

CLXIX.

TORNATA DI DOMENICA 21 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE FINOCCHIARO-APRILE.

QUINDI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

INDICE.

Atti vari:		QUINTIERI	Pag. 6168
Relazione (<i>Presentazione</i>):		RICCI P.	6172-73
Naturalizzazione italiana al generale Driquet		ROVASENDA	6170-71
(Rizzo)	Pag. 6144	RUGGIERI E.	6149
Disegni di legge:		SALARIS	6159-60
Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito e fine della</i>		SOCCI	6151
<i>discussione</i>)	6144-6223	TARONI	6151
Oratori:		TASSI	6155
AMBROSOLI	6170	TIZZONI	6144
BRUNETTI G.	6178	TRIPEPI F.	6153
BARZILAI	6181	VENDEMINI	6174-76
BERTESI	6146	Strade nazionali provinciali (<i>Discussione</i>).	6181
BIANCHERI	6171-72	Oratori:	
BUTTINI	6169	CAVAGNARI	6181-6218
CAVAGNARI	6155	CELLI	6204
COCITO	6179	CHIMIRRI	6205
COSTA ALESSANDRO	6175	CLEMENTINI	6201-03-23
DEL GIUDICE	6157-65-79	COSTANTINI	6203
DE FELICE-GIUFFRIDA	6153-65	D'ALIFE	6203
FARINA	6149	DE GAGLIA	6190
FERRUCCI	6162-66	DEL GIUDICE	6181
FRACASSI	6180	DE MARTINO, <i>sotto-segretario di Stato</i> <i>pei la-</i>	
GIULIANI	6150	<i>vori pubblici</i>	6183
GHIGI	6153-76-80	6186-87-89-90-91-92-93-94-95-96-97-6200-07-20-22	
LAZZARO	6167-68	DELLA ROCCA	6195-96
LO RE N.	6167	DI BROGLIO, <i>relatore</i>	6186
LUCIFERO	6162	6189-94-95-6201-06-22	
MAGLIANI	6159	FALCONI	6187
MERCANTI	6179	FERRUCCI	6229
MICELI	6151-76	FRACASSI	6200
MURMURA	6156	GALLINI	6220
PANATTONI	6147	GIULIANI	6196
PANSINI	6156	LUCIFERO	6185
PARPAGLIA	6160	MERCANTI	6189
PERAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	6147	MEZZANOTTE	6191-92
6149-50-51-52-53 54-55-56-58-59-60-62-63-65-68		MICELI	6192
6169-71-72-73-74-75-76-77-80 81		PICARDI	6197
PIOVENE	6178	PICCOLO-CUPANI	6193 94
PIPITONE	6164	SANGUINETTI	6199-6221-23
		SCIACCA DELLA SCALA	6194
		TOZZI	6205
		Verificazione di poteri	6230

La seduta comincia alle 10.

Miniscalchi, segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli Morelli-Gualtierotti di giorni 8; Morpurgo di 8; Baragiola di 8; Sormani di 6; Beltrami di 4; Imbriani-Poerio di 2; Sani-Severino di 8.

(Sono conceduti).

Presentazione di una relazione.

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

Rizzo. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Concessione della naturalità italiana al generale Driquet.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

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

La discussione è rimasta sospesa al capitolo 218.

Capitolo 218. Lago di Bientina, lire 35,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tizzoni.

Tizzoni. Sopra una questione così importante, come quella della bonifica del lago di Bientina, crederei di mancare al mio dovere se non unissi la mia voce a quella dei colleghi autorevolissimi che mi hanno preceduto, affinché i desideri, i bisogni di popolazioni che per la massima parte mi onoro di rappresentare qui in Parlamento, fossero soddisfatti e al più presto e nel miglior modo possibile.

Sarò breve, anzi brevissimo, sia per l'ora che corre...

Presidente. È una viva raccomandazione che la Presidenza rivolge a tutti gli oratori.

Tizzoni. ...sia perchè molte cose sono state dette da coloro che mi hanno preceduto.

In questo modo spero acquistarmi più facilmente la benevolenza della Camera e del ministro.

Le condizioni del lago di Bientina, è fuori dubbio, che vanno ogni giorno peggiorando, in modo che a poco a poco si perdono i benefici già ottenuti con la bonifica iniziata in seguito a legge del Governo Toscano.

Questo peggioramento deriva principalmente da tre cause.

Una prima causa è rappresentata dall'abbassamento graduale di livello del fondo del lago che, come si sa, è formato principalmente di torba. Questo abbassamento graduale, che rappresenta una specie di sedimentazione del fondo stesso del lago, secondo l'opinione di dotti geologi, avrà probabilmente un limite, per cui non è a temere, come qualcuno teme, che tutti i lavori di bonifica del lago di Bientina possano successivamente, in forza di questo fenomeno, riescire insufficienti.

Un'altra ragione potentissima che influisce a peggiorare le condizioni dei terreni bonificati, è senza dubbio la cattiva e insufficiente manutenzione dei lavori di bonifica già compiuti. Il taglio delle erbe e lo scavo dei fossi collettori che raccolgono l'acqua del padule per condurla all'Emissario, non sono sempre fatti come dovrebbero essere. Anzi spesso, per ritardo nell'approvazione dei capitolati di appalto, si fanno molto tardi, quando le piogge hanno già rovinato il raccolto e in epoca in cui il lavoro non può essere eseguito che in modo molto imperfetto.

Un'altra causa finalmente che contribuisce a mantenere le cattive condizioni in cui trovansi attualmente il padule di Bientina è la mancanza del compimento di lavori di bonifica tante volte promessi, mai portati ad effetto.

Con la legge del 1881 fu riconosciuto che l'Emissario, fatto per opera del Governo Granducale, era insufficiente ad una bonifica completa e perciò fu stanziata una somma di lire 3,692,000 per l'inizio di una nuova opera rappresentata da un canale derivatore denominato *Nuovo Ozzeri*, il quale, una volta compiuto, dovrà esportare circa la metà delle acque che scolano nel bacino idrografico del lago di Bientina.

Quest'opera fu approvata da una Commissione di Ispettori del Genio civile, espressamente mandata sul posto, e nel 1887 furono

cominciati i lavori del nuovo Ozzeri su progetto di massima dell'ingegnere Cavi approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. In breve tempo si compì il tratto di detto fosso che va dal Serchio fino al Cerasomma, arrivando cioè ad una distanza di 15 chilometri dal lago di Bientina e spendendo per questo fosso all'incirca la somma di lire 3,692,000 stanziata con la legge citata del luglio 1881.

Si comprende che la distanza attuale del nuovo Ozzeri dal lago di Bientina è tale che non può quel canale produrre nessun effetto utile sulla bonifica stessa, per cui si dovè riconoscere subito la necessità della continuazione del lavoro. È per questo che, con la legge 30 dicembre 1888, furono stanziati nuovi fondi per 4,400,000 lire, per continuare l'Ozzeri fino al lago di Bientina.

Intanto sono passati 8 anni e nessun progetto è stato eseguito, nessun lavoro è stato fatto, salvo uno messo recentemente all'incanto, e che, riflettendo alcuni lavori di correzioni da farsi sul corso dell'Ozzeri stesso da Ripafratta a Rigoli, non ha nessuna efficacia diretta sulla bonifica di Bientina.

Quello che interesserebbe sarebbe appunto la sollecitazione di questi lavori che devono rendere efficace il canale, raccogliendo le acque che scendono dal monte per trasportarle al Serchio.

Sono due le opere da eseguirsi a questo proposito; una rappresentata da vaste casse di chiarificazione che devono raccogliere e chiarificare le acque dei Rii Vorno e Guapparo che dal monte scendono precipitose al lago; l'altra costituita dal tronco superiore dell'Ozzeri che deve mettere in comunicazione queste casse di colmata col principio del tronco inferiore dell'Ozzeri.

Uno di questi progetti, il primo, relativo alle casse di colmata, fu già compilato dal Genio civile di Pisa, e accettato in massima dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma fu sospeso recentemente per ordine dello Ispettorato compartimentale.

Rimane dunque cercare di vedere che questi lavori siano eseguiti sollecitamente; è desiderio di quelle popolazioni, e sarà anche di utile grandissimo all'agricoltura e all'economia dello Stato che tali lavori di bonifica siano compiuti nel più breve termine possibile.

Per questi lavori di complemento si tro-

vano già stanziati i fondi in bilancio: infatti comprese le 400,000 lire dell'attuale esercizio, abbiamo oggi disponibili 988,577 lire.

Tutta la questione si riduce, quindi, ad affrettare oggi questi progetti, che del resto non dovrebbero richiedere troppo tempo essendo progetti di semplice dettaglio, poichè i progetti di massima, ripeto, esistono già e furono approvati ancora dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Faccio osservare finalmente che mentre i lavori di bonifica si fanno molto attendere, gli studi per i vari progetti che si succedono costano ogni anno allo Stato una bella somma.

La mancata bonifica, intanto porta danni notevolissimi:

1° All'agricoltura, perchè è fuori dubbio che senza questi lavori i raccolti sono annualmente nella massima parte perduti;

2° All'igiene, per la quale, mentre riconosciamo che il lago di Bientina per condizioni speciali, dovute soprattutto al fondo del lago rappresentato da torba, nonchè al rinnovarsi continuo delle acque, non dà luogo a malaria, pure non può negarsi che l'umidità che il lago stesso determina nelle abitazioni circostanti produce facilmente affezioni reumatiche, ed, in questi ultimi tempi, è stata causa ancora dello infierire di alcune infezioni, come del tifo;

3° Reca danno al benessere delle popolazioni, che nei lavori di bonifica del lago troverebbero modo di provvedere ai loro bisogni. E che bisogni urgenti ve ne siano lo dimostra l'agitazione promossa in questi giorni dagli operai disoccupati di Calcinaia per ottenere lavoro e che fu anche oggetto di una mia recente interrogazione;

4° Finalmente deve considerarsi il danno che ne risente l'erario dal mancato compimento della bonifica. Infatti, senza questi lavori difficilmente si potrà pretendere dagli interessati quella tassa di bonifica che venne stabilita dal *motu proprio* granducale.

Quando si considera che da 150 mila lire che dovrebbero pagare i privati come tassa di bonifica, attualmente non si pagano, per la mancata bonifica, che 40 mila lire all'anno (e per le condizioni attuali dei terreni bonificati se ne pagano già troppe), si comprenderà come la perdita dell'erario sia forte; e se a questa si aggiunge la perdita che si ha annualmente in seguito alla diminuzione del canone d'affitto delle cosiddette preselle; se

a questo si aggiunge la possibilità di questioni, le quali a ragione possono essere promosse dai Consorzi speciali, per i danni che derivano ai privati dalla mancanza di un libero sbocco dei rii che scendono dal monte al padule, si vedrà che tutto questo conduce di necessità a forti perdite per parte dell'erario.

Esposti questi fatti non voglio presentare un ordine del giorno. Esprimerò solo un desiderio, farò semplicemente una raccomandazione all'onorevole ministro, cioè di provvedere perchè nei tre esercizi venturi venga stabilita in bilancio la somma residuale di 4,400,000 lire stanziata colla legge del 1888, colla quale somma si può senz'altro provvedere nel più breve tempo possibile ai lavori di bonifica più urgenti, come a quelli che riguardano il completamento del nuovo Ozzeri.

Presidente. L'onorevole Ghigi ha facoltà di parlare.

(Non è presente).

Allora la facoltà di parlare spetta all'onorevole De Felice.

(Non è presente).

Ha quindi facoltà di parlare l'onorevole Bertesi.

Bertesi. Onorevole ministro, in provincia di Modena, e specialmente nei comuni di Carpi e di Novi...

Presidente. Ma qui si tratta del lago di Bientina...

Bertesi. Mi sono iscritto nella categoria bonificazioni per fare una raccomandazione.

Presidente. La faccia pure; ma abbia la bontà di esser breve. Torno a pregare i colleghi, che si rendano ragione delle condizioni in cui ci troviamo.

Bertesi. Nei comuni di Carpi e di Novi ci sono 10 mila ettari di terreno, i quali non hanno regolarità di scolo, per le condizioni infelici della postura delle chiaviche dei canali collettori.

Fino dal 1825 furono fatti studi, che, ripetuti nel 1852, 1858, 1873, 1880, non diedero risultato alcuno.

La legge del 1882 dichiarò di pubblica utilità la bonifica del basso Carpigiano e del Novese, e la annoverò fra le opere idrauliche di 1^a categoria.

Nel 1891 il mio predecessore, onorevole Agnini, portò la questione alla Camera, traendo

fuori dagli archivi il progetto che altra volta era stato presentato.

Per una coalizione di interessati proprietari dell'alto Carpigiano, la cosa non ebbe seguito, e fu rimandata al Genio civile di Modena per il completo progetto di dettaglio. Da allora in poi il Ministero ad ogni bilancio promise che gli studi sarebbero stati completati con sollecitudine.

Ma la posizione si trova ancora presso il Genio civile di Modena, e gli studi relativi sarebbero già stati completati, se in quello ufficio non vi fosse insufficienza assoluta di personale.

La bonifica del basso Carpigiano e del Novese è di una importanza straordinaria, non solo dal lato economico, ma eziandio dal lato dell'igiene, perchè quelle terre tanto feconde, e dove esiste anche un certo accordo fra capitale e lavoro, ogni anno, rimangono per diecine di giorni soggette alle acque, le quali portano via la metà dei raccolti e fanno di una plaga salubre una plaga di malaria.

Gli studi sono a buon punto, perchè, nell'ultima visita che io feci al Genio civile di Modena, trovai che i rilievi di dettaglio in campagna erano già stati raccolti; ma non si potevano completare perchè non c'era personale sufficiente.

Immagini l'onorevole ministro che la prima sezione del genio civile di Modena ha da vigilare tutto il Secchia, da Modena alla chiavica mantovana; tutti i fabbricati demaniali della Provincia; il Canale Naviglio da Modena a Bomporto; i lavori straordinari nel canale diversivo di Finale-Emilia; tutta la bonifica di Carpi e Novi; e per questo po' di roba non ha che un ingegnere di sezione e un ingegnere aggiunto.

C'era un altro ingegnere, che è stato tolto, mi pare, con un decreto del 1894.

Prego quindi l'onorevole ministro di porre quest'ufficio in grado di completare lo studio di un lavoro assolutamente necessario, come lo indica il fatto, che nel 1894 l'onorevole Fanti venne qui a propugnare la esecuzione di una parte del lavoro stesso; cioè una macchina idrovora da collocare sull'argine del Secchia per elevare le acque da uno dei collettori, quando questi minacciano di irrompere nei campi. Questo fatto, che andava a sollievo dei soli proprietari dell'alto Carpigiano, sta a dimostrare quanta necessità ne abbiano quelli del basso Carpigiano. E sta

a dimostrarlo anche il fatto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici non ha accordato il permesso di collocare la macchina idrovora unicamente per la considerazione che essa avrebbe danneggiato troppo i proprietari inferiori a vantaggio dei superiori.

Onorevole ministro, noi vi chiediamo semplicemente che mandate, magari a spese dei proprietari, un ingegnere il quale finisca il progetto di dettaglio da presentare al più presto agli interessati.

Del resto, quanto alla spesa, ne parleremo quando gli studi saranno compiuti e quando il Consorzio per la bonifica sarà costituito.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Panattoni. Io mi ero iscritto su questo capitolo, come sul 236; ma, dopo quanto egregiamente ebbero a dire gli onorevoli Tizzoni e Matteucci, sento il dovere di non insistere, associandomi alle loro raccomandazioni.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Risponderò brevemente.

Nel 1866 io ebbi l'onore di essere sottosegretario di Stato (allora era chiamato segretario generale) del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, ed in quel tempo le bonifiche dipendevano da quel Ministero. Mi rammento che Bettino Ricasoli non lasciava passare una settimana senza venire al mio Ministero per supplicarmi affinché il Governo italiano facesse qualche cosa di meglio del Governo Granducale, in ordine alla sistemazione dei terreni paludosi, soprattutto del lago di Bientina.

Disgraziatamente allora, dopo la proposta del macinato, era venuta la questione delle economie, come adesso; ed il fondo delle bonifiche fu ridotto in proporzioni veramente eccessive: tanto che si trovò poi che la malattia era grave, e per curarla si passarono le bonifiche dal Ministero d'agricoltura a quello dei lavori pubblici.

Ma il passaggio non giovò gran fatto, non essendosi trovato modo di aumentare i fondi necessari alle bonifiche.

Ora, rispondendo agli onorevoli Matteucci, Tizzoni e Panattoni, dirò, che le somme a disposizione per la bonifica di Bientina sono, almeno per due o tre anni, sufficienti. E direi anche largamente sufficienti nel senso della

possibilità di sviluppare i lavori, dopo aver studiato i progetti con tutta la cura e la diligenza necessarie a fine di appaltare opere e non liti.

Aggiungerò che tutto quanto ha detto l'onorevole Tizzoni risulta dagli atti.

Risulta cioè dagli atti che le opere che sono allo studio sono sei. Un'opera anzi è già stata appaltata il 10 giugno di questo anno e si è già autorizzata la consegna dei lavori: compiere il tronco inferiore del canale nuovo Ozzeri nel tratto da Rigoli al vecchio Ozzeri, per l'importo di 320,000 lire. Questa opera fu appaltata per cura del mio egregio amico il sotto-segretario di Stato; il quale venne al Ministero dei lavori pubblici col proposito deliberato di occuparsi diuturnamente delle bonifiche, e di esse si occupa indefessamente.

V'è poi un altro progetto in corso per la costruzione di una cassa di colmata, diretta a trattenere le torbide dei rivi Vorno e Vapparo, progetto che importa la spesa di 430 mila lire. Questo progetto dev'essere riformato, perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici non ha creduto di poterlo approvare. Ma stiano sicuri gli onorevoli oratori che il mio amico De-Martino non mancherà di sollecitare il nuovo studio di quest'opera affinché si possa appaltare il più presto possibile.

V'è anche allo studio il progetto per il prolungamento del tronco del nuovo Ozzeri superiormente alla cataratta di Cerrasomma, per l'importo di un milione. Questo progetto si sta studiando nell'ufficio del Genio civile.

Poi ci sono altre tre opere, lo studio delle quali sarà intrapreso successivamente. Posso quindi assicurare gli onorevoli Matteucci, Tizzoni e Panattoni che il Ministero nulla trascura affinché le opere del lago di Bientina siano condotte innanzi con la maggiore sollecitudine possibile.

All'onorevole Bertesi mi piace di rispondere che vedrò se veramente l'ufficio del Genio civile di Modena non abbia personale sufficiente per condurre innanzi il progetto al quale egli ha alluso e che, se sarà necessario aumentare quel personale, lo aumenterò.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 218 s'intende approvato.

Capitolo 219. Stagni di Vada e Collemezano, lire 6,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Panattoni. Mi permetta la Camera, quasi a

compenso della brevità del mio dire intorno al padule di Bientina, di richiamare in modo speciale l'attenzione sua e del ministro sopra le tristi condizioni degli stagni di Vada e di Collemezzano.

