questo lavoro alle Società cooperative di lavoro. Ora nessun lavoro si presta più di questo per poter essere concesso a queste Società, perchè i lavori possono essere sorvegliati ora per ora dagli ingegneri e dagli assistenti addetti a quei lavori.

Veda l'onorevole ministro se non sia il caso in questa occasione di mettere in esecuzione quella legge sulle cooperative, che purtroppo rimane a dormire negli scaffali del Ministero.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Quanto alla prima parte della raccomandazione che mi fa l'onorevole Menotti, io posso rispondere, che vedrò, se veramente sia indispensabile di acquistare qualche area attorno al palazzo di giustizia. Però, se mi convincessi della necessità di tale acquisto, dovrei presentare un disegno di legge, poichè coi fondi destinati pel palazzo di giustizia non si potrebbe provvedervi; giacchè, in seguito ad un voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la direzione dei lavori fu invitata a ridurre i preventivi di oltre un milione, affine di poter restare nei limiti degli stanziamenti del bilancio. Quindi non credo di poter assumere l'impegno di far sì, che l'opera sia compiuta, lasciando alcuna somma disponibile per l'acquisto di quest'area. Ma ad ogni modo, se veramente l'obbiezione sussiste, farò studiare la questione e vedrò che cosa si possa fare.

In quanto all'affidare un'opera di sette milioni alle Società cooperative, mi consenta l'onorevole Menotti di dirgli che la legge non lo permette; non consentendo che si diano

alle Società cooperative lavori eccedenti le 100 mila lire.

Io mi sono continuamente adoperato perchè alle Società cooperative sia dato il maggior lavoro possibile; anzi ho fatto di più, e credo l'abbia già detto in altra occasione, il mio egregio amico De Martino. Mentre prima si lasciava ai prefetti il decidere se un determinato lavoro nei limiti di 100 mila lire, nelle quali sia predominante la mano d'opera, possa esser dato a trattativa privata alle cooperative operaie, o all'asta pubblica; io ho ordinato ai prefetti di darli sempre alle Società cooperative, e se non credono di poterli dare, di riferirne al ministro, il quale si riserva di decidere.

Quindi tutto ciò che poteva esser fatto perchè le cooperative abbiano il maggior numero di appalti possibile, si è fatto e lo si farà sicuramente.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 74 s'intenderà approvato.

Spese per lavori pubblici - Strade. — Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali. — Capitolo 75. Lavori complementari per la sistemazione dell'alveo del ponte Segreto a monte ed a valle del ponte n. 54 lungo la nazionale num. 54 (Avellino), lire 20,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccelli Alfredo.

Baccelli Alfredo. Raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici la costituzione del consorzio pel ponte sul Tevere presso Montorso; poichè la provincia di Perugia da molti anni indugia a consentire alla costruzione del ponte, io prego l'onorevole ministro d'interporre la sua autorità; e, se questa non giovasse, di applicare la legge del 1889 per la costituzione dei consorzi obbligatori.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rovasenda.

Rovasenda. Mi si permetta di prendere occasione da questo, che è il primo dei capitoli che si riferiscono a spese per lavori pubblici, per rivolgere all'onorevole ministro una vivissima raccomandazione, raccomandazione, di cui mi sarebbe grato l'onorevole ministro della guerra, se fosse presente.

Trattasi della sistemazione di un tronco della strada nazionale, che da Cuneo, passando per Demonte, va al Forte di Vinadio.

Detto tronco è compreso tra i Comuni di Gaiola e Moiola e l'urgenza della sua siste-

mazione è stata riconosciuta dall'ispettore compartimentale del Genio civile, il quale in una sua relazione, che, se non erro, porta la data del 24 agosto 1895, ha dimostrato la necessità di sostituire e portare più a monte il ponte detto Ostiera, ponte che si trova in tali deplorabili condizioni, che il Genio militare ha dovuto puntellarlo con ritti, ritenendo che per il suo continuo deperimento non possa sopportare il peso dei carriaggi militari.

Se, come è probabile, una piena asportasse quei ritti, il ponte non potrebbe più sopportare neppure il transito dei veicoli ordinari.

Come vede, signor ministro, la mia domanda è lecita ed onesta, ed io sono convinto che Ella provvederà con apposito disegno di legge alla sistemazione da me reclamata, o per meglio dire, reclamata da esigenze militari e da imperiose necessità di viabilità.

Provvedendo, Ella, signor ministro, renderà anche possibile una più pronta comunicazione tra i paesi che sono compresi tra il Colle dell'Argentiera e Cuneo, capoluogo della Provincia, non attendendosi che l'invocata sistemazione (colla costruzione del nuovo ponte) per l'impianto di una tranvia a vapore tra Cuneo e Demonte.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis Giuseppe.

De Riseis Giuseppe. Debbo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una breve raccomandazione per l'adempimento di un voto del Consiglio provinciale di Teramo riguardante la costruzione di un ponte in muratura alla foce del Tronto presso Martinicuro.

La strada che fiancheggia il litorale Adriatico e congiunge le Provincie abruzzesi alle Marche, è tutta fornita di ponti in fabbrica. Manca soltanto quello sul fiume Tronto, che forma il confine fra le provincie di Teramo ed Ascoli, ove esiste soltanto un antidiluviano ponte a battelli.

L'importanza di quella strada, che oltre al commercio locale di quella fertile regione, serve alle relazioni ed agli scambi delle Provincie meridionali con quelle della media Italia, è quindi d'interesse assai più che interprovinciale.

L'attuale ponte a battelli è assai impari alle esigenze della sicurezza e dei traffici, e mentre la sua manutenzione costa una spesa

non lieve e sempre crescente, non offre alcuna garanzia di stabilità. Infatti quando viene asportato dalle piene, ciò che è più volte avvenuto, restano per qualche tempo interrotte le comunicazioni fra le due Provincie ed interrotto il traffico su quella strada importantissima.

Nella legge 23 luglio 1881 venne contemplata l'esecuzione di questo ponte, il progetto del quale importa una spesa, mi pare, di 180 o 188 mila lire, e la provincia di Ascoli ne avocava a sé la costruzione. Ora il progetto stesso fu rimandato alla provincia di Ascoli perchè, in seguito a suggerimenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici, vi avesse apportate alcune modificazioni.

Ora io sono sicuro che quelle modificazioni saranno già state fatte, e che ben presto il progetto ritornerà al Ministero dei lavori pubblici.

Abbiamo intanto dinanzi a noi un disegno di legge presentato dall'onorevole ministro per l'assegnazione di fondi per la costruzione delle strade di serie; ma in esso non ho veduto iscritta alcuna somma pel ponte alla foce del Tronto. Sarebbe grave jattura se, per lo stanziamento dei fondi, e per l'inizio dei lavori, dovessimo aspettare il compimento del quinquennio pel divario di pochi giorni o di qualche mese al più, che dovrà decorrenza da oggi all'approvazione del progetto; ed il ministro comprenderà quanti legittimi interessi sarebbero lesi, qualora si protraesse ancora l'esecuzione di un'opera di così riconosciuta importanza. Io quindi domando alla cortesia dell'onorevole ministro, se egli creda di assegnare i fondi necessari alla costruzione di quel ponte, col disegno di legge che verrà presto in discussione alla Camera; ed in quella occasione mi riservo di fare le opportune proposte, o se piuttosto egli non creda di provvedervi fin d'ora in sede di bilancio.

Gli sarò riconoscente se vorrà darmi qualche spiegazione in proposito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnini.

Agnini. La legge del 1889, che modificò l'articolo 4 di quella sulla contabilità dello Stato, ha stabilito che i lavori non superiori alle lire 100,000 possono esser dati alle società cooperative col mezzo della licitazione privata.

Ora tale legge nella sua applicazione, per quanto riguarda la manutenzione stradale, è

stata interpretata in guisa che le società cooperative restano nella maggior parte dei casi escluse dall'assunzione di tal genere di pubblici lavori.

Per le manutenzioni stradali gli appalti si fanno ordinariamente per quinquennio.

Le amministrazioni appaltanti, prendendo per norma la somma totale data dalle cinque annualità, che sempre sorpassa le lire 100,000, stabiliscono l'asta pubblica, eiudendo in tal guisa le disposizioni della legge del 1889.

Questa interpretazione, a parer mio, contraddice allo spirito ed alla lettera della legge; mentre non la cifra dell'appalto quinquennale, bensì quella dell'annuo canone dovrebbe esser presa come norma per fissare se a tal sorta di lavori sia applicabile il disposto della indicata legge.

Mi permetto quindi di richiamare l'attenzione del ministro su ciò, e lo prego di voler disporre che, d'ora innanzi, s'interpreti e si applichi in tal senso la disposizione della legge a beneficio delle cooperative.