Ricordiamo noi tutti come cotesta fosse una delle plaghe più ridenti del Mediterraneo.

Era là il porto degli Etruschi. Erano là le ville di Locullo.

Ebbene, là dove furono tanta opulenza di vegetazione, tanta onda di vita, oggi la malaria di giorno in giorno sempre più si diffonde; tanto che nel 1895 le febbri raggiunsero persino il 95 per cento della popolazione. (*Commenti*)

Ebbene, io evoco codesti ricordi di un lieto passato; cui non rispondono le tristizie odierne. Erano là le memorie della nostra grandezza. Là sono oggi i penosi solchi delle nostre miserie.

Come non provvedere, dinanzi alle sofferenze di quelle popolazioni? E d'onde e perchè tanta decadenza?

L'egregio ministro dei lavori pubblici ebbe testè a ricordarvi come uno degli ultimi dei toscani, Bettino Ricasoli, a lui che delle bonifiche allora aveva la direzione, di continuo accennasse il bisogno di conservare a noi quel po' di bene che il cessato Governo aveva saputo compiere, per il rinsanamento delle nostre paludi.

Era ricordo provvido, rispondente ai bisogni delle nostre popolazioni. Una idea pratica liberale ispirava codesta insistenza. In verità per noi toscani il detto di Francesco Domenico Guerrazzi non mai fu così vero, come in tema di bonifiche: « Si stava meglio quando si stava peggio! »

Ma quali le ragioni di questo nostro malessere; e quali i rimedi?

I gas mefitici, che si sollevano dal fondo alla superficie dei nostri stagni, dipendono dagli interrimenti causati dai copiosi corsi di acqua, che a cominciare dal Serchio e dall'Arno, sono là in quelle plaghe. Là è un continuo ammassarsi di alghe lungo lo sbocco dei fossi. Al di là di codeste barriere di melma e di alghe si formano, durante la stagione delle piogge, altrettanti stagni, e vi si accumulano le vegetazioni palustri, focolare di continuo malessere.

Già otto anni fa, preoccupato per la sorte di quelle popolazioni, io ebbi occasione di

richiamare l'attenzione del ministro di allora sopra la diffusione della malaria nelle nostre colline, così ridenti e così produttive. E allora si trovò modo di racimolare dal bilancio quanto per il momento bastasse a curare lo sbocco dei fossi nostri nel mare; e a togliere il ristagno delle acque e il putridume di alghe, occasione e fomite persistente della malaria.

Ebbene, con l'odierno bilancio, quali fondi avete mai stanziati alla redenzione delle nostre terre? Voi non avete destinato alla bonifica dello stagno di Vada e di Collemezzano, là dove il Governo toscano ebbe a profondere tanti tesori, che appena seimila lire!... Eppure è là che essiccate sorsero terre largamente remuneratrici per l'Erario, mercè tanta virtù loro di prodotti copiosi!

Ma nulla di più derisorio della povertà di questo assegno. Sono sei mila lire per anno; e dovete mantenere un ispettore; e remunerare operai; dovete compensare ingegneri... Che mai rimane per la bonifica?... In verità è penosa irrisione!

Non è così che si rinsana una plaga, che pure sarebbe tanto ubertosa. Ve lo dico in nome di popolazioni che soffrono; ve lo dico in nome di lavoratori operosi, da voi malamente dimenticati.

Sono inadeguati i lavori che vi proponete eseguire in questo anno; allargare cioè la bocca del fosso di Vada; e riempire l'altro fosso presso la *Bucaccia*, al di là del paese. Vi illudete: non bastano queste opere. Interpellate i tecnici, i quali avrebbero il dovere della vigilanza della bonifica; costoro cui sono pressochè interamente devoluti i magri assegni di questa parte del bilancio, che dite spesa per noi. Essi vi diranno che alla bonifica non si provvede, se non si riempiono le buche e le depressioni lungo la spiaggia; e se al di là del continuo cumulo di alghe, una nuova diga non sia creata, tra la bottiglia del mare e l'argine di colmata; la quale valga a impedire la miscela delle acque salse con le acque fluviali o piovane; e tolga il fradiciume della vegetazione palustre.

Ripeto, interpellate i pratici. Essi vi diranno che questo assegno previsto per la nostra bonifica (così siamo noi miti nelle nostre richieste) per poco che si aumenti, risponderà ai bisogni delle nostre popolazioni. Elevate questa magra previsione da 6,000 a 10,000 lire per ogni anno; questa differenza si tenue

di sole 4,000 lire, varrà a risollevarle popolazioni che soffrono!

Signori! È là, una plaga, la quale a voi dai Governi passati fu consegnata fertile e salubre. Ricordate il richiamo di Bettino Riccasoli: *Pensate al passato*. Io lo ricordo; e vi dico: è dovere per Voi fare sì che quelle popolazioni sofferenti non ripetano il ritornello umiliante per noi: si stava meglio, quando si stava peggio. (*Bravo! Bene!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ruggieri Ernesto.

Ruggieri Ernesto. Viste le condizioni della Camera, e l'urgenza di votare i bilanci, che ci spinge, mi limiterò ad una breve raccomandazione.

Per effetto delle leggi abolitive delle servitù civiche di Piombino, furono concessi agli abitanti piombinesi vari terreni, e, fra questi, alcuni situati al di là del fiume Cornia. Esisteva, per accedere a codesti terreni, un ponte di legno, che oggi è venuto a mancare; e con esso è venuta a mancare ogni possibilità di comunicazione fra una sponda e l'altra della Cornia, e quindi l'opportunità di accedere ai terreni come sopra concessi. Si aggiunga che al di là della Cornia esiste una larga zona di terreno, di oltre 12,000 ettari, che è in bonificazione e che a seconda delle leggi toscane ricadrà ai proprietari appena compiuta la bonifica con l'onere di pagare l'aumento di valore del terreno stesso.

Ora, è stata domandata al Ministero la costruzione del ponte sulla Cornia; ma sembra che siano sorte difficoltà, in quanto si è ritenuta la costruzione di quel ponte più un'opera stradale, di quello che un'opera attinente alla bonifica.

Ma comprenderà facilmente l'onorevole ministro come, trattandosi di accedere a terreni compresi nella bonifica, la costruzione del ponte deve riguardarsi come opera di bonifica, utile anche allo Stato; in quanto, resone l'accesso più facile, aumenterà il valore de' fondi bonificati.

Si crede che, per accelerare la bonifica di questo larghissimo tratto di territorio al di là della Cornia, si pensi di fare una serra di chiusa sul fiume. Ora, se questa serra di chiusa fosse costruita per modo che potesse servire anche come strada di accesso, si potrebbe risparmiare la costruzione del ponte.

Veda quindi l'onorevole ministro se si possa allargare la sezione della chiusa rendendo

possibile agli abitanti di Piombino di accedere alle loro proprietà ed al Governo di avere facile accesso a quei terreni che si vanno bonificando; rendendo così utili e le concessioni e le bonifiche.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Panattoni rispondo che, se veramente, aumentando nell'esercizio venturo da sei a dieci mila lire questo fondo, si potrà rendere più salubre la località alla quale egli giustamente s'interessa, stia sicuro che, studiata la questione, col bilancio dell'esercizio venturo sarà provveduto.

All'onorevole Ruggieri Ernesto, presentemente, non mi trovo in grado di fare che questa dichiarazione. So che il lavoro a cui egli ha accennato, è allo studio presso il Ministero. Si vedrà quindi se sia necessaria la costruzione del ponte o se si possa raggiungere lo stesso scopo con l'allargamento della sezione della chiusa.

Con tutta la cura possibile sarà studiata la questione, alla quale egli s'interessa.

Panattoni. Chiedo di parlare.

Presidente. Solo per fatto personale: il regolamento me lo impone.

Panattoni. Esprimo la mia soddisfazione dinanzi alle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo 219.

Capitolo 220. Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli, lire 800,000.

Capitolo 221. Paludi di Napoli, Volla e contorni, 90,000.

Capitolo 222. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 120,000.

Capitolo 223. Torrente di Nola, lire 100,000.

Capitolo 224. Regi Lagni, lire 80,000.

Capitolo 225. Bacino Nocerino, lire 110,000.

Capitolo 226. Agro Sarnese, lire 105,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina.

Farina. La grande competenza del ministro mi rende facile il compito e possibile l'esser breve; ed io sarò brevissimo.

L'alveo Nocerino scarica le sue acque nel Sarno e taglia questo fiume perpendicolarmente. È evidente, onorevole ministro, che l'urto delle due correnti ne distrugge la forza, ed è perciò che le torrenziali dall'interno del Nocerino lasciano allo sbocco nel Sarno tutti i depositi che le torrenziali stesse traspor-

tano, e formano per tal modo un argine che impedisce il deflusso delle acque del Sarno, il cui rigurgito dilaga su tutti i terreni del comune di San Marzano nel Sarno, producendo gravi danni all'agricoltura ed offrendo il doloroso spettacolo nell'inverno, che quei fossi, i quali dovrebbero servire per asciugare le campagne, portino invece le acque del fiume sulle campagne stesse.

E mentre la bonifica contrasta il dominio dei terreni alle acque, si vedono invece terreni fertilissimi abbandonati al dominio delle acque medesime.

Io richiamo su di ciò l'attenzione del ministro specialmente perchè questo danno si rende maggiore in conseguenza di ciò che quelle opere di bonifiche, eseguite con molta cura e diligenza, e dò lode a quell'ufficio, hanno fatto sì che il fiume Sarno, rettificato nelle due estremità, sia stato lasciato poi giusto nel mezzo, e durante il percorso del territorio di San Marzano nel Sarno, nello stato in cui si trovava.

È chiaro che, agevolato il corso delle acque nella parte superiore, si ristagna in questo punto.

Quindi io ritengo, onorevole ministro che siano necessarie due opere. Primo: il completamento della rettifica del Sarno; secondo, che l'alveo Nocerino, nel punto di scarico, sia regolato con una conca a valle, in modo che i due filoni della corrente percorrano un certo tratto quasi parallelo, per riunirsi poi più giù, ed accrescere la velocità delle acque stesse.

Io richiamo pure l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un voto del comune di Castel San Giorgio, il quale si rivolgeva al Ministero pregandolo che, durante l'esecuzione dei lavori in quel Comune, sia provveduto anche a porvi vasche di assorbimento, senza delle quali i suddetti lavori riuscirebbero inutili; e se la mia parola come spero, non è caduta nel vuoto e l'onorevole ministro se ne rammenterà, i reclamati lavori, in omaggio alla giustizia, verranno sollecitamente ordinati ed eseguiti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Mi piace assicurare l'onorevole Farina che il Ministero ha incaricato un ispettore del Genio civile di studiare anche la bonifica del bacino Nocerino, e di vedere quali sono le

opere necessarie per completare la bonifica. Quindi i lavori, raccomandati dall'onorevole Farina, saranno posti innanzi a questo ispettore, perchè ne faccia oggetto di studio.

Resta così approvato il capitolo 226.

Capitolo 227. Bacino del Sele, lire 120,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giuliani, **Giuliani.** Su questo capitolo debbo fare una brevissima per quanto calda raccomandazione.

La terza sezione del bacino del Sele non è stata mai condotta a termine da 22 anni!

Quella bonifica ha costato molto, perchè gli enti interessati hanno versato più di un milione, e lo Stato non ha fatto nulla addirittura.

Credo quindi che il Ministero dovrebbe una buona volta pensare a completare i lavori.

A me pare poi che le 120,000 lire stanziare in questo capitolo siano insufficientissime e dovrebbero di molto essere aumentate. Abbiamo la tenuta di Pesto la quale dovrebbe andare tuttora esente dalla tassa di bonifica, perchè tutte le opere di bonifica sono ritardate.

Questa è la mia raccomandazione.

Presidente. Onorevole ministro?

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Dò all'onorevole Giuliani la stessa risposta che ho data all'onorevole Farina. L'ispettore, del quale ho parlato, è anche incaricato di visitare il bacino del Sele. Gli porrò quindi innanzi anche le sue raccomandazioni.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 227.

Capitolo 228. Vallo di Diano, lire 100,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giuliani.

Giuliani. Anche su questo capitolo faccio identiche raccomandazioni all'onorevole ministro. Nella piana di Tegiano, e precisamente dal rettifilo Ponte Capuccino fino al tenimento di Buonabitacolo gli alvei dei canali sono tutti colmati in maniera che le alluvioni hanno devastato e devastano le proprietà, segnatamente le tenute del mandamento di Polla.

Spero che l'onorevole ministro vorrà provvedere.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. L'ispettore, del quale ho già parlato, è anche inca-

ricato di studiare la bonifica del Vallo di Diano. Quindi io provvederò perchè nei suoi studi tenga conto delle osservazioni fatte a questo proposito dall'onorevole Giuliani.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 228.

Capitolo 229. Piana di Fondi a Monte San Biagio, lire 100,000.

Capitolo 230. Lago Salpi, lire 47,000.

Capitolo 231. Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto, lire 8,600.

Capitolo 232. Agro Brindisino, lire 4,000.

Capitolo 233. Bonificazioni Pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa, lire 30,000.

Capitolo 234. Bonificamento delle valli grandi veronesi ed ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa, lire 500.

Nuovi lavori di bonificazioni - Leggi 23 luglio 1881, n. 333, 30 dicembre 1888, n. 5879 e 30 dicembre 1892, n. 734 (Spese ripartite).

Capitolo 235. Maremme Toscane, 400,000 lire.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Socci.

Socci. Io non voglio che ricordare all'onorevole ministro la legge votata fino dall'anno scorso per il prosciugamento dell'Alberese. Il ministro, a cui altre volte ho parlato in proposito, mi diede le promesse più chiare ed esplicite, ma di queste promesse non si è visto ancora il più lontano principio di esecuzione.

E giacchè mi trovo a parlare, e per non riprendere la parola sopra un altro capitolo, deploro che l'ufficio del Genio civile di Grosseto sia così scarso di personale che spesso e volentieri deve trasandare i lavori di manutenzione; di modo che le opere già iniziate non riescono efficaci e le complete deperiscono ogni giorno per la deficienza di manutenzione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Taroni.

Taroni. Io debbo fare una domanda all'onorevole ministro intorno al progetto della bonifica Renana.

Il ministro Saracco mi disse che, quando sarebbe stato presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di questa bonifica, egli si sarebbe fatto un dovere di vincere tutte le difficoltà che potevano sorgere, e di farlo sollecitamente approvare.

Ora questo progetto è stato mandato fino dal dicembre scorso e trovasi presso il Ministero; quindi domando all'onorevole ministro

se potrà essere approvato in breve tempo, perchè egli sa che il Consorzio è già formato, e si aspetta soltanto l'approvazione del progetto per potersi intendere con gli enti interessati e col Governo, e per costituire il Comitato esecutivo del Consorzio medesimo.

Mi si riferisce che il Consiglio dei lavori pubblici aspetterebbe un analogo progetto dei Consorzi bolognesi, per poter risolvere contemporaneamente la questione. Ma avverta il ministro che una Commissione ministeriale ha già deliberato che le due opere di bonifica abbiano a studiarsi separatamente, perchè non hanno fra loro rapporto di sorta. Faccio quindi viva preghiera perchè quella romagnola del canale a destra del Reno sia sollecitamente approvata dal Ministero.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. A me piace di poter dire all'onorevole Socci, che quello, che a lui ho promesso, è stato mantenuto. Il progetto di arginatura dell'Ombrone è stato già approvato per l'importo di lire 262,000, e si solleciterà l'esame degli altri progetti.

Socci. Ringrazio.

Perazzi ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Taroni debbo rispondere che non conosco lo stato dell'opera della quale ha parlato. Ma se il progetto, a cui egli ha alluso, si trova negli uffici del Ministero, procurerò che vi si dia corso il più sollecitamente possibile.

Taroni. La ringrazio.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 235 s'intende approvato nello stanziamento proposto.

Capitolo 236. Bientina, lire 400,000.

Capitolo 237. Burana, per memoria.

Capitolo 238. Agro Romano, lire 12,570.

Capitolo 239. Orbetello, lire 100,000.

Capitolo 240. Macchia della Tavola - Valle del Crati, lire 300,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Il Ministero ha stanziato 300,000 lire per la bonifica della Valle del Crati; ed io, e credo anche gli altri colleghi della provincia di Cosenza, sono lieto di questo stanziamento.

Non intendo chiedere aumenti al Ministero, perchè mi rendo conto delle condizioni del bilancio, quantunque si tratti di una bonifica decretata da quindici anni, e per la quale

siamo ancora al principio. Ma io intendo solamente fare un'osservazione all'onorevole ministro. Nei giorni scorsi, la Camera udì i reclami fatti dai deputati della provincia di Cosenza, me compreso, e di cui fu interprete eloquente l'onorevole mio amico Pace, circa le rovine avvenute in territorio di Castrovillari per lo straripare dei fiumi Coscile ed Esero, fiumi indomiti e violenti i quali spesso fanno della vasta e bellissima pianura, che una volta costituiva la parte più celebre della fertile campagna di Sibari, un orribile lago.

Io debbo pregare il ministro affinché, dovendo egli provvedere con celerità per impedire che guai maggiori accadano nel territorio di Castrovillari, metta in relazione questi lavori, che certamente ordinerà senza indugio, colla bonifica del Crati che è in corso.

Faccio osservare all'onorevole ministro che la bonifica chiamata Macchia della Tavola non è la bonifica del Crati, ma è il principio di questa bonifica; e che, quando sarà finito il bonificamento della Macchia della Tavola, la bonifica deve continuare inesorabilmente; perchè se si ferma alla sistemazione della Macchia della Tavola, saremo sempre da capo: la spesa fatta si perderà, ed il danno, per Cosenza ed i paesi che circondano la Valle del Crati, dal punto di vista della malaria e della economia, perdurerà quale è adesso.

Dunque l'onorevole ministro deve compiacersi di mettere in relazione i lavori da farsi per i danni prodotti dal noto nubifragio e dagli straripamenti del fiume Coscile e del fiume Esero, coi lavori di bonifica della Macchia della Tavola, lavori già in corso di esecuzione.

Ricordo all'onorevole ministro, che sotto gli auspici dell'illustre e compianto nostro amico Baccarini, fu studiato un disegno di legge per la bonifica della Valle del Crati, la quale bonifica comprendeva tutti quei lavori atti ad impedire che in certe stagioni dell'anno tutto quel territorio fertile, lieto per la sua posizione, sia devastato, con grave danno della finanza e dell'igiene, per la malaria che sempre incombe minacciosa in quelle popolazioni.

Il compianto Baccarini fece studiare dal signor Amenduni, anche esso estinto e del quale il Baccarini aveva grande stima per la sua abilità in materia di bonifiche, un di-

segno di legge che si riferiva a tutta la Valle del Crati.

Se l'onorevole Perazzi dissepellirà, perchè io credo sia quasi dimenticato, questo studio, e ad esso coordinerà i vari lavori che debbono farsi di tratto in tratto nella Valle del Crati, egli farà opera che sarà durevole e porterà gli effetti che il Baccarini e i Cosentini (fra i quali io), che fecero grandi premure per ottenerla, se ne ripromettevano.

La città di Cosenza si trova in una posizione difficile per la paura che tutti hanno della malaria, durante i mesi di luglio e di agosto, precisamente per la mancanza di questa bonifica. La bonifica appena cominciata della macchia della Tavola già produce i suoi buoni effetti; e questo dovrebbe incoraggiare l'onorevole ministro a continuarla con tutta la diligenza e la competenza tecnica che si deve avere in queste circostanze: perchè mi ricordo che il mio amico Baccarini mi diceva che la bonifica della Valle del Crati era anche più difficile della bonifica di Burana, e che esigeva un'attenzione speciale.

Io conchiudo pregando il ministro di dare le sue disposizioni per impedire il ritorno dei mali che sono stati lamentati dall'onorevole Pace e dagli altri deputati di Cosenza, e di coordinare tutti i lavori al concetto principale che è quello della bonifica della Valle del Crati. E così egli renderà un beneficio non solamente alla città di Cosenza e ai paesi vicini di lei, e vero dire, si esagerano le condizioni igieniche, ma renderà un servizio anche all'agricoltura: perchè è provato che quando sarà fatta quella bonifica, circa ventimila ettari di terra oggi coperti da ghiaia saranno resi produttivi.

Mi raccomando dunque alla diligenza del ministro, e spero che egli vorrà riconoscere l'importanza e la giustizia di questa raccomandazione.

Presidente. L'onorevole Del Giudice ha facoltà di parlare.

Del Giudice. Rinuncio.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Al mio vecchio amico Miceli mi piace di rispondere che l'ispettore del Genio civile al quale ho accennato, ha avuto anche l'incarico di verificare tutto il lavoro della bonifica che si

compie, sia alla Tavola, sia alla sponda del Crati.

Io comunicherò all'ispettore tutti gli studi che sono presso il Ministero; e quando avrò ricevuto il rapporto dell'ispettore Fornari, stia sicuro l'onorevole Miceli che studierò personalmente la questione, all'effetto di vedere se occorranò nuovi fondi per ottenere lo scopo cui egli giustamente mira.

Miceli. Ringrazio l'onorevole ministro.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 240.

Capitolo 241. Paludi Lisimelie, lire 150,000.

Capitolo 242. Paludi di Mondello, lire 180,000.

Capitolo 243. Paludi di Policastro, lire 15,000.

Capitolo 244. Marina di Catanzaro, lire 10,000.

Capitolo 245. Lago di Acquafondata; lire 5,000.

Capitolo 146. Agro Telesino, lire 9,000.

Capitolo 247. Valle di Cervaro e Candelaro, lire 252,430.

Capitolo 248. Sussidi e concorsi per bonifiche, giusta il n. 15 della tabella D annessa alla legge 23 luglio 1881, n. 333, lire 65,000.

Nuove bonifiche - Leggi 25 giugno 1882, numero 869, e 4 luglio 1886, n. 3962, e 6 agosto 1893, n. 463.

Capitolo 249. Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869, (serie 3^a), per memoria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Taroni.

Taroni. Rinunzio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghigi.

Ghigi. Nel 1893, discutendosi appunto questo bilancio dei lavori pubblici, io ebbi ad interessare il ministro perchè avesse voluto in qualche modo addivenire ad una conclusione pratica in rapporto appunto alla bonifica della pianura bolognese e romagnola a destra del Reno e fra il Reno ed il Lamone.

Mi fu risposto allora dal sotto-segretario di Stato del tempo, onorevole Sani, che era stata già convocata dal Ministero un'apposita Commissione la quale, nel termine di tre giorni, si sarebbe riunita e che a qualche conclusione si sarebbe finalmente giunti. Ma da quando questa dichiarazione fu fatta dall'onorevole sotto-segretario di Stato ad oggi, sono passati ben oltre due anni; ed io poi so di certa scienza che intorno a questo argomento

una conclusione pratica è ancora tutt'altro che prossima.

Ora parmi di avere udito l'onorevole ministro dichiarare testè al precedente oratore, il collega Taroni, ch'egli non ha alcuna precisa notizia della questione, e che se ne occuperà.

Io quindi, limitandomi a queste brevi parole, insisto alla mia volta affinché della gravissima questione della bonifica bolognese-romagnola sia finalmente fatto, seppure non esista già, come avrei ragione di credere, uno studio esauriente così che si possa presto venire a qualche conclusione pratica; il che è nei voti più vivi e più legittimi di quelle popolazioni.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Debbo ripetere all'onorevole Ghigi che non conosco la questione, e che la studierò con intento di potere in altra occasione dargli una risposta più soddisfacente dell'attuale.

Triepi Francesco. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Triepi Francesco. Una semplice parola per raccomandare la bonifica del padule di Amendola tra i Comuni di Condofuri e Bova in provincia di Reggio-Calabria. Per questa bonifica finora non si è avuto incoraggiamento da alcuna parte. Eppure si tratta di un'opera veramente necessaria all'igiene di quella contrada.

Quindi io mi permetto di sottometerla come argomento di studio all'onorevole ministro dei lavori pubblici; riservandomi di sollevare la questione a miglior tempo, e quando il ministro potrà, prendendone ora conto, misurare l'importanza e la necessità dell'opera che gli raccomando.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo 249.

Capitolo 250. Padule dell'Alberese, lire 290,000.

Capitolo 251. Nuove bonifiche a senso delle leggi 4 luglio 1886, n. 3962 (serie 3^a) e 6 agosto 1893, n. 463, lire 648,000.

Capitolo 252. Concorso dello Stato alle opere della bonificazione interprovinciale di Burana concesse al relativo consorzio con la legge 30 dicembre 1892, n. 736, 3^a annualità, lire 522,000.

Capitolo 253. Studi relativi a bonifiche nuove, a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962 (serie 3^a), lire 10,000.

Intorno a questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice-Giuffrida

De Felice-Giuffrida. Aveva ragione l'onorevole Panattoni, quando, testè, lamentava che per le bonifiche necessarie alla Toscana sia stato fatto uno stanziamento non sufficiente. Però

mi permetta la Camera d'osservare, che se aveva ragione l'onorevole Panattoni, di dire che si stava meglio quando si stava peggio, io, notando che nel bilancio c'è uno stanziamento di circa cinque milioni e mezzo per lavori di bonifica nelle diverse regioni d'Italia, e non è stanziato nemmeno un centesimo per la povera Sicilia...

Una voce. E neppure per la Sardegna.

De Felice-Giuffrida. E neppure per la Sardegna...

Presidente. Questo capitolo non riguarda stanziamenti per opere di bonifica, ma studi.

De Felice-Giuffrida. Vengo precisamente agli studi delle bonifiche riguardanti la Sicilia.

Io quindi potrei dire che, non solo si stava meglio quando si stava peggio, ma che peggio di adesso non si può stare, almeno per noi.

Nè si creda che manchino gli studi e la necessità di bonifiche da farsi in Sicilia.

Ricordo all'onorevole ministro, che, per la legge del 1882, furono ordinati gli studi opportuni per la bonifica della Piana di Catania. Gli studi furono cominciati, continuati e probabilmente anche compiuti, ma un centesimo di stanziamento nel bilancio dei lavori pubblici no, non lo vedo ancora.

E badi, onorevole ministro, che le bonifiche, alle quali io alludo, hanno importanza, come risulta dagli studi eseguiti, non solo agricola ed economica, ma anche igienica e morale.

Per la parte agricola è stato ed è lamentato che manca dei necessari lavori di coltura, in una buona parte dell'anno, quella Piana di Catania, che già fu detta granaio di Roma, nutrice e madre del popolo romano, in cui dolcissimo è il clima e splendido il cielo.

Per la parte igienica e morale è bene osservare che la parte della città di Catania, che è prossima alla Piana e più esposta ai venti che vengono di là, ha una mortalità che oltrepassa il 38 e qualche volta il 40 per mille, mentre in tutto il resto della città, non esposta ai venti micidiali della Piana, la mortalità arriva appena al 17 o 18 per mille.

Onorevole ministro, Ella vede quanto grande sia la importanza dei lavori di bonifica della Piana di Catania! Perciò, senza altro aggiungere, la prego di volersene interessare; e se quest'anno non è possibile completare gli studi, a cui si dedicò anche il compianto Baccarini, faccia in modo che almeno l'anno venturo uno stanziamento ci sia e l'opera sia iniziata.

Si è parlato dei provvedimenti per la Sicilia e sono in esame i relativi progetti di legge...

Presidente. Li discuteremo a suo tempo!

De Felice Giuffrida. Ma i provvedimenti più efficaci, onorevole ministro dei lavori pub-

blici, credo sian quelli che riguardano la coltura del suolo, l'igiene del Paese e lo sviluppo economico delle popolazioni.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni...

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole De Felice devo rispondere prima di tutto che a me duole vivamente che qui nella Camera si dica che si stava meglio quando si stava peggio. Io non ho rilevata la frase quando l'ha pronunciata l'onorevole Panattoni, perchè mi parve che gli fosse sfuggita.

Ma i due deputati mi permettano ora di pregarli di non ripetere ancora quella frase. Ma che davvero si stava meglio sotto i passati Governi che sotto il Governo italiano?

De Felice-Giuffrida. Per questi lavori si; (*Rumori*) questa è la verità.

Presidente. La prego di non interrompere, onorevole De Felice!

Voci. No, no!

Del Giudice. Ma non è giusto ciò; anche ai tempi di Baccarini se ne è parlato tanto! (*Commenti*).

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Quella frase ha una portata ben più estesa di una semplice bonifica! Del resto l'onorevole De Felice non fu esatto, quando disse che in questo bilancio non vi siano opere di bonifica per la Sicilia. La palude del Mondello non è forse in Sicilia?

De Felice-Giuffrida. No!

Presidente. Provincia di Palermo.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. E le paludi Lisimelie non sono in Sicilia?

E la bonifica del Gorgo presso Monte Allegro, che ha un fondo residuo ancora disponibile per cui si appalterà presto un lavoro non è forse in Sicilia? Ciò dimostra che la Sicilia non è stata trascurata nelle leggi anteriori. E se nelle leggi nuove occorrerà di provvedere ulteriormente alla salute di codesta splendida isola, io sarò molto lieto di poterlo fare! (*Bene! — Approvazioni*).

Presidente. Così s'intende approvato il capitolo 253.

Spese generali per le bonifiche. — Capitolo 254. Spese per eventuali sussidi a minori opere di bonifica, lire 10,000.

Capitolo 255. Personale del genio civile e personale straordinario. — Indennità fisse e di trasferta e retribuzioni, lire 1 3,500.

Porti, spiagge, fari e fanali. — Nuovi lavori portuali autorizzati con la legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3^a; porto di Genova, giusta le leggi 9 luglio 1875, n. 3230, serie 2^a, e 3 luglio 1884, n. 2519, serie 3^a, e porto di Lido, giusta la legge

1° agosto 1887, n. 4838, serie 3^a (Spese ripartite colla legge 30 dicembre 1892, n. 734): *Porti di 1^a classe*. — Capitolo 256. Porto di Genova - Ampliamento e sistemazione del porto, lire 570,000

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tassi.

Tassi. Debbo fare all'onorevole ministro una raccomandazione che rispecchia i desiderii di un Comitato importantissimo costituito a Genova per promuovere la costruzione di una linea ferroviaria che da Genova, per le valli del Bisagno e del Trebbia, giunga a Piacenza, indi a Cremona, e renda più breve e facile il trasporto delle merci da quel porto al valico del Brennero.

È accertato in modo preciso e matematico, che mentre il traffico del porto di Genova va aumentando rapidissimamente (cosicché si presume che, fra un ventennio, esso sarà duplicato) i mezzi di comunicazione di Genova coll'Alta Lombardia sono assolutamente insufficienti. Quasi tutto il movimento si opera per la via Genova-Novì; e poichè è provato che, mentre quella ferrovia non è suscettiva che di 160 treni, al massimo, al giorno, si è raggiunta già la cifra giornaliera di 150 treni, si comprende di leggieri che, per poco che il traffico stesso aumenti, riuscirà assolutamente impossibile sgombrare il porto, e servire utilmente alle imperiose esigenze del commercio.

Il Comitato, di cui ho fatto cenno, e che si compone dei rappresentanti di tutte le Province per le quali dovrebbe passare la nuova linea, capitanati dal presidente della deputazione provinciale di Genova...

Presidente. Onorevole Tassi, la prego di notare che siamo sul tema: *ampliamento e sistemazione del porto di Genova*.

Per quanto la linea ferrata vada a sboccare al porto, pure siamo fuori di argomento.

La prego dunque di stare all'argomento; altrimenti la discussione durerà all'infinito.

Tassi. Non dubiti, signor presidente, io parlo così poco!.. e l'infinito è tanto lontano da me!..

Presidente. Abbia la bontà di stare al tema.

Tassi. Ci sono, onorevole presidente.

Il Comitato, di cui è capo il presidente della Deputazione provinciale di Genova, ha espresso il voto più ardente perchè, quando si inizi la discussione della legge, che già dagli Uffici fu esaminata, relativa all'ampliamento ed alla sistemazione del porto di Genova, sia tenuto calcolo della necessità di una sbocco al porto stesso, senza del quale i lavori di ampliamento e di sistemazione riuscirebbero assolutamente inefficaci; non farebbero che facilitare maggior pletora di

merci, che da tempo lo affanna condannandole a lunghissime soste, dalle quali il commercio riuscirebbe sempre maggiormente ostacolato.

Ora io ho creduto, in questo punto, di precorrere il momento in cui quel disegno di legge verrà discusso in quest'Aula, e di segnalare i desiderii del Comitato benemerito che studia da tempo la questione gravissima e si affatica per risolverla, preparando il movimento finanziario, pel quale la privata iniziativa supplisca alla transitoria impotenza del pubblico erario.

Sappia fin d'ora il ministro di questa agitazione che non ha ragion d'essere in semplici desiderii di cittadini sognanti un benessere nuovo dal passaggio della vaporiera per valli inesplorate, e del deposito delle merci in stazioni di città nelle quali il commercio miseramente langue: e si prepari egli per quel giorno in modo da poter dare affidamento di largo appoggio ai volenterosi che si sono accinti a dar opera perchè non si risolve in un vano miraggio un progetto, compiuto il quale, lo sbocco vitale si trovi fatalmente conteso.

E questo dico e raccomando anche a nome del collega Cavagnari, che fa parte del Comitato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

Cavagnari. Nulla ho d'aggiungere a quanto, così chiaramente e così minutamente, ha espresso, nella sua raccomandazione, il mio collega onorevole Tassi; a nome mio e a nome anche dei miei colleghi di Liguria mi associo vivamente alle raccomandazioni dello stesso collega Tassi e raccomando vivamente al ministro perchè voglia prenderle in seria considerazione.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Agli onorevoli Tassi e Cavagnari dirò anzitutto che aspetto, con vivo interesse, che si discuta il disegno di legge pel porto di Genova. Cominciamo ad ampliare, e d'assai, il porto di Genova. Quando poi l'ampliamento del porto di Genova sia effettuato ed il traffico in quel porto sia aumentato, come tutti noi speriamo, ed in quella proporzione che tutti noi desideriamo, verrà allora il giorno, di vedere se sarà necessaria una nuova ferrovia in aggiunta all'antica e alla nuova dei Giovi, alla Genova-Ovada-Asti e alla linea di Savona.

Mi auguro che nel porto di Genova il

traffico si svolga sollecito tanto da rendere necessaria anche una nuova linea.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni s'intenderà approvato il capitolo 256 in lire 570,000.

Capitolo 257. Porto di Venezia - Sistemazione del porto di Lido, lire 290,000.

Capitolo 258. Opere portuali diverse, scavi eccezionali e costruzioni di nuovi fari e segnali, lire 150,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Aguglia.

Aguglia. Rinunzio.

Presidente. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Elia. Ma non essendo presente perde la sua volta.

È presente l'onorevole Merello?

(*Non e presente*).

Perde la sua iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini.

Pansini. Richiamo l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla necessità di compiere nel porto di Molfetta il ricovero destinato alle barche peschereccie, di cui già tenni più volte parola. V'è tutta una storia che il ministro non ignora: sa che si cominciò con un progetto di centomila lire e si arrivò alla fine al progetto approvato ed eseguito per lire 29,000.

Ma l'opera medesima non è completa, manca una gettata di scoglio che difenda il ricovero dalle onde; manca un piano inclinato per mettere le barche nel ricovero medesimo. Quindi il municipio di Molfetta fece fare un progetto dal suo ufficio tecnico, progetto che ebbi premura di far pervenire al Ministero dei lavori pubblici, il quale segna per queste nuove opere portuali indispensabili la somma di 150,000 lire.

La classe dei marinai di Molfetta che è benemerita dello Stato, come Ella sa, onorevole ministro, si è già quotata per la somma di 5,000 lire, che fu già depositata nella Cassa del municipio, ed il municipio è pronto a metterla a disposizione del Ministero.

Quindi prego l'onorevole ministro di far sì che questi lavori indispensabili possano incominciare quest'anno, poichè altrimenti l'opera già costruita verrebbe distrutta nella stagione invernale; e vegga pure se questa opera, indispensabile per il porto di Molfetta, possa rientrare nel capitolo 258, in cui si parla d'opere portuali diverse.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Pansini, in questo momento, non posso dire altro che questo: che io farò sì che lo studio venga fatto; e se mi sarà possibile di prendere qualche somma sulle casuali, o su altro capitolo, per provvedere al compimento dell'opera da lui raccomandata, lo farò ben volentieri.

Pansini. Confido nelle sue parole.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 258 s'intenderà approvato in lire 150,000.

Pipitone. Avevo chiesto di parlare.

Presidente. Ma Ella non è iscritto. Oramai il capitolo è approvato. Parlerà su qualche altro capitolo.

Costruzione di nuove opere marittime e locali autorizzate con la legge 14 luglio 1889, n. 6280, (serie 3ª) (Spese ripartite colla legge 30 dicembre 1892, n. 734). — Porti di 1ª categoria. — Capitolo 259. Porto di Napoli - Prolungamento del Molo S. Vincenzo, lire 280,000.

Capitolo 260. Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente, lire 12,000.

Capitolo 261. Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile, lire 151,875.

Capitolo 262. Porto di Venezia - Costruzione di un bacino di carenaggio e di vari tratti di banchine, lire 300,000.

Capitolo 263. Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi, lire 110,000.

Capitolo 264. Porto di Reggio Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine, lire 145,000.

Capitolo 265. Porto di Santa Venere - Prolungamento del molo di difesa, lire 105,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Murrura.