A tal proposito ricordo come la Camera abbia, più volte, manifestato il favor suo per questi sodalizi. Ricordo come, sin dal 1892, la Camera approvasse, alla quasi unanimità, il disegno di legge Luzzatti, che elevava a lire 200,000 il limite dei lavori da affidarsi alle cooperative ed estendeva alle Provincie ed ai Comuni le disposizioni della legge medesima.

Vicende politiche fecero arenare quel progetto di cui da allora più non si ebbe contezza.

Il ministro, quindi, accettando questa mia raccomandazione, corrisponderà anche al desiderio manifestato dalla Camera, di favorire, il più largamente possibile, queste società cooperative.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calleri.

Calleri. Mi permetto di chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sul capitolato per gli appalti delle opere pubbliche.

L'articolo 2 del capitolato del 1870, che venne abrogato da quello del 28 maggio 1895, prescriveva a chi volesse adire all'asta:

« a) Un certificato di moralità rilasciato in tempo prossimo all'incanto dall'autorità del luogo di domicilio del concorrente;

« b) Un attestato di un ingegnere, confermato dal prefetto o sotto-prefetto, rilasciato da non più di sei mesi, il quale assicuri che

l'aspirante o la persona che sia incaricata di dirigere sotto la sua responsabilità ed in sua vece i lavori ha le cognizioni e capacità necessarie per l'esecuzione e la direzione dei lavori da appaltarsi. Non sono ammesse a concorrere all'asta le persone che nella esecuzione di altre imprese si siano rese colpevoli di negligenza e mala fede verso il Governo e verso privati. »

E pare che bastasse tale disposizione per assicurare che i concorrenti avessero attitudine, capacità ed onestà per assumere l'esecuzione dei lavori pubblici.

Ma col nuovo capitolato, approvato con decreto ministeriale 28 maggio 1895, venne stabilito che i certificati di idoneità debbano rilasciarsi « da un funzionario tecnico governativo in servizio attivo, di grado o con attribuzioni non inferiori a quelle di ingegnere capo o direttore d'ufficio. »

Ed è qui che richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro e dei colleghi, massime di coloro che si interessano per i piccoli lavoratori, per quelli che non dispongono di grossi capitali.

I funzionari tecnici governativi col grado di *ingegnere capo* o di *direttore d'ufficio* non risiedono che nei capoluoghi di Provincia.

Ora, quando si tratta di lavori a cui potrebbero, per la loro esigua importanza, concorrere piccoli assuntori residenti fuori del capoluogo di Provincia, questi non lo possono fare perchè non possono ottenere i certificati dai capi ingegneri.

La conseguenza di ciò è che si allontanano dagli appalti coloro appunto per i quali si dice sempre di voler fare larga parte nei lavori, e si favorisce il monopolio delle grosse borse a danno anche dell'erario dello Stato.

A me pare che le disposizioni che si contenevano nell'articolo 2 del capitolato del 1870 fossero più che sufficienti per garantire la serietà degli appalti.

Raccomando quindi, e vivamente, all'onorevole ministro che, ispirandosi a quell'affetto che ha dimostrato sempre e dimostra di avere per i modesti lavoratori, ed a quel concetto di decentramento che è uno dei migliori sentimenti liberali dell'attuale Governo, voglia eliminare dal capitolato in discorso l'obbligo della produzione dei certificati rilasciati dai *capi ingegneri governativi* e ritornare alle disposizioni del precedente capitolato del 1870.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchi.

Sacchi. Ho una sola raccomandazione da fare all'onorevole ministro sull'argomento delle Società cooperative. Debbo constatare che i ministri dei lavori pubblici più volte hanno manifestato i loro intendimenti di facilitare la concessione dei lavori alle cooperative, specialmente dei lavori di terra che più sono indicati per le cooperative di braccianti. Ma debbo anche constatare che non sempre i prefetti, a cui la legge attribuisce la facoltà di determinare se questi lavori debbano essere dati per licitazione privata alle cooperative oppure per appalto pubblico, si conformano agli intendimenti del ministro. Debbo, ad esempio, constatare che qualche volta è accaduto, e me ne lagno, che nella mia Provincia il prefetto, andando contro gl'intendimenti del ministro, ha voluto appaltare lavori che il ministro intendeva che venissero concessi alle cooperative.

So che la legge attribuisce questa facoltà ai prefetti, ma raccomando al ministro di voler interporre l'autorità sua perchè essi si valgano di tale facoltà nel modo migliore, interpretando ed applicando la legge nel suo spirito e piuttosto con larghezza come le nuove idee suggeriscono, poichè nessuno disconoscerà essere utile che questi lavori, quanto più si può, siano dati alle cooperative.

E quando il Ministero dispone lavori che si possono dare ad esse (le quali hanno dimostrato sempre di eseguire benissimo questi lavori) è ingiusto che i prefetti si prendano l'arbitrio di favorire gli appaltatori a danno delle cooperative.

Se poi fosse assolutamente necessario, io invocherei dall'onorevole ministro che proponesse una modificazione alla legge, o togliesse ai prefetti questa facoltà.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Principerò dal mio egregio amico Baccelli.

Com'egli sa, il Ministero ha appunto invitato la Prefettura di Perugia a deliberare sopra la costruzione di quel ponte; ma quella Deputazione ha fatto richiesta di parecchi documenti; i quali furono richiesti, a sua volta, alla Deputazione provinciale di Roma, Siccome questa non li comunicò tutti, si fece una nuova sollecitazione. Tostochè questi documenti saranno stati comunicati interamente,

la Deputazione provinciale di Perugia ha già preso impegno di convocare il Consiglio provinciale.

Attenderemo quindi la deliberazione del Consiglio provinciale, e dopo ciò, se occorre, farò la procedura per la costituzione del consorzio obbligatorio, affine di assicurare la costruzione di quel ponte.

Baccelli Alfredo. Grazie.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Rovasenda non posso per ora dir altro che questo: che il progetto di miglioramento di quella strada alpina, alla quale egli ha accennato, è in corso di studio. Sorveglierò quest'affare fino in fondo.

Barzilai. Chiedo di parlare.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole De Riseis posso rispondere che il Ministero ha avuto il progetto per la costruzione del ponte sul Tronto, che importa la spesa di 200,000 lire, e che il presidente della Deputazione provinciale ha dichiarato che il ponte sarà costruito dalla Provincia, col concorso dello Stato.

Quando se ne delibererà la costruzione il concorso dello Stato non mancherà, e si ricorrerà a quel milione e mezzo che è stabilito nella legge che discuteremo fra breve e che ha per titolo « Assegno e ripartizione di fondi per il quinquennio 1896-97, 1900-1901 per la costruzione di strade nazionali e provinciali e richiesta di maggiori somme. »

L'onorevole Agnini ha sollevata una questione che io ho studiata, e che credo dovrebbe essere risolta nel modo desiderato dall'onorevole Agnini. Quando si tratta di appaltare anche un'opera di manutenzione nella quale prevalga la mano d'opera, se l'importo delle quote annue, moltiplicato per il numero degli anni pei quali dura il contratto sarà inferiore a 100,000 lire, le cooperative avranno diritto che l'appalto venga ad esse affidato.

L'onorevole Calleri si duole perchè nell'ultimo capitolato per le opere pubbliche fu stabilito che il certificato da prodursi da coloro, che vogliono concorrere ad un appalto, debba essere rilasciato dall'ufficio del Genio civile. Io debbo rispondergli che l'esperienza ha dimostrato la necessità di questa modificazione.

L'onorevole Sacchi dice che sarebbe bene impedire ai prefetti di violare la legge sulle cooperative. Ho già detto poco fa, che, in seguito alle disposizioni da me date, i prefetti

non possono più violare la legge, perchè quando non credano d'indire la licitazione fra le cooperative, non possono bandire l'asta, prima di averne riferito al ministro, il quale decide.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barzilai.

Barzilai. Io desidererei di sapere, a titolo di curiosità, che cosa sia avvenuto di un disegno di legge che la Camera ha approvato due o tre volte, che è andato al Senato e del quale non si è saputo più niente.

Con quel disegno di legge il valore dei lavori, che si potevano affidare alle cooperative da cento mila, veniva elevato a duecentomila lire.

Ora io desidererei conoscere le intenzioni del ministro a questo riguardo; tanto più che ricordo che quel disegno di legge ebbe una votazione quasi unanime dalla Camera e che da ogni parte ne fu riconosciuta l'opportunità.