Murrura. Io debbo fare una calda raccomandazione al ministro, ad occasione dei lavori che si andranno a compiere nel porto di Santa Venere. Esso non serve a scopi commerciali, ma è quel che si dice un porto di rifugio. Assicurarne le condizioni, e renderlo atto allo scopo, è quindi un'opera che interessa la navigazione generale.

Lo stato attuale del porto è assai deplorabile. Non solo i venti vi dominano, anzi vi spadroneggiano; ma vi sono per giunta le

onde di ritorno dal lido, che mantengono lo specchio delle acque in continua agitazione.

Ignoro se l'onorevole ministro rammenti la disgrazia avvenuta nel 1892 o 1893: a ogni modo la ricorderò. Tre velieri correvano verso Capri, uno proveniente dalle acque di Stromboli, un altro dallo stretto di Messina, e il terzo dal golfo di Salerno. Inferiva la burrasca, e specialmente l'ultima nave, non potendo doppiare la Punta della Campanella, fu costretta tornare indietro; e tutti e tre i legni, trascinati dalla tempesta nel golfo di Sant'Eufemia, cercarono asilo nel porto.

I poveri naviganti credevano così di aver raggiunto la salvezza, ma il gorgogliamento delle acque e la forza dei marosi, irrompenti nel porto stesso, furon tali che i legni vi affondarono.

Che si vuol fare oggi per porre riparo a tale stato di cose? Vedo impostata nel bilancio la cifra di 105 mila lire, da servire al prolungamento del molo, vale a dire a preservare il porto dall'azione dei venti, che vi dominano.

Intanto il progetto per tale opera, credo, riconosca necessaria la spesa di più che 900 mila lire; per cui se, come in quest'anno, si continuerà ad impostare nei bilanci successivi una somma di 100 mila lire, occorreranno nove anni per aggiustare il porto: e durante tal tempo i legni che vi entreranno per cercarvi scampo e sicurezza, troveranno invece un pericolo e la minaccia del naufragio.

Ciò non è tutto. Ritardando i lavori, e facendoli, come si dice, a pezzi e a bocconi, mentre da un lato gl'ingegneri costruiranno, il mare, quando è cattivo, si darà premura di fare il contrario, e demolirà.

Pochi mesi or sono, a cagion d'esempio, una forte tempesta ha distrutto il muricciuolo, che sosteneva una strada di accesso al manufatto, ha scavato una breccia e creato un vortice, ove il molo s'innesta con la terra ferma, e ha danneggiato nel bel mezzo la banchina, smovendone il selciato e abbassandone il livello.

Ora io so che i lavori, che si stanno compiendo, per provvedere a tali danni di freschissima data, sono inadatti al fine. Si lavora all'esterno, mentre il marcio è giù, in fondo al mare. Occorre rafforzare la scogliera, corrosa, sgretolata dall'azione delle acque. Senza di questo le opere esteriori, a breve

scadenza, sprofonderanno nei gorgi dei marosi.

Trattandosi adunque di lavori di urgenza in un porto, che non ha altra finalità che la sicurezza della navigazione, io credo che la parsimonia con la quale si ripartiscono negli esercizi le somme contemplate nel progetto, la lentezza con la quale si procede nelle opere di riparazione, riescano oltremodo rovinose.

Ho letto la relazione della Giunta del bilancio, e trovo con molta opportunità in essa trasfusa le considerazioni che ho avuto l'onore di svolgere innanzi alla Camera. Il relatore, l'onorevole Di Broglio, così scrive:

« Mentre è lodevolissimo il proposito di non intraprendere lavori nuovi o di miglioramenti che non siano di vera necessità, riesce opportuna anche in questa parte della azienda l'osservazione che non si tralascino quei lavori di riparo e di sistemazione la cui omissione possa essere causa più tardi di spese maggiori. »

Ed in altro punto, sul tema dei porti, lo stesso relatore dice:

« Il criterio di non interrompere e di non lasciare incomplete le opere portuali risponde ad una delle maggiori esigenze in tal sorta di lavori, che corrono seri pericoli di conservazione quando siano sospesi. »

Presidente. Onorevole Murmura, la prego, limiti il suo dire.

Murmura. La servo subito, signor presidente, e nel concludere faccio calda preghiera all'onorevole ministro, affinché si compiacca, se pur non potrà in questo anno aumentare la somma di lire 105 mila, segnata nel bilancio, collocare almeno nell'esercizio futuro cifre più rilevanti, che rendano possibile al più presto il conseguimento del desiderio comune, che è quello di dar sicurezza al Porto di Santa Venere, e non conservarlo più a lungo, tale quale è. Oggi esso non è porto, ma trappola.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

Del Giudice. Il mio amico Murmura, deputato del luogo, parlando con quella eloquenza e con quella competenza che gli viene dalla cognizione del luogo stesso, deplora che la somma stanziata in bilancio per il porto di Santa Venere sia esigua, e non ha torto. Però rivolgo un'altra domanda al ministro. Trovo impostata in questo capitolo una somma di 105.000 lire; ma è impostata per essere spesa

o per figurare soltanto? Da Napoli a Messina non c'è nessun porto, nessun rifugio. Ci sarebbe quello di Salerno, ma già è poco sicuro ed è situato in fondo al golfo. Non c'è dunque che questo sicuro rifugio di Santa Venere, che fu la secolare aspirazione di tutti i naviganti da Napoli a Messina.

Dopo grandi stenti si costruì, ma secondo il solito, si costruì insufficientemente, di guisa che invece di essere un porto è, come ha detto l'onorevole Murmura, una vera trappola, perchè oltre la punta del molo c'è una lunga scogliera subacquea, dimodochè i bastimenti, specialmente esteri, che non la conoscono e vanno per entrare in porto, naufragano precisamente su quella scogliera.

E l'urgenza di riparare, fu precisamente sentita, non so se l'onorevole Murmura lo ricorda, nel 1882, sedici anni fa, da una disgrazia avvenuta ad un bastimento greco.

Allora era ministro dei lavori pubblici il compianto Baccarini, ed indegnamente io era suo collaboratore; furono ordinati gli studi, i quali furono fatti dall'onorevole Zainy, che non so se sia presente. (*No! no!*)

Dunque da sedici anni si sono fatti gli studi per questo riparo urgentissimo, nel senso di evitare la possibilità dell'inganno e la conseguente rovina dei naviganti che si affidano ad un segnale che indica un rifugio. Questi studi furono compiuti dopo parecchi anni e da allora in poi parecchie volte si sono stanziati le somme relative nel bilancio.

Ho udito parlare dall'onorevole Murmura di lavori fatti; a me non risulta niente. L'ultima volta (un anno e mezzo o due anni or sono) che vi sono stato, di lavori non ne ho veduto alcuno.

Ora noto nel bilancio la somma di lire 105 mila; l'onorevole Murmura dice: sono poche ed ha ragione. Ma io ripeto: questa somma sarà veramente spesa o è iscritta in bilancio per memoria?

Io non voglio dire altro, ma è certo che le nostre popolazioni, come noteremo a proposito delle strade ecc., non vedono mai spese le somme stanziati in bilancio.

Ora, onorevole ministro, giacchè Ella dice le cose come sono, la prego di voler curare l'inizio o la prosecuzione dei lavori necessari al porto di Santa Venere.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Dirò anzitutto agli onorevoli Del Giudice e Mur-

mura, che, come ho già detto in questa Camera, il programma del ministro dei lavori pubblici attuale e del mio amico De Martino è di mettere in corso d'esecuzione tutte le opere, che sono approvate per legge e per le quali ci sono i fondi in bilancio.

E se io, con l'amico De Martino, dovessi stare qualche tempo al Ministero dei lavori pubblici...

Del Giudice. L'auguriamo!

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. ... credo che se ne accorgerebbero e se ne accorgerebbe, prima di tutti, il ministro del tesoro, perchè in un anno di tempo molte opere si potrebbero mettere in corso di esecuzione, essendovi in bilancio i fondi sufficienti.

E per parlare di quest'opera, intendo dire che, quando sia approvato questo bilancio, abbiamo fin d'ora 213,000 lire disponibili per l'opera.

È avvenuto che dal 1888 in poi si è sempre studiato il progetto, ed io ho afferrato un bel giorno questo progetto...

Del Giudice. Bravo!

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. ... ma il Consiglio dei lavori pubblici, da me interrogato, trovò che il progetto stesso si allontanava molto da quello iniziale, sul quale era stata sentita la Commissione locale dei porti. Ed allora, dopo questo voto, che è recente, del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto fu trasmesso alla Commissione locale dei porti, per averne il parere.

Appena avremo questo parere, ritorneremo al Consiglio superiore dei lavori pubblici; e stiano sicuri l'onorevole Murmura e l'onorevole Del Giudice che i fondi sono sufficienti per iniziare l'opera, perchè si principierà con le 213 mila lire e poi ci saranno gli stanziamenti degli anni successivi, in ragione dello sviluppo dell'opera.

Quindi l'opera è assicurata nei limiti della somma approvata dalla legge del 14 luglio 1889.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 265 s'intende approvato.

Porti di 2^a categoria - 1^a classe. — Capitolo 266. Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria, lire 45,000.

Capitolo 267. Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 550,000.

Capitolo 268. Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio, lire 190,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Magliani.

Magliani. Ho bisogno di dire pochissime parole su questo argomento; e ne avrei fatto a meno volentieri, se non avessi reputato necessario di provocare una esplicita dichiarazione dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, diretta a far cessare d'un tratto alcune, secondo me, ingiustificate apprensioni ed alcuni ingiuriosi sospetti all'indirizzo del Governo.

La legge del 1889 prescrive la costruzione dei bacini di carenaggio a Napoli, con la spesa di 5 milioni. I rappresentanti di Napoli non hanno domandato insistentemente altro che questo; ed, a parer mio, hanno ora ragione di compiacersi di vedere come finalmente il Governo si ponga seriamente sulla via dei fatti; e ciò è dimostrato dalla nota relativa al capitolo 268, dove è detto che è già in corso di compilazione il progetto di esecuzione della prima parte dell'opera, quello cioè per la diga di recinzione dei bacini di carenaggio, per cui sembra sufficiente il fondo finora stanziato.

Ora l'onorevole ministro dovrebbe avere la cortesia di dichiarare esplicitamente, se egli possa prendere impegno che, durante i diciotto mesi, i quali occorrono pel compimento di questo primo indispensabile lavoro, sarà completato il progetto di esecuzione e magari l'appalto dell'intera opera.

Questa dichiarazione, che spero il ministro non avrà difficoltà di fare, servirà, ripeto, a far scomparire qualunque ingiustificata apprensione, ed a togliere qualunque maligna insinuazione, diretta appunto contro la sincerità ed il volere del Governo, delle quali cose io, fino a questo momento, specialmente oggi, per conto mio, non ho ragione di dubitare in alcun modo. (*Benissimo!*)

Presidente. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Tre sono le opere in corso di appalto pel porto di Napoli. Un'opera è la testa del molo di San Vincenzo, e per questo lavoro, appunto ieri ho scritta la scheda per l'appalto all'asta pubblica; e l'appalto avrà luogo fra pochi giorni. Un'altra opera è la diga di recinzione dei bacini di carenaggio; sarà appaltata fra breve,

tutto essendo regolarmente approvato. Ci sarà poi da appaltare il bacino di carenaggio, ed anche per questo gli studi sono molto inoltrati; ed io spero dentro l'anno di appaltare anche questa terza opera, che è il completamento dei lavori del porto di Napoli; oltrechè c'è un fondo disponibile per regolare le banchine, e fare alcuni magazzini sulle medesime. Ed anche a quest'opera si provvederà sollecitamente.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 268 collo stanziamento proposto.

Capitolo 269. Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 192,000.

Capitolo 270. Porto di Cagliari - Costruzione di una diga ad occidente del porto, lire 100,000.

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

Salaris. Io mi era proposto di non prender a parlare in questa discussione. Ormai tutti possiamo immaginarci quante pene e quanti studi abbia dovuto costare al ministro dei lavori pubblici la ripartizione della somma inscritta in questo bilancio per tante opere diverse in tutto il Regno d'Italia.

Ricorderò un precedente all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'anno scorso per il porto di Cagliari non vi fu alcuno stanziamento. Io ho quasi perduto la memoria della data della legge, che prescriveva la costruzione del porto di Cagliari; ma quel che affermo è che per metà è costruito, e per l'altra metà no. Nè di ciò farò colpa ad alcuno; così volle il fato, e basta.

Restringo per ciò il mio dire ad una semplice domanda. Avendo lamentato l'anno scorso, nella discussione del bilancio per l'anno finanziario che va a scadere fra giorni, che le opere pubbliche, e specialmente le opere portuarie si costruissero ad intermittenze, esponendo così lo Stato a gravissime perdite, l'onorevole Saracco mi rispondeva che era in ciò perfettamente d'accordo con me, e che appunto per questo egli non aveva stanziato, nel bilancio che va a scadere, alcuna cifra, riservandosi di fare uno stanziamento nel bilancio futuro del 1896-97, acciò si compiesse il braccio, che ora manca, del porto di Cagliari, senza intermittenze; e aggiungeva che non avrei più a dolermi di interruzioni nella costruzione di questo porto.

Io domanderò alla cortesia dell'onorevole ministro, se egli assume lo stesso impegno del suo predecessore; nè più nè meno. Se egli, poichè avrà certo letto le parole, che pronunciava allora l'onorevole Saracco, se egli, dico, assume lo stesso impegno mi dichiaro soddisfatto, perchè a questo modo si darà principio ad un'opera necessaria anche nell'interesse dello Stato, e si verrà in soccorso di non pochi operai disoccupati in un momento, in cui si sente dalla classe operaia l'estremo bisogno di un sollievo.

Attenderò la franca risposta dall'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Io non posso assumere impegni dei ministri precedenti. Assumo impegni miei. Ora lo stato di fatto è che in questo bilancio c'è una somma di 104,000 lire disponibile; e nei limiti di questa somma si inizierà l'opera, se possibile.

Osservo però che frattanto, malgrado tutti gl'impegni, l'affare si trova a questo punto: che un primo progetto fu fatto nel 1889; che questo progetto non fu approvato dal Consiglio superiore; che allora si sentì il bisogno di udire la Commissione locale dei porti, la quale si era pronunziata favorevolmente. Ma non bastando il parere della Commissione locale, fu sentita anche la Commissione permanente, la quale, con voto del 9 dicembre 1895, disapprovò l'opera. E allora, così essendo, tutto l'affare fu rimandato all'ufficio del Genio civile perchè ristudi interamente il progetto, tenuto conto dei diversi voti.

L'affare si trova a questo punto. L'unico impegno, che io posso assumere verso il mio amico Salaris, è di sollecitare questi studi presso l'ufficio del Genio civile; e appena che il progetto sia ritornato al Ministero, di sottoporlo nuovamente al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Altro impegno non posso assumere.

Salaris. Chiedo di parlare.

Presidente. Non posso accordarle di parlare una seconda volta. Desidera fare una dichiarazione o parlare per fatto personale?

Salaris. Una risposta è abbastanza franca, ma io resto anche troppo di essa sorpreso; perchè la contraddizione tra le parole dette dall'onorevole Saracco e quelle pronunziate oggi dall'egregio ministro dei lavori pubblici è manifesta. L'onorevole Saracco disse che

tutto aveva rimandato all'anno venturo, e che l'opera sarebbe continuatamente, senza intermissioni, compiuta. Adesso il ministro afferma, che gli studi mancano, perchè non approvati. Deploro ciò; certamente non posso farne rimprovero all'onorevole ministro; ma non saprei darmi ragione dello esplicito impegno dell'onorevole Saracco. Ad ogni modo, onorevole ministro, è urgente che l'opera del porto di Cagliari si principì quest'anno, e si vada innanzi fino al compimento. Ella afferma che si propone di sollecitare gli studi, ed io prendo atto di quest'affermazione.

Presidente. Ella torna sull'argomento!

Salaris. No, signor presidente, io debbo dichiarare che prendo atto della promessa dell'onorevole ministro, ch'egli affretterà gli studi e che dentro l'anno l'opera sarà appaltata.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo 270.

Capitolo 271. Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie, lire 154,000.

Porti di 2^a categoria - 2^a classe - 1^a serie. —
Capitolo 272. Porto Empedocle - Consolidamento delle nuove gettate, lire 55,000.

Capitolo 273. Porto di Bari - Costruzione di un pennello e costruzione di un piazzale, lire 50,000.

Porti di 2^a categoria - 2^a classe - 2^a serie. —
Capitolo 274. Porto di Porto Torres - Lavori di completamento, lire 105,000.

Capitolo 275. Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa a rifiorimento della scogliera, lire 47,000.

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

Parpaglia. Io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questa somma di 47,000 lire stanziata per il porto di Bosa, e lo faccio anche a nome del collega Solinas-Apostoli che per motivi di famiglia si trova assente dalla Camera.

Questo porto di Bosa è una mistificazione e direi vera irrisione. Si è voluto fare il porto dove e come non si doveva fare, e con un sistema giudicato errato, spostando il fiume a destra del porto e lasciando che il fiume abbia la foce a fianco dello stesso porto; questo ha fatto sì che quando il fiume è inondata, col contrasto del mare sovente tempestoso e della corrente del fiume si formano dei vortici e controcorrenti che portano le torbide entro il porto, vi trasportano le sabbie e ne

viene l'interrimento. E questo fatto tanto è vero, che la prova, disgraziatamente troppo manifesta, si ha nel fatto che dello specchio d'acqua che dovea formare il porto di Bosa, ora non rimane che un terzo, il resto è sterile arenile, e stringe il cuore nel vedere che, commesso un primo errore, si è voluto persistere a dispetto di ripetuti reclami.

Ma vi ha di più. La scogliera costrutta per unire la spiaggia ad un isolotto, serve di argine al fiume nella foce, ma i massi della diga smossi dalla violenta azione del mare, in diversi punti ne ingombrano la foce, e, mentre era facilmente accessibile a bastimenti di piccolo tonnello, ora è reso pericoloso quel passo, e si impedisce l'accesso al bacino del fiume che dava sicuro ricovero a quei bastimenti e piccole barche e si minaccia anche di ostruirsi la foce con grave danno della città.

Fin da vent'anni io ho richiamata l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici, perchè si potesse correggere quell'errore e perchè si evitasse di spendere denaro inutilmente, perchè pareva evidente che, abbandonata l'idea di un porto quale fu iniziato, si pensasse a ridurre a porto una parte del fiume assicurandone il libero passo nella sua foce. In questo modo il risultato sarebbe stato sicuro. E badi la Camera ed il Governo: non solo i denari dello Stato si spendono inutilmente, ma si sacrificano la Provincia, il comune di Bosa ed altri Comuni, che vi devono concorrere in larga scala. (*Interruzioni dell'onorevole Salaris*).

Presidente. Onorevole Salaris, non interrompa!

Parpaglia. Ora il comune di Bosa ed altri Comuni si trovano in condizioni deplorabili, appunto per l'enorme somma che furono pagate e che devono pagare per il porto, che non è porto. Il comune di Bosa specialmente, che ha dovuto incontrare spese enormi per opere di riconosciuta utilità quali l'acquedotto ed i canali di spurgo, a causa del concorso forzato per le opere del porto ha ora il triste primato tra i Comuni più onerati di debiti nell'Isola, e forse in Italia.