E poichè ho chiesto di parlare desidero di associarmi alle raccomandazioni dell'onorevole Menotti perchè il ministro faccia una equa parte alle cooperative nei lavori che quest'anno ha deliberato di far eseguire nella capitale.

Egli sa che, nei lavori di pietra da taglio, vi ha in Roma qualche società che ha fatto eccellente prova, specialmente nei lavori della basilica di San Paolo per il modo con cui quei lavori ha compiuti...

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Artisticamente no; è doloroso il dirlo, ma è così.

Barzilai. Mi spiace che sia così per ciò che riguarda la parte artistica; ma per la parte greggia io ho udito fare elogi molto lusinghieri di queste cooperative.

Ad ogni modo, ripeto, mi associo all'onorevole Menotti nel pregare l'onorevole ministro di tener conto di queste società negli appalti dei lavori che si faranno.

Agnini. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Unicamente per fatto personale ha facoltà di parlare.

Agnini. Evidentemente io non ho saputo esprimere chiaramente il mio pensiero.

Quando la cifra complessiva delle cinque annualità dell'appalto di manutenzione stradale non supera le 100 mila lire, allora non c'è dubbio che, anche secondo l'interpretazione che è stata data dall'amministrazione,

l'appalto deve o almeno può concedersi alle cooperative

Ma io sostengo che, anche quando la somma quinquennale superi le 100 mila lire si deve avere riguardo, per l'applicazione della legge del 1889, alla quota annuale dell'appalto e non già alla totale dei cinque anni.

Sostengo, cioè, che sempre, quando la somma annuale di manutenzione non supera le 100 mila lire, il lavoro cade fra quelli di cui è parola nella ricordata legge e può quindi essere affidato alle società cooperative.

Credo in tal modo di aver chiarito meglio il mio pensiero e faccio presente all'onorevole ministro, che non sono legittime le preoccupazioni sue perchè la cifra di appalto figura troppo elevata.

Anzitutto è il canone annuo che si deve considerare, e questo non dev'essere superiore alle 100 mila lire in omaggio alla legge; ma abbiamo inoltre il fatto che già alcune Province della regione emiliana, hanno adottato il sistema di affidare la manutenzione delle strade provinciali a Società cooperative e ne sono sodisfattissime.

Veda dunque l'onorevole ministro di accettare la raccomandazione che io gli rivolgo.

Mi associo poi a quanto ha detto l'amico Barzilai, augurando che possa essere ripresentato fra breve alla Camera il disegno di legge che ripete la paternità dall'onorevole Luzzatti e che è vivamente aspettato dai nostri sodalizi operai.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis Giuseppe.

De-Riseis Giuseppe. Ho chiesto di parlare solamente per ringraziare l'onorevole ministro, e prendere atto delle sue parole.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Barzilai, io non ho mai avuto occasione di occuparmi del disegno di legge a cui Ella ha accennato. Rammento però che nel Senato ho sentito nei corridoi, dirò così, obiettare non tanto sull'elevare a 200,000 lire il limite che è stabilito ora nella legge, per i lavori da affidarsi alle cooperative, ma sull'estensione di questa legge alle Province, e specialmente ai Comuni. Perchè si diceva: fin che allo Stato vada male o rimanga sospesa una impresa di 100 o 200 mila lire, non è

gran male. Lo Stato ha un bilancio così grosso, che 100 mila lire di più o di meno non ne compromettono le sorti; ma un Comune, che non ha che quel miserabile fondo per quella determinata opera, se ha la disgrazia che quell'opera capiti in mano ad una cooperativa, che non sia in grado di portarla a compimento, rimane rovinato. Questa l'obbiezione che ho sentito mettere innanzi.

Però io riesaminerò quel disegno di legge d'accordo col ministro del tesoro, e se questi intenderà di ripresentarlo stia sicuro l'onorevole Barzilai, io ho tanta fiducia nelle Società cooperative, per l'esperimento che vedo tutti i giorni, che mi adopererò perchè quel disegno di legge giunga in porto; ma converrà forse limitarsi ad elevare il valore degli appalti da darsi dallo Stato e non complicare la questione coll'estendere il limite ai Comuni e alle Provincie.

All'onorevole Agnini non posso rispondere che questo: quando l'ammontare dell'appalto supera le 100 mila lire, è vietato concederlo alle Società cooperative. Modifichiamo la legge e allora si potrà fare quello che egli desidera, ma sempre nei limiti delle 100 mila lire, perchè Lei sogna aver presente che queste opere si affidano senza cauzione, e stimerei dannoso per le Società stesse portare il limite ad una somma superiore alle 200 mila lire.

Presidente. Nessun altro chiedendo di parlare, s'intenderà approvato il capitolo 75.

Capitolo 76. Allargamento e sistemazione della strada con taglio di roccia pericolante e ricostruzione di muri di sostegno cadenti nella località detta Pala Nera, tra le progressive 8 + 666 e 8 + 770.50 della nazionale n. 8 (Belluno), lire 20,000.

Capitolo 77. Ricostruzione del ponte San Giovanello, alla progressiva 9 + 480 del tronco Benesiti-Misericordia della nazionale n. 73 (Caltanissetta), lire 16,800.

Capitolo 78. Remissione e parziale rinnovazione di opere murarie lungo la nazionale n. 70 (Catania), lire 15,700.

Capitolo 79. Completamento della deviazione di San Marcello Pistoiese presso il chilometro 28 da Pistoia lungo la nazionale n. 40 (Firenze), lire 30,000.

Capitolo 80. Costruzione di un ponte in ferro in sostituzione di quello in muratura sul torrente Roncallo presso l'abitato di Traso nella nazionale n. 36 (Genova), lire 13,000.

Capitolo n. 81. Ricostruzione del ponte sul Mavaro lungo la nazionale n. 69 (Girgenti), lire 25,300.

Capitolo 82. Ricostruzione del ponticello n. 45 alla progressiva 7 + 414.20 dalla origine del 2° tronco della nazionale n. 69 (Girgenti), lire 5,800.

Capitolo 83. Costruzione di una scogliera alla sponda sinistra del fiume Trebbia in località Valgrana lungo la nazionale n. 36 (Pavia), lire 14,400.

Capitolo 84. Costruzione del tratto compreso fra la stazione ferroviaria di Lagonegro e l'abitato omonimo lungo la nazionale n. 57 (Potenza), lire 29,000.

Capitolo 85. Allargamento, rialzo e ricostruzione di un tratto di mare di sostegno in località Grottella lungo la nazionale n. 10 (Vicenza), lire 10,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrucci.

Ferrucci. Per questi lavori di sistemazione e miglioramento delle strade nazionali, è stata consolidata la somma di 200,000 lire, somma certamente non larga, alla quale però io non domando un aumento. Ma siccome si tratta di piccoli lavori, la maggior parte dei quali si compiono durante un esercizio finanziario, così pregherei l'onorevole ministro di prendere in considerazione un lavoro di rettificazione della strada nazionale di S. Marino che non può importare una spesa superiore a 30,000 lire.

Sono stati studiati molti progetti per questa strada e da molti anni; ma tutti con concetti troppo grandiosi, mentre io credo che si possa ottenere un miglioramento sensibile della strada medesima con una spesa, ripeto, al disotto delle 30,000 lire.

Prego il ministro di prendere in considerazione questo lavoro, pel bilancio del futuro esercizio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Assicuro l'onorevole Ferrucci che esaminerò la questione: e, se dovrò fare io il bilancio dell'esercizio venturo, ove la spesa di questo lavoro si limiti a lire 30,000, si provvederà.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni resta approvato il capitolo 85.

Capitolo 86. Ricostruzione del ponte nell'Adda a Mazzo, lire 100,000.

Agnini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Agnini. A proposito di questo capitolo, desidero dire altre due parole intorno all'argomento a cui ho accennato poc' anzi, giacchè non mi sarebbe stato permesso allora di replicare al ministro... (*Rumori*).

Scusi la Camera, ma io debbo chiarir bene la cosa!

Presidente. Purchè si attenga alla sistemazione e miglioramento delle strade.

Agnini. Io domando appunto che questi lavori siano affidati alle Società cooperative, secondo le disposizioni della legge del 1889, alla quale, però, si deve dare una interpretazione logica, e non seguire il sistema di accumulare le cinque annualità della spesa di manutenzione, al fine di escludere le Società cooperative dai relativi appalti.

L'interpretazione logica della legge è di adottare, come norma direttiva, la somma annua di manutenzione, non la somma quinquennale.

Nè mi persuadono le osservazioni fatte dal ministro: che cioè, si andrebbe contro ad un rischio eccessivo affidando i lavori alle Società cooperative, perchè io gli posso obiettare, ed egli me lo insegna, che il metodo con cui si fanno i pagamenti alle Cooperative, cioè per mezzo di acconti che corrispondono ai nove decimi dell'importo del lavoro già eseguito, esclude qualunque rischio per l'amministrazione appaltante. Osservo inoltre che, nelle opere affidate alle cooperative, queste si formano, di mano in mano che il lavoro procede, una garanzia solidissima quant'altra mai; giacchè il regolamento per l'applicazione della legge del 1889 stabilisce che, sui pagamenti d'acconto, sia ritenuto il decimo fino al collaudo definitivo dell'opera stessa.

Ora io domando: quale maggiore garanzia può lo Stato o qualsiasi altra amministrazione pretendere?

Io, perciò, insisto ancora in questa richiesta, e confido che l'onorevole ministro, quando abbia ben ponderate queste mie osservazioni, troverà che sono giuste e possono benissimo essere accettate.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 86 rimane approvato.

Capitolo 87. Ricostruzione del ponte sul Trebbia a Traschio lire, 20,000.

Capitolo 88. Ricostruzione del ponte detto di San Martino, lire 38,000.

Lavori per la costruzione di strade e ponti

nazionali. (Spese dipendenti da leggi speciali).

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Io prego la Camera di consentire che i capitoli dal n. 89 al n. 203 rimangano iscritti per memoria; perchè gli stanziamenti, che si riferiscono a questi capitoli, sono determinati nelle loro somme precise dal disegno di legge, che è già iscritto nell'ordine del giorno subito dopo la discussione del bilancio dei lavori pubblici, e cioè il disegno di legge: « Assegno e ripartizione di fondi per il quinquennio 1896-97, 1900-1901 per la costruzione di strade nazionali e provinciali e richiesta di maggiori somme. »

Quando sarà votata questa legge, si reintegreranno i capitoli collo stanziamento stabilito colla legge speciale che, essendo stata ormai lungamente esaminata e discussa, abbiamo speranza di vedere tra breve approvata.

Presidente. Come la Camera ha udito, l'onorevole ministro propone che i capitoli dal n. 89 al 203 restino sospesi, concernendo essi stanziamenti ai quali si riferisce il disegno di legge per « assegno e ripartizione di fondi per il quinquennio 1896-97, 1900-1901 per la costruzione di strade nazionali e provinciali e richiesta di maggiori somme ».

Dopo l'approvazione di questo disegno di legge i capitoli del bilancio saranno reintegrati con la iscrizione delle somme corrispondenti a questo esercizio.

Pace. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pace.

Pace. Io debbo fare osservare che, tra questi capitoli che si vogliono sospendere, ve ne è qualcuno che si può discutere, indipendentemente da ogni questione di stanziamento.

Presidente. No, perchè la discussione sarebbe complicata. Pel momento, rimane sospeso tutto questo titolo del bilancio, in attesa che la Camera approvi la legge con la quale sono stabiliti gli stanziamenti per i capitoli che lo costituiscono. Dopo approvata la legge, saranno rilette alla Camera i capitoli dal n. 89 al n. 203; e se qualcuno crederà di parlare intorno a qualche capitolo che non abbia avuto stanziamento con la legge speciale, avrà facoltà di farlo. Quindi a me

pare che la proposta del ministro dei lavori pubblici semplifichi la discussione.

Anzi mi preme di dichiarare che se la proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sarà dalla Camera approvata, per rispettare i diritti acquisiti, le iscrizioni che già vi sono ai capitoli dal n. 89 al n. 203, si riprodurranno nella discussione delle tabelle annesse alla legge speciale. Dimodochè gli onorevoli deputati già iscritti per parlare intorno a qualche capitolo, potranno svolgere le loro proposte durante la discussione delle tabelle, secondo l'ordine delle iscrizioni già prese.

A questo modo mi pare che le varie esigenze possano considerarsi completamente soddisfatte.

Pertanto, se nessuna altra osservazione in contrario sorge, s'intenderà approvata la proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

(È approvata).

Rimangono quindi sospesi i capitoli dal n. 89 al 203.

Capitolo 204. Spese di stampa ed eventuali per le relazioni sui servizi stradali, lire 2,000.

Sussidi per le strade comunali obbligatorie. —

Capitolo 205. Sussidi ai Comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267 e 19 luglio 1894, n. 338, lire 1,435,260.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

Lucifero. Quando, l'altro giorno, l'onorevole Fortunato propose quel fortunato ordine del giorno che fu approvato all'unanimità da tutta la Camera, feci notare quanto fossero difficili le condizioni dei Comuni, e come queste difficoltà rendessero quasi impossibile la manutenzione delle strade obbligatorie che, costrutte, hanno condotto in rovina le finanze della maggior parte dei Comuni stessi. Ma per riparare in parte a queste esigenze finanziarie dei Comuni, occorrerebbe che il Ministero dei lavori pubblici sollecitasse il più possibile il pagamento di quel sussidio che la legge vuole sia corrisposto ai Comuni.

In conseguenza di parecchie leggi, questo sussidio è andato diminuendo di anno in anno. Ora, a queste difficoltà legislative, spesso si aggiungono anche difficoltà burocratiche che

io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di tentare di eliminare, o almeno di semplificare.

Certe volte avviene che soltanto perchè la domanda di un Comune, il quale pure ha tutti gli incartamenti relativi in perfetta regola, sia giunta con un giorno di ritardo, si debba attendere per anni intieri la relativa liquidazione. E talvolta questo ritardo non è senza danni; poichè, spesso, i Comuni hanno contratti a termine con i costruttori delle strade, e dall'inesecuzione del pagamento possono avere nocumento assai maggiore di quello che a prima vista non parrebbe.

Io ricorderò, per esempio e di passata il comune di Strongoli, il quale si trova in imbarazzo proprio per questo, e a cui il Ministero non potè, per queste difficoltà burocratiche, liquidare e pagare la somma che gli è indubbiamente dovuta.

Io quindi rivolgo viva preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici soltanto di questo: ch'egli attenda, colla diligenza e colla buona volontà che nessuno gli contesta, a far sì che le difficoltà burocratiche siano eliminate: e quei Comuni che si trovano perfettamente in regola, come questo di Strongoli da me citato, abbiano il pagamento sollecito del loro credito e senza che l'attesa continui a danneggiare la loro finanza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci Nicolò.

Fulci Nicolò. In seguito alle irregolarità commesse da un impiegato dell'amministrazione, il quale si appropriò parecchie centinaia di migliaia di lire, sono sorte grandissime difficoltà tra i comuni della provincia di Messina e lo Stato.

Io farei vivissima preghiera all'onorevole ministro perchè prendesse a cuore la sorte di quei Comuni i quali non solamente hanno avuto molte sofferenze per la ragione che diceva l'onorevole Lucifero, ma che si trovano in condizioni peggiori degli altri Comuni del Regno, appunto per quanto è successo.

Spero dunque che il ministro voglia accogliere la mia preghiera, perchè la colpa non è delle amministrazioni di quei Comuni, ma di tutti i prefetti che si sono succeduti a Messina, e che hanno usato poca sorveglianza su quel certo impiegato di cui ho fatto cenno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Diligenti.

Diligenti. L'onorevole Lucifero, se ho bene udito, ha rammentato le molestie e i dissesti che ha cagionato ai Comuni questa legge delle strade obbligatorie: cosa che è stata detta, d'altronde, anche da altri, quando si è trattato di questo argomento.

Io sono di avviso assolutamente opposto, in ispecie dopo le facilitazioni introdotte, negli ultimi anni, dal Ministero dei lavori pubblici nell'applicazione della legge.

Ed è per questo che io ho deplorato vivamente cotesta inconsulta, micidiale economia che è stata portata con la soppressione del sussidio ai Comuni per le strade obbligatorie, limitandosi a pagare, con un assegno così ridotto, il debito che ha il Governo per gli arretrati di tali sussidî.

Io credo che noi abbiamo ancora molto da fare in opere stradali, non solamente per soddisfare i bisogni locali in molte Provincie e in molti Comuni dello Stato, ma anche per dar vita alle ferrovie; perchè, senza un largo corredo di strade rotabili, le ferrovie non possono essere produttive.

Ora, appunto quando il Ministero dei lavori pubblici aveva cominciato ad attuare cotesta legge con molta equità e con molta intelligenza, secondo me, e non avevano più ragione d'essere le lagnanze accennate, se bene ho udito, dall'onorevole Lucifero e da altri, appunto allora si è soppresso interamente il sussidio, lasciando le reti stradali, specialmente in alcune Provincie, molto incomplete, togliendo ogni incoraggiamento ai Comuni stessi nell'intraprendere lavori, e cagionando così anche un danno gravissimo alle classi lavoratrici. Io non credo che sia questo il mezzo migliore per risvegliare quelle energie locali a cui giustamente accennava l'altro giorno l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Lo Stato dovrebbe invece abbondare in aiuti ai piccoli, ai deboli e cercar di ravvivare il lavoro specialmente nei Comuni rurali dove spesso manca in modo assoluto.