È poi strano che legalmente si ritiene compito il porto, e si stanziavano spese per opere che sono sempre di costruzione, sotto forma di spese di manutenzione, e ciò per ottenere il maggiore concorso nella spesa della Provincia e dei Comuni. E quello che è più

doloroso, inutilmente. Le opere di quel porto, son come la tela di Penelope, si distrugge in novembre dalle mareggiate fortissime autunnali quanto si è fatto nella primavera e nell'estate.

Fin dal 1859, in seguito ad ispezioni di ispettori (e se ne sono fatte diverse, ma sappiamo che lasciano soventi il tempo che trovano, per non voler risolutamente riconoscere gli errori commessi), con legge 14 luglio era stanziata la somma di lire 100,000, allo scopo di voler riparare ad alcuni errori che io ritengo assolutamente irreparabili se non si cambia il sistema, se non si abbandona l'idea di un porto quale è e non si pensi ad utilizzare una parte del fiume che presenta vicino alla foce un largo bacino.

Ma dal 1889, nulla si era fatto, e quella somma rimase intatta: solo ora si prelevano le 47 mila lire impostate in questo bilancio per riparazione e consolidamento della diga e della scogliera. Ma non si pensa che i massi di parte della diga distrutta dal mare ingombrano la foce del fiume e ne rendono sempre più difficile l'accesso, ed impossibile se il mare è mosso. Così si ha che si costruisce e si vuole mantenere un porto che rimarrà senza acqua e quello che è peggio non sicuro dai forti venti dominanti dal Golfo Leone, a meno che non si costruisca un pennello robusto nella punta sud dell'Isola Rossa. Un nostro collega, ispettore del Genio che ebbe pure lui l'incarico di visitare quella località, a me dichiarò che gli errori sono indiscutibili; ma intanto quello si è fatto, ed ora si vuol spendere senza un concetto preciso di ciò che conviene fare nel vero interesse di assicurare un ricovero in quella spiaggia, e provvedere al commercio.

Io penso che sarebbe assai meglio impiegare quelle somme a togliere i massi che si trovano nella foce del fiume, assicurare la diga nella foce, e togliere una punta di scoglio quasi a fior d'acqua che impedisce ai bastimenti il libero accesso al fiume. E siccome il letto del fiume consente di esser facilmente scavato, con una buona draga si otterrebbe quello scopo che tutti desideriamo. E ciò prova quanto dico: che per ora, se non riescono i bastimenti di piccolo tonnello a poter tentare l'ingresso del fiume abbandonano il porto mal fido.

Ma è una fatalità. Per quanti richiami siansi fatti fu tutto fiato sprecato. E quando Province e Comuni si ribellarono a voler

concorrere nelle spese, perchè non dovevan pagare gli errori altrui, fu risposto che il Ministero solo era competente a giudicare delle opere, e gli altri enti interessati alla buona riuscita dell'opera dovevano avere la bella virtù della rassegnazione pagando.

Non voglio tediare la Camera più a lungo e veramente avrei bisogno di dire molte cose e fare la storia di tutto, e dire e dimostrare che il Governo aveva per legge l'obbligo di costruire un porto in Bosa con un determinato concorso del Comune stabilito per legge speciale. Ed al di là di quella somma il Comune non doveva concorrere perchè le mancava anche la potenzialità finanziaria. Ma mi limito a pregare l'onorevole ministro di esaminare con tutta diligenza ed amore questa pratica, per vedere se non sia il caso di mutare sistema coll'obiettivo di utilizzare il largo bacino che ha il fiume Temo in prossimità alla foce, togliendo la punta detta *cabu aspru*, assicurando il libero ingresso dei bastimenti nel fiume che potrebbe avere un fondo sufficiente con spesa non grande.

L'onorevole mio amico De Martino sottosegretario di Stato mi ha detto che probabilmente verrà a fare una visita in Sardegna, Se ciò avverrà, come credo, perchè è uomo che mantiene la parola, io lo pregherei di andare anche a Bosa e di visitare anche quella località ed io sono sicuro che, quantunque non ingegnere, riconoscerà quanto sia assurdo voler continuare in questo sistema, che equivale ad un inutile spreco del denaro che lo Stato, le Provincie ed i Comuni sacrificano per questo porto. (*Bene!*)

Presidente. Onorevole ministro...

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Poichè l'onorevole Parpaglia confida che la visita in Sardegna dell'onorevole De Martino possa essere utile anche per lo studio del porto di Bosa, io gli prometto che egli vi andrà, e vedrà se sia possibile iniziare il lavoro con le 47,000 lire che intanto rimarranno in bilancio.

Parpaglia. Colla legge del 1889 ne furono stanziati 100,000.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Ma nel bilancio di quest'anno ne sono iscritte 47,000. Ora io so che gli scandagli furono regolarmente eseguiti, e che il Genio Civile ne espose il risultato con rapporto 31 ottobre 1895, il quale fu comunicato al Consiglio Superiore. Il Consiglio Superiore, considerando che i risultati degli scandagli eseguiti non erano an-

cora sufficienti, e che una gran parte dei lavori compresi nel progetto sono stati eseguiti coi fondi della ordinaria manutenzione, consigliò di continuare gli studi.

Questo è ciò che risulta a me. Ad ogni modo poichè egli ha fiducia nella visita che farà l'onorevole De Martino in Sardegna, dichiaro che non lascerò spendere il fondo che è in bilancio, prima di esser sicuro che le opere da farsi possano essere utili al porto di Bosa.

Presidente. È approvato questo capitolo.

Capitolo 276. Porto di Rimini - Prolungamento dei moli, lire 47,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrucci.

Ferrucci. Per questo capitolo sono assegnate in bilancio 47,000 lire, che, unite a lire 66,000, formano un fondo di 113,000 lire, che può supplire al miglioramento, almeno temporaneo, di questo porto.

Quindi, mi affido all'onorevole ministro, perchè voglia far compilare il progetto di questi lavori e farlo eseguire, rinforzando anche, ove occorra, l'ufficio del Genio civile di Forlì, che è molto scarso di personale e che non ha personale speciale pel servizio dei porti.

Presidente. È approvato questo capitolo.

Capitolo 277. Porto di Molfetta - Prolungamento del molo foraneo, lire 100,000.

Capitolo 278. Porto di San Remo - Prolungamento del molo di ponente, lire 47,500.

Capitolo 279. Porto di Castellammare di Stabia - Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie, lire 100,000.

Porti di 2^a categoria - 3^a classe. — Capitolo 280. Porto di Pesaro - Riattamento del vecchio porto e del nuovo, lire 47,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

Lucifero. In questa parte del bilancio nell'anno passato, c'era un capitolo che riguardava il porto di Cotrone; e nello stato di prima previsione, presentato dal ministro dei lavori pubblici, ci è scritto, che, le 172,000 lire che vi erano iscritte, era l'ultimo stanziamento consentito dalle leggi, e che, per conseguenza, non era riprodotto nell'esercizio attuale, il fondo essendo esaurito. L'onorevole ministro ha detto poc'anzi, rispondendo all'onorevole Salaris, che egli non intende assumere il mantenimento degli impegni dei suoi predecessori. E questo credo

sia perfettamente corretto, quando si vorrà che l'onorevole senatore Perazzi adempia agli impegni dell'onorevole senatore Saracco.

La cosa potrebbe essere per avventura diversa, quando si trattasse di un impegno del ministro dei lavori pubblici, il quale, si chiami Saracco o si chiami Perazzi, è sempre un egregio rappresentante del potere esecutivo, e non dà promessa che non senta il dovere di adempiere o di correggere, in caso di errore in cui involontariamente si sia potuto incorrere.

Ora ricordo che nella seduta del 21 maggio 1894, io mossi una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla costruzione di un ponte sbarcatoio che occorreva costruire, perchè faceva parte del progetto del porto di Cotrone, e che veniva ritardato.

Il ministro dei lavori pubblici mi rispose allora che questo ponte figurava davvero nel progetto, ma poichè l'impresa era siffattamente corriva alle liti da rendere quasi impossibile trattare con essa, per questa costruzione si sarebbe soprasseduto fino a tanto che coll'Impresa sarebbe stata definita ogni differenza, e poi si sarebbe proceduto al lavoro anche per mezzo di un'altra Impresa, se fosse stato necessario.

Presidente. Onorevole Lucifero, ricordi che qui si tratta del porto di Pesaro.

Lucifero. Onorevole presidente, fo atto d'ossequio alla sua osservazione, ma il presidente stesso mi ha insegnato testè, dando la parola ad un mio egregio collega di quella parte della Camera, che è consuetudine di parlare dei lavori che riguardano una data categoria proprio quando si mette in discussione questa categoria, al primo capitolo. E poichè propria in questo capitolo si tratta dei porti di seconda categoria, terza classe, così consentirà che io, il quale non abuso mai della pazienza della Camera...

Presidente. Onorevole Lucifero, io rispettando le consuetudini adottate dalla Camera concedo di parlare al primo capitolo di ogni categoria: qui siamo nella categoria « Porti spiagge, fari e fanali. »

Lucifero. Porti di seconda categoria, terza classe.

Presidente. Quella non è una categoria: quella è una distinzione della categoria, che è ripartita in varie classi. Abbia la bontà di riscontrare.

Lucifero. Io non ho fatto che esporre i precedenti. Del resto ho finito: desidererei soltanto di sapere dall'onorevole ministro se, essendo esaurito lo stanziamento, e dovendosi ancora completare tutte le opere contenute nel progetto d'arte pel porto di Cotrone e la costruzione di questo ponte, ed essendo indispensabile perchè altrimenti riuscirebbe, in gran parte, inutile il porto stesso, desidererei di sapere dalla cortesia dell'onorevole ministro, quali siano le sue intenzioni in proposito.

Il ministro precedente aveva detto proprio così: « l'appaltatore ha mostrato di non aderire alla domanda di costruire, pel mutamento economico che era stato fatto. Ed in questa condizione di cose, il ministro ha sospesa l'esecuzione, salvo ad addivenire ad un altro contratto con un altro appaltatore, se occorresse, per la costruzione di questo ponte. » Come si vede, non si trattava che di una variazione al progetto primitivo, che il ministro dei lavori pubblici aveva creduto conveniente di fare.

Il ministro, come ho detto, riconobbe l'importanza di questi lavori, poichè disse:

« Come vede, dunque, l'onorevole Lucifero, non si tratta di abbandonare l'idea di costruire questo ponte, ma si vuol costruire in base ad una variante del progetto primitivo che il Ministero dei lavori pubblici ha creduto utile e conveniente di adottare; e non si vuol concederlo all'impresa attuale, perchè si sarebbe quasi sicuri di andare incontro a nuovi litigi.

« Appena i lavori in corso sieno ultimati, il Ministero si farà carico di bandire l'asta per la costruzione di questo ponte sbarcatoio, del quale anche noi riconosciamo tutta l'importanza. Ecco quello che avevo da dire all'onorevole Lucifero. »

Domando quindi all'onorevole ministro che mi dia affidamento sul quando e sul come questa promessa potrà essere mantenuta.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Lucifero mi piace di poter rispondere così.

Poichè vi sono dei fondi disponibili, io provvederò affinchè con questi fondi si costruisca l'imbarcatoio.

Lucifero. Grazie.

Presidente. Non essendovi altre osserva-

zioni, il capitolo 280 s'intenderà approvato con lo stanziamento proposto.

Capitolo 281. Porto di Amalfi - Prolungamento dell'esistente molo, lire 100,000.

Fari. — Capitolo 282. Costruzione di nuovi fari e fanali, lire 115,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.

Pipitone. Nell'interesse della marina mercantile in generale, sento il dovere di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sui pericoli, che corrono le navi per le secche lungo la spiaggia meridionale della Sicilia, e precisamente tra Capofeto e Sibiliana, quando, spinti da venti fortunali del mezzogiorno, cercano asilo nei porti vicini.

Ricordo che nel 1887 si ruppero in quelle secche tre grandi navi di bandiera austriaca, e che alcuni anni fa vi si è incagliata una nave nazionale.

Impensierito di questi e di altri disastri ed avarie, che io non ricordo, l'ufficio di marina locale ha fatto degli studi, e credo anche delle proposte, per stabilire in quel sito un segno allo scopo di avvisare le navi dell'esistenza di quelle secche; e parmi che il sito, a tal'uopo prescelto, sia stato la punta di Capofeto, come quella che sporge più nel mare tra le altre circostanti. Però le opere non sono state mai iniziate, per difficoltà tecniche forse, o per insufficienza di fondi.

Io conosco quella spiaggia e credo che, scomparirebbe ogni difficoltà, se, invece della punta di Capofeto, si scegliesse un altro sito più presso Sibiliana e precisamente nella contrada detta Masca.

E sento maggiormente il dovere di richiamare l'attenzione del ministro, sulla necessità di un fanale in quelle spiagge pericolose, ora che fra pochi mesi, coi fondi già anticipati dal comune di Marsala, secondo la legge del 1889, cominceranno i lavori per prolungamento del molo di ponente del porto di quella città perchè, ampliandosi il bacino di quel porto e rendendosi capace di ricoverare navi di maggiore portata, maggiormente cresce il pericolo dalle menzionate secche minacciato.

E poichè ho la parola mi consenta la Camera che m'indugi un poco ancora per richiamare altresì l'attenzione del ministro sopra alcuni lavori fatti nel porto di Marsala.

Quel porto ha avuto la disgrazia che hanno gli ammalati quando si affidano completamente ai medici, pieni di dottrina, ma poveri d'esperienza.

Anche altra volta io ho dovuto deplorare danni, cui si va incontro, quando si fa troppo a fidanza coi risultati scientifici, se questi non sono suffragati dai dati dell'esperienza. Questo dicevo precisamente quando si parlava della gessatura dei vini, onde l'onorevole Tittoni, che non la pensa come me in questa materia, ebbe a richiamarmi ai postulati della scienza igienica.

Ora pel porto di Marsala è accaduto questo. Tutti i capitani di marina dicevano che la gattata del molo di levante avrebbe costituito la rovina del porto; invece gl'ingegneri ne sostenevano la necessità.

Si fece il molo di levante, ed allora i fatti hanno dato ragione ai pratici con solenne sconfitta dei dottrinarii. (*Interruzione dell'onorevole Celli*).

I medici che ammazzano l'ammalato, dice l'amico Celli. (*Viva ilarità*).

Si fecero altri progetti, e precisamente si venne a quello, che gli empirici additavano, cioè il prolungamento del molo di ponente, a cui, come dissi, si darà esecuzione tra breve, per le anticipazioni fatte dal comune di Marsala.

Quello che fu fatto però non è solo inutile, ma è anche dannoso; quindi è necessario che il ministro dei lavori pubblici provveda a che, mano mano che si prolungherà il molo di ponente, siano con opere parziali eliminati gli inconvenienti prodotti dai lavori erroneamente progettati ed eseguiti.

Nè ciò basta. I lavori fatti e quelli da farsi riuscirebbero poco proficui se non fossero integrati da tutte quelle opere accessorie, che sono necessarie a garantire la banchina del molo di ponente dalle acque marine. Parlo del muro di spalliera di detta banchina.

Le operazioni di carico e scarico delle merci in massima parte si compiono sulla strada lungo il molo, strada stretta, appena sufficiente al passaggio di due carri, quando non sia ingombrata da botti, casse, gomene e catene. Nell'inverno, quando il mare ingrossa, le onde superano la piccola spalliera ed inondano la strada al punto, da renderla intransitabile.

A che giova un porto se non si possono compiere agevolmente tutte le operazioni

commercianti? Si accorgerà quindi il ministro quanto sia necessario il prolungamento della palliera all'altezza di quella già esistente. È opera di poca spesa, e di molta utilità; i fondi in bilancio non mancano; ed io ho fiducia che il ministro provvederà.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice,

Del Giudice. Con l'onorevole Perazzi poche parole bastano.

Io ho parlato poco fa della navigazione lungo il Tirreno.

Per cui io prego l'onorevole ministro di provvedere affinché sia collocato un fanale alla punta di Licosa ed una lanterna all'isola di Cirella. Così sarà resa più sicura la navigazione di quel mare.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Agli onorevoli Pipitone e Del Giudice dirò anzitutto che una apposita Commissione (perchè interessato anche il Ministero della marina) si sta occupando dell'impianto di nuovi fari, e che il faro proposto dall'onorevole Pipitone e quello proposto dall'onorevole Del Giudice, saranno da questa Commissione consigliati come utili, stiano sicuri che nel bilancio ci sono fondi sufficienti per provvedere.

Ringrazio poi l'onorevole Pipitone di aver messo innanzi osservazioni importanti intorno al porto di Marsala, e lo assicuro che errò conto delle sue osservazioni.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 282 si intenderà approvato nello stanziamento proposto.

Capitolo 283. Imprevisti per le suindicate opere e per quelle indicate dall'articolo 3 della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6180, lire 306,125.

Costruzione di nuove opere marittime e lacuali seguite coi fondi anticipati dagli enti interessati e terminate dall'articolo 8 della legge 14 luglio 1889, n. 6280. -- Capitolo 284. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, lire 100,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice.

De Felice-Giuffrida. Sono iscritte 100,000 lire per il completamento del nuovo porto di Catania. Parrebbe, da ciò, che queste opere fossero in via di esecuzione. Ora il fatto è che queste opere di completamento, che sono altamente necessarie, non sono neanche cominciate.

Io vorrei esprimere una semplice preghiera ed è questa:

Siccome parecchi anni addietro il comune di Catania aveva eletto il suo rappresentante per firmare il contratto col Ministero dei lavori pubblici, per l'esecuzione di quei lavori, sulla base della legge 1889, ed il contratto non è stato firmato, per gli eventi politici che sono sopravvenuti, io pregherei l'onorevole ministro, nel caso che il comune di Catania voglia insistere nella sua precedente deliberazione, di affrettare i lavori.

Tanto più che questi lavori hanno una grande importanza per una triplice ragione: primo, perchè quelli eseguiti non vadano compromessi; secondo, per assicurare l'approdo dei bastimenti che frequentano il porto di Catania; terzo, anche per dare un poco di lavoro ai poveri operai, che ne hanno tanto bisogno.

Sono sicuro che l'onorevole ministro, potendo, contenterà questi miei desideri.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Credo di poter assicurare che il contratto fu predisposto; ma, se ben rammento, prima di renderlo definitivo, occorre che il Comune di Catania versi una determinata somma, e questa somma non venne ancora versata. Se è così, come credo, inviterò il Comune a fare il versamento, e, se ne sarà il caso, provvederò nel miglior modo possibile.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 284 con lo stanziamento proposto.

Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale. — Porti di 2^a categoria — 3^a classe. — Capitolo 285. Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi, lire 29,000.

Capitolo 286. Urgenti lavori eventuali, lire 29,000.