Ciò si fa in tutti gli altri Stati, e non so perchè debba dimenticarsi interamente tra noi. D'altronde, non è con un milione od un milione e mezzo di risparmio che si potrà risollevar la depressa finanza italiana! Ci vuole ben altro!

Io quindi esorto l'onorevole ministro a ristabilire il più presto possibile il sussidio

alle strade obbligatorie. Ma quando non si possa o non si voglia far ciò, almeno, si pensi a liquidare prontamente il debito arretrato che il Governo ha con questi disgraziati Comuni, e non si condannino a tutte queste mortificazioni, oltre ai disagi a cui sono costretti dalle sofisticherie degli uffici burocratici alle quali ha accennato giustamente l'onorevole Lucifero.

È assolutamente intollerabile lo spirito, quasi direi, di persecuzione che certi uffici governativi manifestano contro le amministrazioni le più deboli, le più misere e che quindi hanno minori mezzi per difendersi contro la prepotenza di chi sovrasta a loro per autorità e potenza.

E poichè si tratta di una liquidazione molto dolorosa di lavori che erano avviati allorchè sopraggiunse quella pessima legge, io prego l'onorevole ministro di esaminare anche se non si possano e debbano prendere in considerazione le domande di quei Comuni che avevano già alcune strade in corso di costruzione, che avevano anche i progetti per il compimento in ordine alla legge del 1894, ma che non li poterono presentare in tempo per il termine troppo limitato stabilito dalla legge stessa, per poter concorrere a quel po' di sussidio che rimaneva a distribuire.

Io prego l'onorevole ministro di portare tutta la sua attenzione circa le domande di questi Comuni, e di vedere se si possa in qualche modo riparare agli effetti assolutamente disastrosi di quella legge che ha fatto economia solamente a carico dei poveri e dei deboli, a carico del lavoro più necessario, che è quello delle campagne.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. A me duole, poichè ho un altissimo sentimento dello Stato, di dover parlare di questo argomento. Io non ho votato la legge del 1894... (*Bene!*)

Voci. Ha fatto bene!

Perazzi, ministro dei lavori pubblici... perchè in me ripugnava di dichiarare l'impotenza dello Stato. (*Benissimo!*)

Le condizioni delle cose sono queste: che lo Stato ha oggi un debito verso i Comuni di dieci milioni e mezzo. I sussidi concessi ai Comuni dalle ventidue ripartizioni fatte finora, salgono a lire 83,873,000; di questi

sussidi, al 19 giugno 1896, sono stati pagati lire 73,325,000.

Il debito dello Stato liquidato a favore dei Comuni sale precisamente a 10,548,000 lire. È questo un debito liquido dello Stato verso i Comuni. La legge ha stabilito che questo debito si debba andar pagando in ragione di un milione e mezzo all'anno. Ora abbiamo in corso d'esame una serie lunga di domande di sussidi, che dovrebbero formare oggetto della ventitreesima ripartizione, ed il cui ammontare sale a quattro milioni e mezzo. Quindi, si arriva a quattordici o quindici milioni.

È bene che lo Stato ritardi ai Comuni il pagamento di questo credito loro? La legge dispone così; e finché la legge rimane, i Comuni non potranno riscuotere i loro crediti che in ragione di un milione e mezzo all'anno.

Convieni che la legge sia modificata? In questo caso, bisogna mutare interamente il programma finanziario. Mi spiace che non sia qui il ministro del tesoro; perchè io non posso fare un programma finanziario; ma dichiaro che se dovessi farlo io, per prima cosa pagherei gli impegni dello Stato verso i Comuni. (Bene! a sinistra).

Questo è il mio pensiero: gli impegni dello Stato debbono essere mantenuti: (Bene! Bravo! a sinistra) perchè lo Stato deve dare l'esempio di un'alta moralità. (Vive approvazioni).

Diligenti. Se no, se ne risentirà anche lui.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Lucifero, dopo aver detto questo, avrei poco da rispondere. Non sono le difficoltà burocratiche che impediscono ai Comuni di avere il fatto loro; è la mancanza di fondi in bilancio. Io esaminerò il caso del Comune di Strongoli; probabilissimamente si tratta di uno di quei sussidi che dovranno essere compresi nella ventiseiesima ripartizione; e se per parte mia potrò far qualche cosa, che possa facilitare il pagamento dei crediti verso questo Comune, lo farò volentieri.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo 205.

Capitolo 206. Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto al servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 2,000.

Capitolo 207. Spese di stampa ed even-

tuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 1,500.

Capitolo 208. Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 1,000.

Capitolo 209. Retribuzione mensile al personale straordinario addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 60,240.

Acque. — Sistemazione dei principali fiumi veneti (legge 24 luglio 1887, n. 4805). - Completamento delle sistemazioni dei fiumi: Reno ed influenti; Gorzone, Brenta, Bacchiglione, Aterno e Sagittario (Legge 6 agosto 1893, n. 455) e sistemazione del fiume Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936). (Spese ripartite). — **Capitolo 210.** Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria dopo i disastri causati dalle piene del 1882 (Legge 24 luglio 1887, n. 4805). (Spesa ripartita), lire 1,150,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Papadopoli.

Papadopoli. Veramente, quanto sto per raccomandare all'onorevole ministro non è precisamente cosa che stia esattamente nel capitolo che si discute; solamente vi ha attinenza.

Io fui costretto a domandare di parlare intorno a questo capitolo perchè non trovavo nel bilancio altro modo di spiegare le mie idee. Non si tratta di una raccomandazione del solito genere di quelle che si fanno in questo bilancio, perchè io non domando per momento nè un lavoro preciso, nè un soldo all'onorevole ministro.

Io gli domando solamente che voglia studiare un problema che mi sembra veramente grave: si tratta della navigazione fluviale. Il ministro sa benissimo che nel Veneto, partendo dal Friuli orientale e andando in giù fino al Ferrarese, quasi tutti i più importanti fiumi d'Italia sboccano in mare. Il ministro sa, che la Repubblica Veneta ha lasciato un tesoro di eredità a chi venne a sostituirla, cioè un sistema di canali per portare le merci da sopra Grado, vale a dire oltre l'attuale confine italiano fino al Po.

Io non domando certamente al ministro che studi il problema in tutta la sua estensione.

Una gran parte di questi lavori sono stati trasandati. Non dico che si sia fatto bene; ma è certo che per riparare ora al mal fatto si richiederebbero soverchio tempo, troppi studii, e anche troppi quattrini. Quindi non oso

nemmeno di fare la proposta che l'onorevole ministro studi tutto intero questo problema.

C'è il massimo dei fiumi italiani, il Po, che è navigabile in gran parte del suo percorso. Gli antichi Veneziani lo avevano notato, ed avevano fatto quella che noi chiamiamo comunemente la navigazione lombarda. Dal porto di Chioggia si passava nel così detto canale di Valle, e fatti alcuni chilometri, si entrava nell'Adige, per Cavanella d'Adige e si usciva dall'Adige per le porte di Tornova, poi si entrava nel canale di Loreo, e poi si passava nel piccolo canale di Cavanella, dove ci sono le porte di Cavanella di Po.

Questa strada è ancora adoperata dalle barche, però presenta delle imperfezioni e domanda alcuni lavori, che non credo, di grossa spesa.

Ora l'opportunità di queste mie osservazioni mi viene suggerita dal fatto che, dopo vari tentativi, pare che sia stata costituita o che sia per costituirsi una Società veramente seria, con grossi capitali, con lo scopo di esercitare questa navigazione.

Alcuni, che erano interessati in questa Società, volevano che io entrassi a farne parte; al che io non ho consentito, perchè volevo venire qui alla Camera senza prevenzioni a domandare al Governo quello che mi sembra giusto e legittimo.

L'onorevole ministro appartiene, come me, alla schiera dei vecchi della scuola liberale, e quindi sarà d'accordo con me nel pensare che la più grossa parte della attività nazionale deve lasciarsi all'iniziativa privata, ed il Governo non ci deve entrare.

Io non domando dunque, che il Governo pigli la minima partecipazione a questa Società; io credo che basterebbe che il Governo tenesse a mantenere in buon assetto le strade e i fiumi che devono percorrere questi battelli, questi natanti facendo alcuni lavori, cui prima accennai.

Io ho già parlato altre volte di questo servizio ad un illustre ministro dei lavori pubblici, il quale mi rispose che la navigazione lombarda era diventata una gloriosa tradizione storica per il fatto che c'è ora la ferrovia da Chioggia a Rovigo. Io gli feci osservare che non era giusto quanto egli diceva, perchè quella ferrovia non fa che mettere in comunicazione una parte dei paesi percorsi dalla navigazione lombarda con l'arteria principale

che percorre il centro dell'Italia. La navigazione lombarda, ai tempi della Repubblica veneta, andava fino a Pavia, ed oggi, coi mezzi maggiori che offre la scienza, potrebbe andare comodamente fino a Magadino.

Osservo poi, che noi parliamo di navigazione fluviale, perchè crediamo che sia uno dei migliori mezzi di trasporto per le merci di un dato peso e volume, e che non esigono grande velocità. L'onorevole ministro sa quanto costa per il trasporto del grano per ferrovia, e quanto costerebbe di meno per acqua?

Prego quindi l'onorevole ministro di prendere in esame questo problema, e si persuaderà col fatto che non si tratta poi di una grossa spesa, perchè in essa potrebbero concorrere ed alcune come le provincie di Venezia e di Rovigo sarebbero anche i Comuni e le Provincie, dispostissime a fare qualche sacrificio.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calleri.

Calleri. Prendendo argomento dalla discussione del presente capitolo che concerne la sistemazione dei fiumi dell'Alta Italia, la quale implica necessariamente l'ordinamento delle arginature, mi permetto di rivolgere una viva raccomandazione all'onorevole ministro relativamente alle opere idrauliche lungo il fiume Po in contiguità dei territori dei Comuni della pianura Casalese da Morano a Valenza.

Fin dal 1883 si era costituito un Comitato in Casale fra i varii rappresentanti dei Comuni limitrofi al Po e dei Consorzi idraulici, allo scopo di ottenere che fossero dichiarate opere di seconda categoria le arginature nel circondario di Casale.

L'importanza del fiume, lo sviluppo delle arginature (metri 45690) l'estensione e la ricchezza della plaga difesa, il numero considerevole degli abitanti che la popolano facevano sperare che il Governo avrebbe assecondato le istanze del Comitato promotore.

La domanda otteneva il voto favorevole del Consiglio provinciale di Alessandria fin dal 29 ottobre 1885 e intorno alla medesima riferiva pure favorevolmente il Genio Civile di Alessandria il 23 gennaio 1887. Anche il Consiglio dei lavori pubblici, nell'aprile 1887, prese favorevolmente in esame la pratica. Però considerando che le opere indicate nella domanda

si riferiscono alla sponda destra del Po appartenente alla provincia di Alessandria, mentre parte della sponda sinistra, cioè dal confluente della Sesia a Valenza, appartiene alla provincia di Pavia, si riservava di riprendere in esame la domanda quando si fossero avuti anche i pareri del Consiglio provinciale e del Genio Civile di Pavia.

E qui ebbero principio i primi ostacoli contro un'opera cotanto necessaria, poichè la provincia di Pavia non alle domande di un Comitato a lei estraneo avrebbe desiderato di dare ascolto ma alle istanze del Governo. E per questo si fecero dal Comitato promotore nuovi uffici presso il Ministero dei lavori pubblici affinchè ottenesse direttamente dal Consiglio provinciale e dall'ufficio del Genio Civile di Pavia quelle deliberazioni e quei documenti che giudicasse necessari ed opportuni.

Che cosa ne sia avvenuto della pratica dopo quel tempo lo ignoro. So soltanto che nulla si è fatto e che invano i Comuni danneggiati dal Po aspettano dallo Stato e dalle Provincie l'aiuto che loro sarebbe dovuto, ma che non possono ottenere per le lunghe ed intricate formalità della burocrazia che rendono quasi illusoria la disposizione della legge.

Quindi raccomando vivamente all'onorevole ministro di riprendere in esame la pratica e dare le opportune disposizioni affinchè la classificazione in seconda categoria delle opere idrauliche lungo il fiume Po da Morano a Valenza possa quanto prima divenire un fatto compiuto sicchè non si risolvano in un vano miraggio le benefiche disposizioni della legge.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Papadopoli ha portato dinanzi alla Camera un problema di grandissima importanza.

Ho udito più volte parlare della convenienza di procurare che nel Veneto si ristabilisca la navigazione fluviale.

Anzi ho letto qualche anno fa un lavoro molto importante fatto dal generale Mattei su questo argomento, e me ne ero molto interessato, perchè realmente è una questione che merita di essere studiata, e che può in avvenire essere risolta, con grande beneficio, per le provincie Venete. È certo che più si fanno diminuire le spese di tra-

sporto, più facilmente si potrà trarre profitto da prodotti, che altrimenti non potrebbero essere resi commerciabili; e poi diminuendo i prezzi di trasporto, si ottengono in arrivo prodotti a molto miglior mercato, che con i mezzi ordinari di ferrovie. Quindi l'argomento è senza dubbio di grandissima importanza. Però negli atti del Ministero, esistono molte proposte, ma quasi tutte furono abbandonate, non certo per mancanza di volontà da parte del Ministero, ma così, non ebbero ulteriore corso.

Il mio amico Papadopoli può esser certo che se in proposito verrà presentata al Ministero una proposta studiata, confortata da numeri che possano convincere della possibilità della sua esecuzione, me ne occuperò, con il convincimento di fare cosa utile per le provincie Venete.

Esaminerò ad ogni modo le diverse proposte dai lui testè svolte al fine di ottenere che siano migliorate le condizioni di alcuni canali.

L'onorevole Calleri desidera che si porti a termine la classificazione delle opere idrauliche. È un'opera che iniziò il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Io lo solleciterò a portare a termine questa classificazione, ma non so con quale vantaggio per l'opera alla quale ha accennato.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 210 s'intenderà approvato in lire 1,150,000.

Capitolo 211. Personale addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendenti dalla legge 24 luglio 1887, n. 4085 - Indennità fisse mensili e di trasferte al personale del Genio civile; assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza e straordinario lire 50,000.

Capitolo 212. Completamento della sistemazione del fiume Reno e suoi influenti indicato all'articolo 1 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 (*Spesa ripartita*) lire 290,000.

Capitolo 213. Completamento della sistemazione dei fiumi Gorzone, Brenta e Bacchiglione indicato al n. 2 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 (*Spesa ripartita*) lire 95,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Risis Giuseppe.

De Riseis Giuseppe. A proposito di questo capitolo debbo anche una volta rivolgere una viva raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici e la farò con la maggiore brevità tenendo conto dell'ora avanzata.

Con questo capitolo del bilancio si provvede opportunamente al complemento della sistemazione dei fiumi Aterno e Sagittario che formano il tratto superiore del fiume Pescara.

Nulla intanto si fa per la parte inferiore, che, accresciuta da molti confluenti e vagando per le pianure senz'argini e senza difesa, è cagione sempre d'ingenti danni e di gravi pericoli.

La questione è del più grande interesse e riveste carattere di massima urgenza e debbo ripetere anche una volta che indugiare l'adempimento dei provvedimenti che furono frequentemente invocati, sarebbe andare incontro a gravi responsabilità verso le popolazioni di quella parte dell'Abruzzo esposta alle invasioni di quel terribile nemico.

Non ricorderò la serie delle molteplici inondazioni e dei gravi danni che derivarono dai disalveamenti di quel fiume, nè le due ultime inondazioni del 1887 e del 1888, che recarono danni ingenti di vite e di averi ed interruppero la linea ferroviaria per un lungo periodo di tempo, richiedendo spese enormi per riparare ai danni che ne seguirono.

Allora la Società delle ferrovie Adriatiche, le provincie di Teramo e di Chieti, i Comuni e molti proprietari rivolsero vive istanze al Governo per provvedere ad un bisogno così urgente. Io portai più volte innanzi alla Camera i voti di quelle popolazioni e di quelle amministrazioni ed invero ebbi sempre lusinghiere promesse.

Ricorderò che a proposito della legge colla quale si concedevano 300 mila lire per compensi ai danneggiati dalle inondazioni del 1883, fu presentato un ordine del giorno che fu votato dalla Camera, invitando il Ministero a rimuovere i pericoli di altri danni, per le Provincie colpite da quel grave disastro; e nel 26 giugno 1889 altro ordine del giorno fu presentato ed approvato dalla Camera, onde avvisare alla sollecita sistemazione dell'ultimo tronco del Pescara, ed il 6 giugno, a novelle premure, l'onorevole Finali riconobbe che il problema *non può e non deve essere trascurato*.