Capitolo 287. Porto di Venezia - Rivestimento delle sponde dei depositi di fango e sacche, lire 29,000.

Capitolo 288. Porto di Fano - Opere complementari, lire 29,000.

Capitolo 289. Porto canale Corsini - Trasformazione in sponda murata di un tratto di logore palafitte, lire 29,000.

Capitolo 290. Porto di Barletta - Sistemazione di banchine, lire 29,000.

Capitolo 291. Porto di Messina - Fornitura di nuove caldaie prosciugatrici del bacino di carenaggio, lire 30,000.

Capitolo 292. Porto di Augusta - Prolungamento di banchina, lire 29,000.

Capitolo 293. Rinnovazioni di apparecchi, ampliamento della illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 29,000.

Capitolo 294. Ampliamento e sistemazione di fabbricati, costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari ed altri lavori, diversi lire 29,000.

Capitolo 295. Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle nuove opere marittime, lire 129,500.

Attesa l'ora tarda la seduta è sospesa. Sarà ripresa alle ore 14.

(La seduta è sospesa alle 12.20 e ripresa alle 14.5).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

Presidente. La discussione è rimasta spesa al capitolo 296. *Strade ferrate.* — Assegni al personale straordinario ed avventizio, presso l'amministrazione centrale, gli uffici di Circolo e di Riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo, lire 280,000.

La facoltà di parlare spetta all'onorevole De Felice-Giuffrida.

(Non è presente).

Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrucci.

Ferrucci. Abbiamo qui uno stanziamento di 280,000 lire per il personale straordinario dell'ispettorato, il quale deve aggiungersi all'altro di 820,000, che è stato approvato nella parte ordinaria. Così sono 1,100,000 lire per questo ispettorato delle ferrovie.

Ma non basta, perchè una parte non piccola del personale del Genio civile è alla dipendenza dell'ispettorato, il quale quindi non sussiste se non per mezzo di aiuti ordinari e straordinari presi da altri elementi.

Di più bisogna avvertire che tutto questo personale straordinario delle strade ferrate, per il quale si spendono 280,000 lire, non è destinato a mansioni straordinarie, ma serve a supplire all'assoluta insufficienza del ruolo ordinario dell'ispettorato specialmente per il servizio amministrativo e contabile.

Mi pare che da queste considerazioni discenda la conseguenza che l'Ispettorato non è costituito in modo da potere regolarmente esercitare le funzioni attribuitegli.

Io anzi credo che, se questo ufficio ha dato sufficienti risultati, si deve al grandissimo zelo ed alla capacità degli ingegneri che ne fanno parte; ma sono ugualmente convinto che, con un ordinamento diverso e più razionale, si otterrebbe con la stessa spesa un maggiore effetto, e nello stesso tempo si potrebbe arrivare a questo risultato, di togliere quel corpo dallo stato di assoluto ristagno in cui si trova, ciò che scoraggia gli impiegati che lo compongono, ed impedisce loro di dare quel lavoro efficace, che se ne potrebbe sperare.

Prego quindi l'onorevole ministro di portare su questo la sua attenzione. Consultati i capi servizio dell'Ispettorato, e tutti gli ripeteranno che questo corpo ha in sé dei buonissimi elementi, ma che non può operare utilmente perchè non è bene ordinato.

Presidente. Rimane approvato il capitolo 296.

Capitolo 297. Indennità di trasferte al personale dello Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire 25,000.

Capitolo 298. Indennità di tramutamento, di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dello Ispettorato medesimo, lire 10,000.

Capitolo 299. Compensi e remunerazioni al personale dello Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire, 55,000.

Capitolo 300. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (*Spesa obbligatoria*), lire 5,000.

Capitolo 301. Spese a carico dello Stato per lavori di manutenzione straordinaria delle linee venete riscattate dallo Stato con la legge 25 giugno 1882, n. 871 (Serie 3ª) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 302. Compenso per danni ed interessi che eventualmente risultassero dovuti alla Società concessionaria della ferrovia da Torre Beretti al Gravelone presso Pavia, in dipendenza della causa vertente fra essa e la Amministrazione dei lavori pubblici per la

cessione dell'esercizio di detta ferrovia fatta dal Governo alla Società delle ferrovie meridionali (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Categoria seconda — *Spese di costruzione di strade ferrate*. — Capitolo 303. Linea Roma-Sulmona, lire 870,578.

Onorevole Cimati, ha facoltà di parlare.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghigi.

(*Non è presente*).

Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Lo Re Nicola.

Lo Re Nicola. Debbo fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella speranza di avere una risposta rassicurante. Questa mia speranza è fondata sulla considerazione che non si tratta già di fare nuovi studi, o di rintracciare nel bilancio un capitolo perchè si provvegga a quello che sto per raccomandare.

La costruzione del tronco di strada ferrata Bari-Locorotondo fu concessuta ad una Società importante, la quale dà pieno affidamento non solo per i capitali di cui dispone, ma anche per la sua moralità, avendo compiuto importanti costruzioni ferroviarie nel nostro paese.

Se non che il tronco di strada ferrata da Bari a Locorotondo non potrebbe dare risultati utili alla Compagnia concessionaria, allo Stato ed alle popolazioni di quelle regioni, se non si eseguisse la continuazione da Locorotondo per Martina Franca-Ceglie Messapica, a Francavilla Fontana. Con questo nuovo tronco si avrebbe una rete completa di ferrovie, la quale unirebbe le due provincie di Lecce e di Bari con molto profitto di quelle popolazioni.

Gli studi per la ferrovia Locorotondo-Francavilla Fontana sono già completi ed il progetto d'arte eseguito dall'ingegnere capo dell'ufficio tecnico provinciale cavaliere Pispico, è stato già presentato al Ministero dei lavori pubblici. Ma ancora il Consiglio superiore non ha approvato quel progetto. Sicchè avverrebbe questo, onorevole ministro, che si costruirebbe, (giacchè si darà mano ai lavori in ottobre o novembre prossimo) il tronco di ferrovia da Bari a Locorotondo, senza che per ora, per quanta diligenza abbiano messo gli amministratori della provincia di Lecce e dei Comuni interessati, si abbia la

speranza di vedere eseguito il tronco da Locorotondo a Francavilla Fontana.

Ora mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che si faccia, direi così, uno stralcio dal progetto di proseguimento del tronco da Locorotondo a Francavilla Fontana, accordando il sussidio chilometrico per il tratto da Locorotondo a Martina Franca.

Questa è una città importante della provincia di Terra d'Otranto, che ha patriottiche tradizioni; è laboriosa e industriale, e conta venticinque mila abitanti: due banche con capitali ingenti, uno stabilimento industriale, una società enologica.

Produce considerevole quantità di vini; ha neviere abbondanti, folti boschi e cave di pietra generalmente richiesta per le costruzioni.

Sicchè, data la spesa minima, perchè la distanza fra Locorotondo e Martina Franca non è che di 4 o 5 chilometri, io spero che il ministro darà affidamento a me ed alle popolazioni di quella regione che il sussidio chilometrico sarà esteso, nei limiti della legge, anche al tronco che deve congiungere Bari a Locorotondo e a Martina Franca; e che al più presto approvandosi il progetto di arte di tutta la linea fino a Francavilla Fontana, accorderà il sussidio in vista della domanda che sarà presentata dal Consorzio.

Lazzaro. Domando di parlare.

Lo Re Nicola. Mi auguro che l'onorevole Lazzaro appoggerà pure questo mio desiderio...

Lazzaro. Tutto il contrario!

Lo Re Nicola. Me ne duole, vuol dire che discuteremo. La Società concessionaria della Bari-Locorotondo è disposta a domandare il sussidio chilometrico anche per il tratto da me reclamato, e presenterebbe subito il progetto relativo. Io son certo che il ministro, ai termini della legge, vorrà concedere il sussidio anche per la costruzione del tronco da Locorotondo a Martina Franca. In tal modo quella città non dovrà aspettare ancora per congiungersi alla strada ferrata, e le popolazioni di Ceglie Messapica, Francavilla Fontana ed altre potranno sperare in un prossimo lieto avvenire.

Presidente. L'onorevole Lazzaro ha domandato di parlare?

Lazzaro. Debbo dire le ragioni per cui, mentre l'amico Lo Re invocava il mio consenso per una sua richiesta al ministro dei

lavori pubblici, io l'ho interrotto dicendo: tutto il contrario! Io non voglio oppormi a che il Governo accordi il sussidio chilometrico per la costruzione del tronco Locorotondo - Martinafranca, no; soltanto debbo far notare che c'è di mezzo una questione che bisogna prima risolvere.

La linea Bari - Locorotondo io spero che sarà costruita perchè una Società particolare si è formata e tutte le pratiche per la costruzione sono bene iniziate, ma vicino a Locorotondo c'è il comune di Cisternino, il quale da molto tempo ha chiesto che il prolungamento di quella linea passi per Cisternino ed ha fatto moltissime pratiche a questo scopo. Tale questione però, e va notato, è estranea al consorzio dei comuni della provincia di Bari: e per essa sono in conflitto fra loro i deputati della provincia di Bari con quelli della provincia di Lecce.

Io quindi prego il ministro di non impegnarsi, riservando la soluzione di quella questione a quando la linea sarà costruita.

Lo Re Nicola. Domando di parlare.

Presidente. Non posso accordargliene la facoltà, opponendovisi l'articolo 74 del regolamento. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Io spero di poter dare una risposta che sarà accolta benevolmente tanto dall'onorevole Lazzaro quanto dall'onorevole Lo Re. Quando sarà presentata una domanda regolare al Governo per un sussidio chilometrico a norma della legge del 1887, io la esaminerò e naturalmente non trascurerò di prendere in esame anche gli interessi di Cisternino.

Lo Re Nicola. Domando di parlare per un fatto personale.

Presidente. Ma non c'è fatto personale, onorevole collega.

Lo Re Nicola. Unicamente per dire all'onorevole Lazzaro che io m'interesso della questione che riguarda Cisternino, perchè quel Comune appartiene alla regione in cui sono nato e che qui rappresento.

Ringrazio pure l'onorevole ministro dell'affidamento che mi ha dato, e farò le necessarie pratiche perchè la Società concessionaria della Bari-Locorotondo presenti la domanda e il progetto occorrenti. Onorevole Lazzaro, auguro fortuna ai desiderii di Cisternino, sebbene non

volle far parte del Consorzio: ma Martinafranca abbia quanto le spetta.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 303 s'intende approvato.

(È approvato).

Capitolo 304. Eboli-Reggio, lire 1,283,387.

Su questo capitolo è iscritto l'onorevole Beniamino Spirito.

(Non è presente).

Capitolo 305. Cosenza-Nocera Tirrena, lire 157,601.

Su questo capitolo è iscritto l'onorevole Miceli, ma non è presente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Quintieri.

Quintieri. Altri oratori, prevenendo nella discussione generale il mio proponimento ed anche l'obbligo, che ho verso le popolazioni che rappresento, hanno opportunamente accennato ai bisogni locali ed agli impegni derivanti da leggi, per i quali non può mettersi in questione la prosecuzione ed il completamento della Cosenza-Nocera.

Le osservazioni, che essi hanno fatto, mi dispensano dall'insistere nel compito che mi era proposto e dall'entrare in particolari, che meriterebbero la maggiore considerazione, se le ristrettezze del bilancio non facessero ostacolo alla volontà del ministro.

Comprendo la necessità di ripartire in un numero maggiore di esercizi gli stanziamenti, che occorrono per portare a termine le opere pubbliche, che la Camera ha votato, e poichè questa ripartizione è il triste compimento dei sacrifici, che ci siamo imposti per restaurare la finanza, non invocherò ancora una volta il diritto, a cui si appellano quelle popolazioni, per avere uno sbocco alla linea ferrata del Tirreno, che è la loro comunicazione naturale e diretta coi centri più popolosi del Regno.

Ma mi limito, in questo momento, ad insistere per la pronta esecuzione del tronco Pietrafitta-Rogliano; perchè le difficoltà finanziarie alle quali dobbiamo rassegnarci, sarebbero, a mio credere, male intese, se la costruzione dei nuovi tronchi non fosse subordinata alla utilità di quelli costruiti, e se non si desse la precedenza a quei lavori che sono indispensabili per attivarne l'esercizio.

E questo è precisamente il concetto al quale si è ispirata la Camera votando l'or-

dine del giorno con cui s'invitava il Governo a provvedere, prima di ogni altra cosa, alla sistemazione delle strade già fatte, ed al completamento di quelle in corso di costruzione, ripartendo fra esse i fondi disponibili.

Nel tronco Cosenza-Pietrafitta abbiamo speso più di 7 milioni; ed il qualsiasi beneficio, che se ne potrebbe trarre, andrà in grandissima parte perduto finchè Pietrafitta non sarà congiunto con Rogliano, che è il centro di quella regione, ed il punto in cui la linea diventa accessibile a tutti i Comuni che sono sulle falde della Sila e nella valle del Savuto.

Un tronco di ferrovia da Cosenza a Rogliano, come sezione razionale della Cosenza-Nocera, s'intende, e può essere proficuamente esercitato; ma una congiunzione ferroviaria tra Cosenza e Pietrafitta, isolatamente presa, non ha valore alcuno.

Certamente non otterremo da quel tronco tutta la remunerazione di cui è capace, finchè esso non allaccerà Cosenza alla Eboli-Reggio, che è lo scopo per cui la linea fu decretata; ma, provvisoriamente, servirà pure a qualche cosa, perchè a ben quattro mandamenti apre una nuova via per l'interno della provincia e richiamerà a sè tutta l'attività ed il traffico che ora si concentra sulla nazionale, che traversa il Piano del Lago.

La scarsa dotazione del bilancio, per la quale siamo costretti a ritardare in generale l'esecuzione delle opere pubbliche, ci consiglia l'acceleramento di alcuni lavori che, allo stato in cui ora si trovano, non si possono utilizzare, pur non richiedendo moltissimo per soddisfare almeno in parte ai bisogni per cui furono intrapresi.

Io prego dunque il ministro di provvedere sollecitamente all'appalto del secondo tronco della Cosenza-Nocera, perchè, quando i bisogni sono molti e i mezzi sono limitati, l'amministratore saggio ha ancora una risorsa se gli è possibile di ricavare un maggior profitto dai capitali impiegati e dalle spese fatte.

Questa è la raccomandazione e la preghiera che io rivolgo all'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Quintieri non posso presentemente dire altro che questo: che la somma stanziata complessivamente per la linea Cosenza-

Nocera non è che di 7 milioni e 900 mila, mentre la linea stessa costa oltre 40 milioni. Ora, per costruire i tronchi che eccedono gli stanziamenti, occorrerà iscrivere in bilancio oltre 32 milioni, ciò che non potrà farsi se non nel secolo venturo, quando vi saranno somme disponibili.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo 305.

Capitolo 306. Linea Gozzano-Domodossola, lire 3,133,444.

Capitolo 307. Linea Cuneo-Ventimiglia, lire 712,280.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

Buttini. Io non farò qui osservazioni relativamente alla cifra dello stanziamento.

I fondi stanziati per le costruzioni nuove in realtà si riducevano ai 7 milioni e non si poteva quindi stanziare di più per questa linea. Solo desidero d'averne alcuni schiarimenti dall'onorevole ministro in ordine alla erogazione di questa spesa.

Questa spesa è destinata, come dice la nota del bilancio, tassativamente al tronco Limone-Vievola. Ed è appunto questa così tassativa destinazione del capitolo che mi obbliga a parlare.

Prego l'onorevole ministro di rilevare come, in questo modo, si andrà sino a tutto il giugno 1897 senza aver dato principio al tronco di Vievola-Tenda.

Io non parlo, come vede l'onorevole ministro, di tutta la linea; parlo unicamente del piccolo tronco di 7 od 8 chilometri che occorre costruire perchè la grande galleria del colle di Tenda non sia perfettamente inutile, onde questa grande galleria abbia almeno il suo sbocco verso una stazione ferroviaria.

Certamente la completa costruzione del tronco Vievola-Tenda richiederà, per lo meno tre o quattro anni di tempo; ed allora se non si pensa, almeno per il bilancio 1897-98, a fare un primo stanziamento per questo tronco, noi avremo in Italia, dove vi sono già ponti ferroviari senza ferrovie, stazioni ferroviarie senza strade d'accesso, avremo anche una terza singolarità, quella d'una grande galleria di 8,800 metri che non avrà uno sbocco verso una stazione ferroviaria.

Io quindi prego l'onorevole ministro a dirmi solamente questo: se gli studi del tronco Vievola-Tenda siano ultimati; se siansi risolte finalmente le questioni di sistema che pare che ne ritardassero l'approvazione defi-

nitiva: e lo prego di dirmi infine anche una parola tranquillante in quanto alla destinazione dei primi fondi disponibili.

Voglia l'onorevole ministro nel rispondermi ritenere questa circostanza ancora: che si tratta qui d'una ferrovia la quale è contemplata dall'articolo 15 della legge del 1879; di una linea per cui la Provincia interessata votò l'aumento di un decimo sul contributo obbligatorio, il che dava un diritto di preferenza nella costruzione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rovasenda.

Rovasenda. Dirò pochissime parole, per essere ossequente alla raccomandazione di brevità fatta questa mane da chi presiedeva, raccomandazione alla quale io credo si associ oggi l'onorevole nostro presidente.

Presidente. Di gran cuore.

Rovasenda. E tanto più sarò breve, essendo stato preceduto dall'onorevole Buttini.

Mi limiterò ad alcune considerazioni di fatto, ad alcuni ricordi, nella lusinga, che essi uniti alle osservazioni del mio collega Buttini, mi valgano dall'onorevole ministro Perazzi dichiarazioni meno sconcertanti di quelle da lui fatte nelle sedute delli 12 e 18 corrente.

Nel dicembre dell'anno scorso gli onorevoli Biancheri, Pisani ed io, avemmo una conferenza coll'onorevole Saracco, allora ministro dei lavori pubblici, sullo stato dei lavori della Cuneo-Ventimiglia, ed il ministro Saracco formalmente ci dichiarava che si sarebbe servito di tutti i mezzi che erano in suo potere, per fare accelerare i lavori della galleria, assicurandoci contemporaneamente, noti bene, onorevole Perazzi, *contemporaneamente*, che avrebbe regolato la costruzione dei tratti di Galleria Vievola e Vievola-Tenda in modo che non vi fosse perdita di tempo. Ci assicurava cioè che le opere per spingersi con la ferrovia da Vievola a Tenda sarebbero state appaltate e condotte in guisa, che la loro ultimazione coincidesse con quella dell'altro tratto Limone-Vievola. Come mai si accamperebbero ora per l'appalto del tronco Vievola-Tenda difficoltà finanziarie, che non si accampavano pochi mesi or sono, senza che nulla nell'intervallo di tempo vi sia di mutato, tranne il ministro?