Ed il 3 agosto l'onorevole Genala rin-

novò al Senato le stesse assicurazioni, con questa dichiarazione:

« Che in quella legge erano comprese solamente le opere urgenti di completamento e di sistemazione già avviate, quindi per l'Aterno vi era compresa solamente quella parte che riguardava la sistemazione già iniziata, e che accanto a questo provvedimento d'indole urgente sarebbero venuti altri provvedimenti fors'anco più razionali e certamente più completi e più concludenti, tanto per l'Aterno ed il Sagittario quanto per il Pescara che li riceve, e ha bisogno di avere anch'esso completata la sua sistemazione. »

Si fecero quindi diligenti studi, molti progetti furono redatti, si iniziò la costituzione di qualche consorzio, che non ebbe vita per ragioni che è inutile ora ricordare. Finora però nulla si è fatto di concreto, ed il fiume seguita nella sua opera di devastazione con grave danno e pericolo delle popolazioni.

La legge del 30 marzo 1893 venne opportunamente a modificare le discipline, riguardanti questo ramo di pubblico servizio, ed in base a questa, la Società della ferrovia Adriatica, i Comuni ed i proprietari avanzarono istanze perchè fosse dichiarata opera di terza categoria l'arginazione del fiume Pescara. L'istanza fu trasmessa al Genio civile dove, veramente, dormì per molto tempo; ma, nello scorcio del passato anno, il genio civile diede una relazione dotta ed accurata nella quale, pur riconoscendo che era regolarmente corredata dei debiti documenti la domanda avanzata, fece un'altra proposta, più vasta, di estendere cioè gli studi ed i lavori a quasi tutto il bacino idrografico del Pescara.

Questo progetto sarà forse più rispondente alla scienza, ma il ministro e la Camera riconosceranno che è poco pratico ed opportuno, perchè nei limiti, nei quali sono ora costituiti i consorzi, vi hanno già difficoltà gravissime da superare. Ora l'estendere questi lavori ad un campo tanto più vasto non può che accrescere le difficoltà e rendere una questione, già così intricata, anche più difficile a risolvere.

Ma intanto, mentre si discute, i pericoli sussistono; ed io ricorderò all'onorevole ministro ed alla Camera che nel decennio 1885-95 la sola Società delle ferrovie Meridionali ha erogato la somma di 850,000 lire per ripara-

zioni ai danni dell'alluvione; la provincia di Chieti 105,000 lire; poco meno la provincia di Teramo; senza calcolare i danni, sofferti dai privati, che non sono da porre in dimenticanza.

Si sono spese così e si spendono tuttavia in opere di riparazione somme ingenti che, unite ai danni che si risentono dai proprietari limitrofi alle due sponde, sarebbero state quasi sufficienti per i lavori di sistemazione del fiume che restano tuttora un desiderio.

Ora io mi permetto di pregare il ministro perchè voglia trovar modo di risolvere questa grave questione, e provvedere acchè non sia ulteriormente ritardato l'inizio di quelle opere, rimuovendo le cause dei grandi pericoli che sovrastano a quella popolazione, restituendo nel tempo stesso alla cultura grandi estensioni di terra, rendendo più igieniche, più salubri quelle contrade e dando anche un po' di lavoro alle braccia disoccupate.

Veramente fare alla parte inferiore del fiume Pescara lo stesso trattamento che si fa alla parte superiore sarebbe, a mio avviso, cosa giusta, ed a troncarsi ogni questione sarebbe equo ed opportuno portare in seconda categoria anche le opere di sistemazione del tronco inferiore.

Ricorderò a questo proposito che la Commissione che si occupava della legge del 1893, a proposta del mio amico onorevole De Amicis, fece questo quesito al ministro Genala, ed il ministro diede favorevoli assicurazioni, riconoscendo la giustizia di quanto si domandava.

Ho in altra occasione accennate le ragioni che militano in favore di questa tesi, ed ora non occorre ripeterle. Si fu forse troppo rigidi nell'applicazione letterale della legge e non si tenne presente che per le importanti linee ferroviarie, per gli stabilimenti militari, nonchè per gli interessi commerciali ed industriali, quell'opera ha un carattere di generale utilità, e non può essere giudicata alla stregua di arginazioni d'interesse locale.

Ricorderò anzi all'onorevole ministro una protesta avanzata da proprietari e da Corpi morali, che attribuisce una delle cause degli straripamenti alla costruzione della ferrovia Adriatica, che col suo piano stradale ha formato un impedimento al libero deflusso delle acque piovane, che sono costrette da quell'argine trasversale a riversarsi tutte nell'alveo

del fiume, incapace a contenerle, e ciò accresce la responsabilità del Governo.

Non andrò oltre su questo tema; prego però l'onorevole ministro di voler studiare la questione con quella illuminata diligenza che egli mette nell'adempimento de' suoi doveri, e nel provvedere a tutti i rami del pubblico servizio. Ormai pare che si sia studiato ed aspettato abbastanza. Se dovessimo accontentarci di ordini del giorno, di promesse e di progetti più o meno studiati, e se questi fossero atti a porre argine al dilagare delle acque, il Pescara avrebbe dighe più potenti di quelle del Po. (*Si ride*). Ma disgraziatamente le sponde del Pescara sono tuttora indifese, ed i pericoli che sovrastano a quelle popolazioni meritano di preoccupare il Governo e la Camera.

Se la legge che ancora, dopo quasi un decennio, lascia trascinare questo importante problema senza soluzione non è sufficiente a porre il necessario riparo ai lamentati inconvenienti ed a risolvere questa ormai antica questione, sarà necessario presentare un disegno di legge speciale per provvedere a questa urgentissima necessità.

Provvediamo ora che è tempo; non ci addormentiamo quando è lontano il ricordo dei danni sofferti, ed affrettiamoci, come è nostro dovere, e come opportunamente dice l'onorevole relatore, a prevenire le offese pericolose di un nemico insidioso. (*Benissimo! — Approvazioni*).

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Credo che l'onorevole De Riseis sappia che la domanda, che era stata fatta negli anni decorsi per la classificazione di queste opere in seconda categoria, fu, dopo lungo esame, non accolta; cioè fu ritenuto che queste opere non avessero i caratteri per essere iscritte in seconda categoria. Dopo promulgata la legge del 1893 fu esaminato e riconosciuto che queste opere avevano i caratteri della terza categoria. Riesaminerò la questione.

Sono state presentate due proposte: una per una radicale, estesissima riparazione di questi argini, l'altra più modesta. Ora le due proposte si trovano in esame presso i rispettivi Consigli provinciali di Teramo e di Chieti, e dei comuni interessati. Procuri l'onorevole De Riseis, che ha tanta autorità in quei luoghi, di fare in modo che le provincie ed i comuni deliberino al più presto pos-

sibile. Io, per parte mia, cercherò, con ogni modo, che vi si ponga mano con la massima sollecitudine possibile. Ma presentemente la sollecitudine dovrebbe essere svolta nei comuni e nelle provincie interessate.

De Riseis Giuseppe. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 213 s'intenderà approvato in lire 95,000.

Capitolo 213 *bis*. Completamento della sistemazione dei fiumi Aterno e Sagittario indicato all'articolo 3 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 (*Spesa ripartita*), lire 95,000.

Capitolo 214. Personale addetto ai lavori di completamento delle sistemazioni dei fiumi: Reno e suoi influenti; Gorzone, Brenta e Bacchiglione, indicati ai numeri 1 e 2 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455: Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile, lire 20,000.

Capitolo 215. Quota a carico dello Stato nella spesa per i lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, numero 6936) (*Spesa ripartita*), lire 2,087,500.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano Apostoli.

(*Non è presente*).

Perde il suo posto. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barzilai.

Barzilai. Debbo richiamare l'attenzione del ministro sopra una parte della sistemazione del Tevere. È una questione che certamente egli conosce, essendo egli diligente studioso di questa materia: alludo all'Isola Tiberina.

Egli sa che a questa questione si connettono soprattutto gravi ragioni igieniche, poichè in quella plaga del Tevere si comincia a diffondere la malaria, la quale naturalmente costituisce un pericolo notevole per quella molta parte di popolazione, che si raccoglie lì intorno.

E pare proprio un'ironia che la storica e mitica isola, già sacra al Dio della salute e al suo serpente sia divenuta un fomite di malaria.

Il ministro sa anche quale provvedimento bisognerebbe prendere per evitare quest'interrimento progressivo dell'isola. Sarebbe proprio il caso, per quanto dagli idraulici dibattuto, di costruire un pennello, che po-

tesse portare la deviazione dell'acqua nel braccio sinistro del Tevere.

Di questa questione si è occupato il Consiglio comunale di Roma, il quale ha riconosciuto che non era di sua competenza, ma era competenza di chi aveva l'ufficio di compiere i lavori del Tevere.