Onorevole ministro Perazzi, il compimento della linea sino a Tenda è un impegno di onore per il Governo, e sarebbe una im-

ralità il mancarvi, oltre che sarebbe sconveniente e ridicolo. Senta che cosa diceva alla Camera il suo predecessore onorevole Saracco due anni or sono: « Io credo assolutamente necessario, poichè i lavori si stanno compiendo sino a Vievola, condurre la linea almeno sino a Tenda, poichè sarebbe una cosa sconveniente e, mi si permetta la parola, anche ridicola che una strada, la quale ha già costato tanti milioni, si arrestasse a Vievola, anzichè andare sino a Tenda. »

Io spero che l'onorevole Perazzi provvederà a che questa sconvenienza e questa ridicolaggine non avvengano, impedendo così che le popolazioni si facciano ogni giorno più scettiche sulla serietà e sull'attendibilità delle promesse, non dico ministeriali, ma governative, perchè, convenendo con quanto così giustamente diceva stamane l'onorevole Lucifero, certi impegni debbono avere una continuità, ancorchè vi sia cambiamento di ministri al governo della cosa pubblica.

Ambrosoli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Ambrosoli. L'egregio collega Rovasenda ha detto che sarebbe *sconveniente e ridicolo* se il Governo non mantenesse verso le popolazioni l'impegno di compiere la linea fino a Tenda.

Ma io credo che la questione debba essere posta in modo più generale; che cioè debba ricercarsi quale scopo ebbe il legislatore ordinando la costruzione di quella linea di costo e difficoltà enormi; se, cioè, abbia inteso di stabilire una linea di comunicazione con Tenda, o piuttosto di stabilire una linea commerciale e militare tra Cuneo e Ventimiglia.

Ora il fatto che, con dispendio non lieve, l'Italia ha scavata per la strada ordinaria una galleria per la quale carri e pedoni percorrono nelle viscere della terra più di tre chilometri, e ciò al solo scopo di risparmiare dieci chilometri di percorso ed un dislivello di 500 metri, sta a dimostrare che agli interessi locali si volle provvedere e si è provveduto.

Ma dopo ciò la linea ferroviaria non rappresenta più un interesse locale, rappresenta un interesse nazionale.

Mosso dalle parole dell'onorevole Rovasenda, e sebbene io non avessi nessuna intenzione di parlare, vorrei domandare all'onorevole ministro se creda possibile che la linea Cuneo-Tenda venga prolungata fino a raggiun-

gere il suo capo necessario e naturale, che è Ventimiglia.

Per raggiungere questo punto tutti sanno che è indispensabile o intendersi con la Francia o variare il tracciato originario, abbandonando la valle della Roia.

Io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e potrei domandare anche al ministro degli esteri se credono possibile di entrare in trattative con la Francia, per proseguire da Tenda a Fontana e alla Dogana di Piana, e quindi assicurare il percorso completo da Cuneo a Ventimiglia. Parlare di modificazioni di tracciato vorrebbe dire ingolfarsi in un progetto possibile tecnicamente ma forse impossibile finanziamente.

A questi lumi di luna parlare di spendere 20 o 30 milioni non lo credo possibile, e non credo nemmeno che il collega Rovasenda lo vorrebbe. Così che io vorrei limitare la questione a domandare al ministro se creda che il proseguimento della linea Cuneo-Ventimiglia sia possibile d'accordo con la Francia.

Presidente. Qui non si parla di proseguimento di linee. Se entriamo su ciascun capitolo a parlare di nuovi tracciati non la finiremo più.

Ambrosoli. Scusi, la mia tesi si collega necessariamente con quanto ha detto l'onorevole collega. Ora io dico che, per raggiungere lo scopo indicato dall'onorevole Rovasenda, si sciuperebbero semplicemente dei milioni.

Rovasenda. Chiedo di parlare.

Presidente. Non posso dargliene facoltà.

Rovasenda. Per deferenza al presidente tacio; limitandomi solo ad osservare all'onorevole Ambrosoli, che, se egli sapesse che la località di Vievola è un prato, riconoscerebbe che una ferrovia che ha costato finora tanti milioni non può finire in un prato. Si vada a Tenda, poi si vedrà.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Il problema è molto diverso e più modesto; il problema è semplicemente questo. Ho già detto in una seduta precedente, che, per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia come per altre ferrovie, col programma finanziario che ci è imposto si arriva all'assurdità, cioè si arriva a questo risultato che, dopo avere speso circa 30 milioni per la ferrovia Cuneo verso Ventimiglia, e dopo avere fatto un grande sforzo

per uscire dalla galleria di Tenda, l'opera riuscirà in un prato a Vievola.

Ma gli onorevoli Rovasenda e Buttini si sono limitati ad una domanda molto modesta, ed è che per lo meno la strada si prolunghi fino a Tenda.

Ora a me duole dover dichiarare agli onorevoli Buttini e Rovasenda che mantenendo la politica del precedente e dall'attuale Ministero di ridurre il fondo per le costruzioni ferroviarie a 25 milioni e mezzo non si avranno disponibili per nuove costruzioni che 8 milioni e mezzo nel 1900. Prima di quell'epoca, continuando questa politica, il Ministero dei lavori pubblici non avrà modo di iniziare alcuna nuova costruzione ferroviaria. Rimarrà allo stato in cui si trova la stazione di Trastevere, senza il congiungimento con Termini che sarebbe pure necessario; rimarrà la Cuneo-Tenda in quel tal prato di Vievola; rimarrà la Borgo San Donnino con il ponte sul Po senza che sia possibile esercitarla.

Questa è la conseguenza dell'attuale politica finanziaria.

Biancheri. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Biancheri. A me parve che l'onorevole Ambrosoli abbia fatta un'osservazione di qualche importanza intorno alla quale io non voglio trattenermi.

Gli onorevoli Rovasenda e Buttini si sono occupati della prosecuzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia dallo sbocco della galleria al primo luogo abitato che è Tenda. L'onorevole ministro ha dato loro qualche spiegazione accennando soltanto al tratto di ferrovia Tenda-Vievola.

Ora mi permetta l'onorevole ministro di osservare che la legge non dispone soltanto per quel tratto di ferrovia, che conduce da Vievola, ossia dalla galleria, a Tenda; ma prescrive che la ferrovia sia continuata sino a Ventimiglia.

Sta bene che l'onorevole ministro si occupi di quel primo tratto, per il quale la ferrovia avrà una stazione nell'abitato, ma non vi è ragione per la quale egli non debba occuparsi della prosecuzione della ferrovia sino al limite che dalla legge stessa le è assegnato, ossia a Ventimiglia.

Ed a questo riguardo mi permetto di pregare l'onorevole ministro di ordinare gli studi definitivi del tronco, che andrebbe appunto

dalla stazione di Tenda, quando fosse costruita, sino a Ventimiglia; perchè se questi studi definitivi non fossero condotti a termine, sarebbe più difficile che l'onorevole ministro potesse poi provvedere in quel modo che stimasse più opportuno, al compimento della linea.

Chieggo al ministro, che la legge innanzi tutto sia rispettata e che non si pensi solamente alla costruzione della ferrovia da Vievola a Tenda, ma anche al tratto successivo da Vievola a Ventimiglia, e che in secondo luogo faccia in modo, che gli studi per la ferrovia da Tenda al mare, che da un pezzo sono promessi, siano compiuti definitivamente.

Io spero che il Governo vorrà provvedere affinché, sia per questa ferrovia che per tutte le altre, alle quali ha accennato l'onorevole ministro, si eseguiscano le disposizioni di legge per modo, che siano appagate le aspirazioni di quelle popolazioni, come furono appagate quelle delle popolazioni di altre parti d'Italia.

Presidente. Onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole mio amico Biancheri non posso rispondere che con queste sole parole di conforto: che le leggi saranno rispettate, che nessuna linea sarà radiata dall'elenco, e che tutto ciò, che il legislatore ha disposto, sarà mantenuto.

Ricordo che nel 1889, quando feci l'esposizione finanziaria, un egregio collega mi interruppe dicendo: che le leggi si revocano; ed io risposi: Io non le revoco. L'ho detto allora e lo ripeto adesso, perchè quando il legislatore ha promesso alle popolazioni di fare un determinato numero di ferrovie, sarebbe una gravissima ingiustizia l'aver mantenuta la promessa della legge per una parte d'Italia e non mantenerla per le altre parti. *(Benissimo!)*

Questo è il mio pensiero.

Quanto al proseguimento della Cuneo-Ventimiglia occorrerebbe spendere, secondo i preventivi, (che sono assai spesso superati) almeno 50 milioni ancora. Onorevole Biancheri, vivremo tutti e due per vedere questa linea compiuta?

Presidente. Lo auguriamo tutti di cuore.

Perazzi ministro dei lavori pubblici. Sopra tutto lo auguro di cuore al mio collega che è così utile al Paese.

Ad ogni modo, ritenuto pure che la spesa si mantenga nei limiti indicati dai preventivi, veda l'onorevole Biancheri qual'è il problema. Come si provvederà se si mantiene il fondo per le costruzioni ferroviarie nei limiti dei 25 milioni e mezzo, come fu proposto dal precedente Ministero e come fu accettato dal Ministero attuale?

Infatti non si avranno disponibili che 8 milioni e 1/4 nel 1900, e 9 milioni nel 1901 per soddisfare ai bisogni ed alle aspirazioni di tutte le linee, che non sono ancora costruite e per le quali la spesa preventivata è di oltre 400 milioni.

Vede, onorevole Biancheri; che genere di problema dovrà risolvere quel Ministero che a quell'epoca si troverà a questo posto, perchè il Ministero presente non può dar nulla alle ferrovie non ancora in costruzione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Biancheri.

Biancheri. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni testè fatte in seguito alle mie osservazioni, e di buon grado ne prendo atto.

Mi permetto poi di dire che, in quanto all'ammontare della spesa, reputo che essa non sia così ingente come ritiene l'onorevole ministro, ma non è nell'animo mio di sollevare alcuna discussione in proposito.

In quanto alla politica finanziaria del Ministero, io stimo che e Governo e Parlamento, se vi sono aspirazioni, giustificate da leggi approvate, e non ancora appagate, debbano provvedere affinché le speranze concepite dalle popolazioni e gli affidamenti dati dalla legge sieno mandati ad effetto, sì e come lo furono per altre popolazioni d'Italia. È questione di pura giustizia!

Presidente. Rimane approvato il capitolo 307.

Capitolo 308. Macerata-Abbacina, 210,445 lire.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricci Paolo.

Ricci Paolo. Chiesi l'altro giorno di parlare per fare una raccomandazione circa la velocità del treno Ancona-Roma e circa una fermata a Porto Recanati. Sono dolente d'incomodare oggi di nuovo l'onorevole ministro per fargli un'altra raccomandazione. E la raccomandazione questa volta si riferisce alla stazione di Porto Civitanuova sulla linea Fabriano-Macerata-Albacina. Quando fu costruita la

linea Fabriano-Macerata-Albacina si usufruirono le stazioni di transito che esistevano tanto a Fabriano quanto a Porto-Civitanuova. Nè si pensò che, diventando queste stazioni di testa di linea, sarebbero state soggette ad un maggior movimento e quindi avrebbero avuto bisogno di un maggiore sviluppo per le manovre dei treni ed altro.

Sono notevoli i danni che a due strade principali di serie, la Carrareccia e l'Aprutina, derivano per la continua chiusura dei passaggi a livello che le attraversano. Assai spesso i passeggeri che si dirigono alla stazione di Porto Civitanuova non possono partire perchè le manovre impediscono il transito, ed alle diligenze ed ai legni di potere arrivare alla stazione in tempo opportuno.

Il Consiglio provinciale si è occupato diverse volte di questa questione; e ultimamente, con una sua deliberazione, si rivolgeva al ministro perchè facesse cessare lo sconcio, e risparmiasse alla Provincia il dispiacere di ricorrere alle vie giudiziali per far cessare questo inconveniente.

Il Ministero fino ad ora non ha dato nessuna risposta, ed io pregherei il ministro di fare studiare la questione dall'ispettorato generale, il quale più volte ebbe ad occuparsene ed ha più volte riconosciuto il buon diritto della provincia di Macerata, perchè questo inconveniente debba cessare.

Sono persuaso che, studiando la cosa, egli riconoscerà il diritto della provincia di Macerata, e farà cessare uno stato di cose, che è dannoso alla libera circolazione delle due strade provinciali interessantissime quali sono quelle che ho sopra accennate e recano grave disagio al movimento commerciale e grave incomodo alla popolazione di quella regione.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Ricci mi piace di rispondere, come ho risposto l'altro giorno ad un rappresentante di Bari, il quale si doleva appunto, che anche a Bari vi era un passaggio a libello prossimo alla città, che separava la città urbana dalla parte dove sono le officine, e si doleva assai che vi fosse una frequente interruzione nelle comunicazioni. Io gli rispondeva, citando l'esempio di Novara. Questa città ha un'interruzione sulla grande strada del Sempione, non solo per il passaggio dei

treni, ma anche perchè la stazione ha invaso lo stesso passaggio a livello.

Anche noi abbiamo tentato le vie giudiziali, ma ci hanno opposto eccezioni di competenza e siamo riusciti a nulla, sicchè io consiglio l'onorevole Ricci di non ricorrere a quel mezzo. Piuttosto io credo che sia da vedersi, se nel disegno di legge, che spero discuteremo fra pochi giorni, intitolato: « Lavori e provviste » non sia possibile nel fondo degli imprevidi di provvedere anche a questo bisogno.

Ricci Paolo. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

Presidente. Ne ha facoltà.

Ricci Paolo. Qui non si tratta di una spesa che faccia carico alla cassa patrimoniale; ma di nuove costruzioni. Perchè le stazioni tanto di Fabriano che di Civitanova, erano in buonissimo stato per fare il servizio di transito; ma, dacchè sono diventate testa di linea, esse non corrispondono più alle necessità del servizio.

I binari di scambio sono talmente corti che i treni-merci, composti a norma delle convenzioni ferroviarie, non possono entrarvi.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 308 s'intende approvato.

Capitolo 309. Linea Benevento-Avellino, lire 420,561.

Capitolo 310. Linea Taranto-Brindisi (*per memoria*).

Capitolo 311. Linea Messina-Patti-Cerda, lire 1,386,773.

Capitolo 312. Linea Siracusa-Licata, (*per memoria*).

Capitolo 313. Linea Cuneo-Mondovì, (*per memoria*).

Capitolo 314. Linea Lecco-Como (*per memoria*).

Capitolo 315. Linea Ponte S. Pietro-Seregno, lire 354,215.

Capitolo 316. Linea Parma-Brescia-Iseo, (*per memoria*).

Capitolo 317. Linea Mestre-S. Donà-Portogruaro, lire 18,365.

Miceli. Sono iscritto al capitolo 306!

Presidente. Non era iscritto e, del rimanente, il 306 è passato da un pezzo.

Miceli. Ma non è stato letto.

Presidente. Sissignori! Si è discusso fino ad ora sul 307 ed il 308!

Miceli. Mi permette di dire due parole?

Presidente. Non posso, il capitolo è già passato!

Miceli. Ma siamo ancora al titolo delle ferrovie.

Presidente. Trovi un altro capitolo.

Capitolo 318. Linea Ferrara-Rimini, lire 186,261.

Capitolo 319. Linea Salerno-San Severino, lire 95,181.

Capitolo 320. Linea Foggia-Lucera, (*per memoria*).

Capitolo 321. Linea Candela-Rocchetta Melfi. (*per memoria*).

Capitolo 322. Linea Valsavoja-Caltagirone, lire 36,709.

Capitolo 323. Linea Ceva-Ormea, lire 150,204.

Capitolo 324. Linea Portogruaro-Casarsa, (*per memoria*).

Capitolo 325. Linea Treviso-Motta, lire 113,734.

Capitolo 326. Linea Macerata-Civitanova, lire 38,736.

Capitolo 327. Linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, lire 1,634,552.

Su questo capitolo vi è il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a sollecitare, in omaggio alla legge e ai giusti voti del commercio e della classe lavoratrice, il compimento della linea ferroviaria Fabriano-Sant'Arcangelo.

« Vendemini, Budassi, Celli, Stelluti-Scala, Zavattari, Costa Andrea, Fazi, Taroni, Marescalchi A., Caldesi, Costa Alessandro, Pais, Socci, Cimati, Diligenti, Casilli, Ricci Paolo, Credaro, Bassetti, Cavallotti, Pansini, Brunnicardi, Guj, Sacchi, Elia, Carrotti, Magliani, Bonacci, Ghigi, Morandi, Panattoni, Rossi Rodolfo, Fortis, Barzilai e Bertesi. »

Onorevole ministro, accetta quest'ordine del giorno?

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Veramente io non so a che cosa miri quest'ordine del giorno, perchè su questa linea ci è un tronco appaltato, e c'è una lite pendente con l'appaltatore.

Ora, se la portata dell'ordine del giorno

è che io non faccia valere i diritti dello Stato, lo respingo; se poi ha un'altra portata, allora mi riservo di rispondere quando ne avrò sentito lo svolgimento.

Presidente. L'onorevole Vendemini ha facoltà di parlare.

Vendemini. Poche parole basteranno per svolgere l'ordine del giorno che ha la sua importanza sia per l'obbietto in sè, sia per le numerose sottoscrizioni di valorosi colleghi.

Onorevole ministro, Ella ricorda senza meno che qualche tempo fa venne da Lei una Commissione delle Romagne per recarle il voto di quelle popolazioni, per il compimento della linea ferroviaria Fabriano-Sant'Arcangelo, tanto reclamata da ragioni e da interessi di vario genere, ma tutti gravi.

Ella sa che giorni sono accaddero in Sant'Arcangelo fatti dolorosi, che rivelano come le condizioni di quella popolazione siano quanto mai stremate, come la miseria sia gravissima, e ciò non per inclemenza di suolo o di cielo, ma per mancanza assoluta di lavoro. Con tutto ciò, conoscendo le condizioni del bilancio, noi non avremmo presentato questo ordine del giorno se non avessimo creduto che fosse per noi un atto di dovere reclamare un atto di giustizia.

La linea Sant'Arcangelo-Fabriano appartiene alle ferrovie comprese nella legge del 1833, che dovevano essere ultimate nel 1897.

So che la legge del 1892 tolse effetto a quella del 1833, e l'onorevole ministro mi accenna che purtroppo con quella legge si portava all'infinito l'obbligo del Governo di completare quelle linee. Ma so pure, onorevole Perazzi, che per quella legge del 1892 si faceva obbligo al Governo di presentare in breve un nuovo disegno con cui si fosse delimitato il termine per quel completamento.

Proponga adunque il Governo la nuova legge, che è poi un atto di giustizia; e si sappia finalmente quando quelle linee potranno essere ultimate.

Io comprendo che, dietro l'effetto negativo avutosi da molte ferrovie in Italia, si fosse potuto anche fare a meno della Sant'Arcangelo-Fabriano; ma, una volta costruita la linea per una buona parte, è utile, è giusto che essa vada a morire fra i monti, là, tra il Feltro ed il Feltro dantesco, senza nessun scopo, senza ragione, senza interesse alcuno?