Non posso pretendere dall'onorevole ministro risposte categoriche in proposito.

Però credo che soprattutto le ragioni igieniche, ed altresì le storiche ed archeologiche raccomandino che l'Isola Tiberina sia presa in seria considerazione dal Governo.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Tutte le volte che passeggio per il lungo Tevere, mi fa pena di vedere che in quella parte il problema dell'arginatura sia stato risolto in modo...

Barzilai. Sbagliato!

Perazzi, ministro dei lavori pubblici ...non sbagliato, ma certamente non perfetto. È devo convenire anch'io con l'onorevole Barzilai che è lamentevole che la storica isola, sacra ad Esculapio, sia divenuta un pericolo per la pubblica salute.

Io mi ero proposto di studiare la questione a fondo, come si suol dire, prima di prendere un partito definitivo. Perchè, per quanto risulta a me, i progetti, che sono presso il Ministero, non danno ancora una soddisfacente soluzione del problema.

Ma l'onorevole Barzilai può esser certo che, appena avrò un po' di tempo a mia disposizione, studierò personalmente la questione e procurerò di sistemare completamente l'arginatura del Tevere, anche in quella parte che si riferisce all'Isola Tiberina.

Barzilai. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni s'intenderà approvato il capitolo 215 in lire 2,087,500.

(*È approvato*).

Capitolo 216. Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, n. 6936 - Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile, lire 100,000.

Spese comuni ad acque e strade. — Capitolo 217. Concorsi e sussidi ad opere stradali

ed idrauliche provinciali, comunali e consortili distrutte o danneggiate dalle piene dell'autunno 1889 (Legge 20 luglio 1890, n. 7018) e legge 30 dicembre 1892, n. 734) (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Bonifiche. — Bonificazioni dipendenti da antichi editti. — Capitolo 218. Lago di Bientina, lire 35,000,

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

Matteucci. Onorevoli colleghi, prendo occasione dalle parole molto saviamente scritte dallo egregio relatore su questo importante titolo del bilancio, che riconosce tutta la gravità dell'argomento, per tornare sopra un affare di tanta utilità, di cui ebbi a parlare nell'anno decorso, e che interessa le due provincie di Lucca e di Pisa; intendo dire la bonifica del lago di Bientina, sopra la quale è rivolta l'attenzione di migliaia di interessati e dalla quale dipendono le sorti di tanti laboriosi agricoltori, i quali reclamano il diritto di recuperare il frutto delle loro fatiche.

Io non intendo, con questo, di far rimprovero al passato e molto meno al presente Ministero, sorto da poco tempo, ma non posso fare a meno di deplorare che, dopo quarant'anni dacchè è stato intrapreso questo lavoro, le condizioni del lago di Bientina sono talmente deteriorate, che bastò, nell'anno decorso, la pioggia di sole quattr'ore, per far sì che il lago riprendesse i suoi antichi confini.

Quindi è mio dovere di richiamare l'attenzione del Governo, perchè si occupi seriamente di un'opera importantissima e di un'utilità indiscutibile.

Sa bene l'onorevole ministro dei lavori pubblici quali sono state le cause che hanno fatto deteriorare le condizioni del padule di Bientina e che le peggiorano tutti gli anni: un soverchio abbassamento del livello del lago di circa tre metri, l'impossibilità di contenere le acque nel canale, così detto, emissario, che deve smaltirle portandole al mare, e la ristrettezza della botte costruita sotto Arno, la quale è incapace a riceverle in tempo di piogge.

Per ovviare a questi inconvenienti e per ottenere un risultato pratico per la bonifica del lago di Bientina, già da molto tempo si ideò di costruire un altro canale, detto il nuovo Ozzeri, il quale, in senso opposto all'emissario, porti le acque al mare, dirigen-

dole verso Ripafratta e Rigoli. Questo lavoro in parte è stato eseguito con una spesa non indifferente di circa 4 milioni in prossimità della stazione di Ripafratta.

Dopo le vive premure fatte da me e dal collega onorevole Tizzoni alla Camera l'anno decorso, erano stati eseguiti altri due progetti che servono a completamento di quello ed erano: l'ultimazione del tronco del canale Nuovo Ozzeri, tra le cateratte di Rigoli e l'incontro del canale vecchio Ozzeri giusta un progetto del 25 marzo 1895 pel preventivo importo di lire 450,000, la costruzione di una cassa da colmata per trattenere le torbide dei rii Vorno e Guapparo giusta altro progetto del 25 luglio 1895 del presunto importo di lire 530,000.

Il primo di codesti lavori è stato appaltato, il secondo è stato sospeso e rimandato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per nuovi studi. Quest'opera, onorevole ministro, non è solo di una grande utilità, ma di una necessità indiscutibile, perchè i rii Vorno e Guapparo sono due torrenti così sovrabbondanti di acque che spesso in tempo di piena per mancanza di scarico, dovendo ora, discendere nel vecchio Ozzeri incapace a contenerle, inondano tutta la pianura ed inghiaiano tutti i terreni, per cui sorgono continue lagnanze dei proprietari contro l'amministrazione della bonifica del lago di Bientina per il danno gravissimo che recano alla pianura lucchese. Aggiungerò di più che il Consorzio del rio Guapparo in una delle sue ultime adunanze ha deciso di chiamare in giudizio lo Stato reclamando al più presto l'esecuzione di questo lavoro, atto a dare uno sbocco al Rio ed a impedire che le piene rompano gli argini che ora si stanno ricostruendo.

Se ciò non si farà, lo Stato potrà anche essere chiamato responsabile di tutti i danni.

Io debbo insistere perchè venga sollecitato questo lavoro di cui è ormai troppo dimostrata la necessità.

Perchè però la bonifica possa risentire un sostanziale giovamento, occorre por mano ad un altro progetto che è allo studio, e senza del quale i danari spesi sin qui sarebbero gettati. Si è questo il prolungamento del nuovo Ozzeri per cui si è prevista la spesa di un milione. Se non si fa questo prolungamento le condizioni del lago saranno sempre le stesse, perchè questo allacciamento servirà a far funzionare il nuovo Ozzeri ed

ottenere così un altro canale scaricatore delle acque del lago portandole al mare in direzione opposta a quella dell'attuale emissario. Per cui io prego vivamente l'onorevole ministro perchè una buona volta si compia questo lavoro da tanto tempo aspettato, che porterà al certo un notevole miglioramento alle condizioni della bonifica, tanto da permettere ai contadini di gettare il loro seme e non vederselo, come ora avviene, portar via dalle acque, alla prima pioggia che cade, mentre poi sono costretti a pagare gravi canoni allo Stato ed una tassa di bonificamento che non hanno ottenuto.

Ed a proposito di questa tassa dirò che il Governo non avendo eseguito i lavori, ha dovuto riconoscere l'incontrastabile diritto che avevano i proprietari dei terreni limitrofi al lago, di essere sgravati in parte da questa. Vede onorevole ministro dunque che anche il Governo ha interesse a finire i lavori.

Dai riscontri che ho fatto dei residui dei passati esercizi e che non ripeto qui per non annoiar troppo i colleghi, risulta che la somma per far fronte a questi lavori vi è, solo che si ponga in bilancio nell'anno avvenire una cifra di poco superiore alle lire 500,000, di cui può disporre largamente il bilancio, per la legge 30 dicembre n. 5879.

Raccomando dunque l'esecuzione di questi progetti importantissimi, che, oltre portare un risultato pratico, daranno pane e lavoro a tanti operai.

Raccomando lo scavo dei fossi, il taglio

delle erbe e il sollecito disbrigo al Ministero dell'approvazione dei contratti d'appalto riferentisi a queste opere, che è necessario compiere in determinate epoche altrimenti riescono inutili.

Io non voglio abusare più lungamente della pazienza della Camera, e dell'onorevole ministro, essendo ora troppo tarda.

Ho sentito che l'altro giorno, egli pronunziava una franca parola che mi ha fatto molto piacere: che egli, non prometteva mai una cosa, che non potesse mantenere, che suo desiderio è sempre di mantenerla. Io fido grandemente nella parola del ministro; fido nella sua intelligenza, nella sua capacità, nel suo desiderio di fare il bene; e voglio sperare che, una buona volta, la questione della bonifica del lago di Bientina possa essere risolta.

Presidente. Su questo capitolo sono iscritti altri sei deputati. (*Oh! oh!*) Non so se la Camera sia disposta a continuare. (*No! no!*) Allora, attesa l'ora tarda, il seguito di questa discussione è rimandato ad altra seduta antimeridiana.

Le seduta termina alle 12.15.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'Ufficio di revisione

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