Onorevole ministro, io non ho una gran fede negli Istituti militari, ma ho sempre

sentito dire che quella linea aveva un carattere strategico, e mi ricordo pure che un nostro collega d'allora, il generale Corvetto, reclamò più volte il sollecito compimento della linea perchè egli diceva esser quella la sola che potesse, in caso di guerra, proteggere dai pericoli della costa adriatica un esercito viaggiante verso la Capitale. Anche lo Stato Maggiore dell'esercito, dopo essersi lungamente occupato del tracciato di quella linea, ne sollecitò la costruzione.

Ora invece essa è divenuta la Cenerentola del suo gruppo, da favorita che doveva essere, perchè (onorevole ministro, mi renda giustizia) con leggi letificate dall'aria calma mattinata si vanno levando dal limbo alcune di queste linee, che proprio dovrebbero trovarsi alla pari con la Sant'Arcangelo-Fabriano, e si fanno convenzioni per costruirle. Ed ecco un'altra ragione di offesa alla giustizia.

Eppoi, onorevole ministro, Ella ha lamentato che tante ferrovie nostre abbiano dato un consuntivo molto lontano dal preventivo che si era fatto, e ciò con grande soddisfazione degli assuntori, portando a danno dello Stato un carico di parecchie diecine ed anche di centinaia di milioni!

Questa invece ha dato dei residui attivi che si dovrebbero, e mi pare giusto, destinare a compimento della linea stessa, cominciando intanto il tronco che da Sant'Arcangelo va verso Urbino pel Montefeltro.

Onorevole ministro, mi dia un affidamento che quella linea sarà completata in un tempo relativamente breve.

Io non voglio esser profeta di sciagura; ma ho detto prima, che fatti dolorosi sono avvenuti e temo che altri ne avvengano. Io non le domando dei milioni, ma le chiedo di dare una parola di conforto a quelle popolazioni; perchè quando poi certi fatti sciagurati sono accaduti, non si provvede con i carabinieri e con le condanne. Vede, onorevole ministro, io, che appartengo ad un partito che è quasi *ex-lege*, parlo come un conservatore; ed è naturale perchè da due mesi sono amico del Governo (*Si ride*). Sì, siamo amici del Governo, ma di fede un po' sospetta da ambedue le parti. Ella pertanto mi dia questa parola d'affidamento per tranquillare in me questa fede, che non è quella di San Paolo. E non faccia arrivare fino alla mia Romagna quel paragone lamentato da Lei stamane, *del meglio e del peggio, del pre-*

sente e del passato. Ella lo ha deplorato quel triste paragone, e lo deploro anch'io, perchè per quanto sia brutto il presente io non inneggerò mai al passato. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costa Alessandro.

Costa Alessandro. Anche a nome degli onorevoli De Riseis Giuseppe e Galletti io mi permetto, dopo le parole pronunziate dall'onorevole Vendemini, di pregare l'onorevole ministro di voler affidare le popolazioni che stanno lungo la progettata linea subappennina (che dovrebbe essere la prosecuzione della Fabriano-Sant'Arcangelo), che il progetto di quella linea non verrà completamente abbandonato, ma sarà tenuto presente sino a quando giunga il momento opportuno per attuarlo. Questo solo io domando: che l'onorevole ministro ci affidi che quelle Province non saranno abbandonate.

Presidente. Onorevole ministro...

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Vendemini non posso rispondere che in questi termini.

La linea Fabriano-Sant'Arcangelo è una delle più fortunate, essendo una delle poche linee che hanno un tronco in costruzione. I pochi tronchi, presentemente in costruzione e che, forse, rimarranno per lungo tempo in costruzione, sono questi: Cuneo-Ventimiglia (la galleria di cui si è parlato poco fa); Santo Stefano-Sarzana (una piccola strada di 7 chilometri); l'Aulla-Lucca, (un breve tronco di 9 chilometri); ed il tronco Pergola-Aquilagna di 25 chilometri sulla Fabriano-Santo Arcangelo.

Nessuna linea si trova dunque in migliori condizioni di questa.

L'onorevole Vendemini desidera che io prometta che, nella prima legge ferroviaria che si farà, per assegnare nuovi fondi alle linee non costruite, si comprenda la somma necessaria per completare la Sant'Arcangelo-Fabriano; verrà anche la sua volta, ma occorrono 30 milioni.

Vendemini. Quando verrà?

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Dopo il 1900. Finchè rimango io, non posso dire altro.

Vendemini. Le auguro vita lunga.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. La politica dell'attuale Ministero è di mantenere la spesa per costruzioni ferroviarie nei limiti di 25 milioni e mezzo, come era stato pro-

posto dal precedente Ministero. In tale condizione di cose per queste linee saranno disponibili nel 1900, 8 milioni e un quarto, e un po' più negli anni successivi. Più di questo non posso promettere.

Presidente. Onorevole Vendemini, insiste?

Vendemini. Io insisto; tanto più che non è che un voto platonico che io domando ai colleghi, e credo che i colleghi, a qualunque partito appartengano, non ce lo negheranno.

Costa Alessandro. E per me?

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Domando scusa all'onorevole Costa Alessandro, al quale non posso dare che il medesimo affidamento da me dato all'onorevole Biancheri, e all'onorevole Vendemini, cioè che, finchè rimarrò io qui, le leggi saranno rispettate e nessuna linea sarà abbandonata; ma quanto a destinare fondi nuovi a linee che presentemente non hanno fondi, bisogna attendere il 1900.

Vendemini. Mi riservo di riproporre il mio emendamento a miglior tempo sotto auspici più favorevoli.

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

Capitolo 328. Linea Teramo-Giulianova, lire 10,441.

Capitolo 329. Linea Moretta-Saluzzo, lire 11,443.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghigi.

Ghigi. Una semplice raccomandazione.

Intendo parlare della linea Bologna-Verona, una linea per la quale gli enti locali si sono onerati e dovranno onerarsi, per un seguito di molti anni ancora, di contribuzioni e di spese tutt'altro che lievi.

E ricordo di avere nel 1893, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, fatte vive premure al ministro del tempo perchè avesse voluto provvedere alla presentazione di quella tal legge, che a termini dell'altra precedente del 1892, doveva essere presentata non oltre il 1893, per definire la questione complessa delle linee complementari; e ricordo altresì di avere pur anche chiesto che frattanto si volesse disporre di quei 4 milioni, giacenti da anni fra i residui, per completare il tronco che oggi si ferma a San Felice, prolungandolo appunto fino ad una delle stazioni intermedie, a Poggiorusco, della linea Suzzara-Ferrara.

Ora la legge, che il ministro del tempo promise di presentare in termine brevissimo, è ancora di là da venire, ed io, che ho ben tenute presenti le discussioni seguite qua dentro in questi giorni, e le dichiarazioni sconfortanti che il ministro ha dovuto frequentemente fare all'assemblea, non insisterò ora sulla presentazione di essa legge, ma dirò bensì al ministro: voi avete quattro milioni di residui; di questi residui vi siete valso abbastanza ormai per fare forse il servizio del Tesoro; ma ora che al Tesoro avete provveduto, spendeteli per migliorare, per completare in qualche modo le nostre imperfette comunicazioni ferroviarie.

Il tronco Bologna-San Felice si perde in mezzo ad una valle; prolungatelo una buona volta fino alla stazione di Poggiorusco sulla linea Suzzara-Ferrara: così almeno potremo, per fino a che la linea non sia compiuta, comunicare, sia pure indirettamente, con Mantova e Verona.

Io ho avuto, a questo proposito, degli affidamenti e delle promesse formali dai ministri passati; ed ho anche qui una gentile comunicazione dell'attuale ministro con la quale mi dà precise e categoriche assicurazioni.

Siccome però fin qui non vidi neanche il più lontano indizio del principiare dei lavori, così insisto ancora una volta perchè l'onorevole ministro voglia fare qui pubbliche e solenni ed impegnative dichiarazioni, le quali acquietino le legittime impazienze di quelle popolazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Mi permetta la Camera che io dica poche parole, sopra un argomento importante.

L'onorevole ministro ha dichiarato che nel prossimo bilancio, per la ferrovia Cosenza-Nocera, non vi sono che 154,000 lire disponibili.

Ora io non ho compreso proprio la ragione di questo stanziamento, perchè con l'onorevole Saracco eravamo d'accordo che la ferrovia non poteva essere assolutamente troncata a Pietrafitta, e doveva continuarsi almeno per ora fino a Rogliano.

Io vorrei pregare, in nome della giustizia, e degli interessi di popolazioni che hanno diritto ad essere rispettate, l'onorevole ministro di fare in modo che questa ferrovia

Cosenza-Nocera, per la quale nel 1888 fu stabilita una dotazione di 40 milioni, non sia troncata al nono chilometro.

Fra giorni sarà consegnato il primo tronco Cosenza-Pietrafitta. Ebbene, che cosa pensate di fare quando questo tronco sarà finito? Non volete proseguire la linea?

La legge che decretò quella strada e stabili per essa la somma di 40 milioni, risale a 17 anni fa.

È possibile che ora, appena iniziata, sia abbandonata? Questa non è cosa tollerabile, e noi non la tollereremo. (*Oh! oh!*) Poichè noi paghiamo per le altre ferrovie, abbiamo il diritto di dire ai cittadini delle altre regioni d'Italia: voi dovete compiere lo stesso dovere verso di noi.

Sono sicuro quindi che l'onorevole ministro mi confermerà l'assicurazione dell'onorevole Saracco, che il danaro per continuare questa ferrovia si troverà e si iscriverà nel bilancio.

Prego il ministro di fare in modo che vengano abbandonati certi progetti diretti unicamente ad impedire che questa linea sia proseguita e di attenersi al progetto fatto sotto gli auspicii dell'onorevole Finali, che ne portava la spesa a 45 milioni o poco più.

Io spero che l'onorevole ministro, che è uomo tecnico e coscienzioso, riconoscerà giusti i miei reclami, e procurerà di trovare i danari per questa ferrovia, come si sono trovati per tante altre, perchè i cittadini della Calabria hanno diritto di non essere considerati gli ultimi.

Ed ora debbo...

Presidente. Ma, onorevole Miceli, abbia la bontà di far presto.

Miceli. ... debbo dire due parole sull'ampliamento della stazione di Cosenza che trovasi in uno stato indecentissimo.

Prima si diceva che la stazione non si poteva ampliare, non sapendosi quale sarebbe stato il tracciato della Cosenza-Nocera; oggi, che il tracciato è fatto, perchè già c'è il tronco Cosenza-Pietrafitta, si deve fare in modo che la stazione sia degna del capoluogo di Provincia, e degna anche del movimento che c'è su quella linea.

Finalmente prego l'onorevole ministro di fare ciò che io chiesi all'onorevole Saracco, l'anno scorso, cioè gli studi per il tratto della ferrovia, che dovrà costruirsi indubitabilmente fra Cosenza e Paola.

L'importanza di questa ferrovia è grandissima, e, quando gli studi si saranno compiuti, non sarà difficile trovare una Società, la quale ne assuma la costruzione, soddisfacendo così le legittime aspirazioni di quelle popolazioni.

Io quindi confido nella giustizia e nella capacità dell'onorevole Perazzi, come ho detto ieri parlando della bonifica della Valle del Crati.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. A questo povero ministro dei lavori pubblici è dato almeno il conforto di ripetere all'onorevole Ghigi quanto dissi alcuni giorni indietro: cioè che il tronco San Felice-Poggio Rusco è in corso d'appalto.

Il ritardo è stato causato dall'essere sorta una contestazione, la quale ha dovuto essere decisa dagli arbitri; e poi abbiamo dovuto comunicare il capitolato al Consiglio superiore dei lavori pubblici e al Consiglio di Stato, i quali ambedue hanno ammesse le necessarie modificazioni.

Or dunque, sia certo l'onorevole Ghigi, che l'opera da lui raccomandata è in corso d'appalto: ed è questa, pur troppo, l'unica parola di conforto che possa dire in questa Assemblea. Aggiungo che, naturalmente, per quest'opera c'erano i fondi disponibili sui residui, ed è perciò che l'appalto ha potuto essere fatto.

Quanto all'onorevole mio amico Miceli, mi duole dovergli rispondere che per la linea Cosenza-Nocera era stata bensì calcolata una spesa di quaranta milioni, come risulta dalla tabella allegata alla legge del 1888: ma che i fondi iscritti finora in bilancio non salgono che a lire 7,900,000: e che quando questi fondi sieno tutti spesi, io non ho più fondi disponibili; per modo che anche quella linea si dovrà interrompere, creando un altro degli assurdi ai quali ho accennato nelle sedute precedenti; e non si potrà riprendere la continuazione di questa linea, che quando vi sieno nuovi fondi in bilancio.

Esaminerò se sia nelle mie attribuzioni, e non credo, di fare gli studi della Cosenza-Paola. E in ogni modo, siccome si tratta di una linea che non fa parte di una grande rete, bisognerebbe che i Corpi morali facessero essi gli studi, ed invocassero il sussidio chilometrico. Quando lo invocassero, stia sicuro

l'amico mio Miceli, che sarà fatto quanto è possibile.

Miceli. Chiedo di parlare.

Presidente. Non posso dargliene facoltà. È passata la sua volta eppure le ho concesso di parlare!

Miceli. Mi permetta due sole parole.

Presidente. Ella conosce il regolamento, e deve sapere che non posso permetterle di parlare.

Miceli. Farò una interpellanza.

Presidente. Faccia quello che vuole.

Ora verremo agli ampliamenti e lavori nelle stazioni. I capitoli dal 331 al 361 sono soltanto *per memoria* e quindi non sono discutibili.

Brunetti Gaetano. Scusi, io mi sono iscritto.

Presidente. Ma se non ci sono stanziamenti!

Brunetti Gaetano. Io non debbo fare un discorso, e mi limiterò ad una semplice preghiera.

Ricordo all'onorevole ministro dei lavori pubblici che la stazione di Lecce è testa di linea importante, e che è rimasta quale era venticinque anni addietro, vale a dire piccola, angusta, meschina, indecente. Basti dire che, per metter su un embrione di caffè, si è dovuta tagliare una parte della sala d'aspetto.

Oltre a questo la stazione è così eccentrica rispetto ai viali, che conducono alla città, che sono all'occhio del passeggero una vera stonatura architettonica nel paese delle arti belle.

Se l'ampliamento di questa stazione costasse mezzo milione, se non ci fosse un progetto d'arte già pronto, comprenderei l'indugio. Ma si tratta di una spesa di sole 70,000 lire; e il Comune si è offerto di concorrere per una quota non indifferente, quando si eseguisca il progetto, che è già stato pure approvato dal Consiglio superiore.

La città di Lecce, da venti anni a questa parte è trattata peggio che Peretola; eppure è una città che conta trentamila abitanti, che è capoluogo di una Provincia la quale ne conta 660,000, distribuiti in 130 Comuni, con 880 chilometri quadrati di superficie. Da ciò si può rilevare la sua importanza commerciale; nondimeno, come ho detto, ha una stazione che appena sarebbe tollerabile in un paesucolo di montagna.

Prego quindi l'onorevole ministro di non dimenticare quella città, la quale non è l'ul-

tima, nè la penultima in tutta l'Italia; la quale ha una popolazione importante, tribunale, manifatture di tabacchi, e tanti Istituti non solamente d'istruzione, ma anche di educazione civile e morale.

Presidente. L'onorevole Piovene ha facoltà di parlare.

Piovene. Dirò pochissime parole per rivolgere una raccomandazione all'onorevole ministro, relativamente alla stazione ferroviaria di Vicenza.

Da molto tempo si sentiva allo scalo merci il bisogno di due pronti provvedimenti, della costruzione cioè di un secondo binario, e della sostituzione di una nuova bilancia a ponte all'esistente, assegnandole più opportuno collocamento.

Riconosciutane la necessità fu compilato il relativo progetto cumulativo. Ma siccome la spesa risultante era di ostacolo alla sua complessiva attuazione, così non si tenne calcolo che del secondo binario che fu, infatti, costruito, e si rimandò a miglior tempo quanto si riferiva alla bilancia.

Si sperava che la dilazione fosse breve: ed intanto si procurò di servirsene, sebbene a disagio; ma ora ciò non è più possibile per i suoi difetti intrinseci, per la sua insufficienza, per la distanza che la separa dallo scalo merci, e per la sua ubicazione.

Pei difetti intrinseci essa non è servibile, perchè, di vecchia data, subisce le conseguenze provenienti dall'uso di molti anni; non lo è per la sua insufficienza, avendo soltanto la portata di venti tonnellate, mentre ne occorrono trenta; per la sensibile distanza dello scalo, obbligando i carri ad eseguire manovre onde accedervi, le quali producono una perdita di tempo non indifferente; per la sua ubicazione, essendo posta sopra un binario di scarto che le toglie la continuità del funzionamento, per cui molti vagoni spesso devono attendere lungamente per subire le necessarie operazioni, pesando poi non più di tre carri per volta.

Io mi sono permesso di fare queste osservazioni, ed anche di pregare l'onorevole ministro di riparare a tutti questi inconvenienti, trattandosi di una spesa poco rilevante, che sarà di 4,000 lire circa, e che non rimarrà poi nemmeno tutta a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali. La stazione di Vicenza è una delle stazioni principali del Regno, e vi acquista ogni giorno maggiore importanza il

movimento delle merci, che ascende già a qualche milione di lire. Confido perciò nella cortesia dell'onorevole ministro, e nell'interesse che egli dimostra per il buon andamento di quanto dipende dal suo Ministero, affinchè accolga benevolmente la mia preghiera, e provveda al sollecito compimento dell'opera da me invocata. Così facendo, avrà la mia più sentita riconoscenza unitamente a quella del ceto commerciale della città, e provincia di Vicenza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

Del Giudice. Onorevole presidente, mi permetta di osservare che il troppo storpia. Faccio appello a Lei ed alla Camera: sono venuto stamane alle dieci; sono andato via alla mezza dopo mezzogiorno; ora ritorno, e trovo che è già approvato il capitolo intorno a cui dovevo parlare.

Presidente. Onorevole Del Giudice, la seduta fu ripresa alle ore quattordici, come era stabilito. Vi sono stati alcuni colleghi i quali hanno preso parte alla discussione che dura ormai da un'ora e mezza. Se Ella non si è trovata presente, di chi è la colpa?

Del Giudice. Ha ragione.

Presidente. Dunque che cosa c'entrano le sue parole: che il troppo storpia?

Del Giudice. Ha ragione. Il regolamento però mi darà modo di riparare, e di dire quanto volevo, presentando un'interrogazione: vedremo così chi ci guadagnerà.

Presidente. Ci guadagnerà l'ordine della discussione. (*Interruzione dell'onorevole Del Giudice*).

Onorevole Del Giudice, io al capitolo 331 ho detto, per quel capitolo e per altri, che non c'era materia di discussione perchè trattavasi di partite che erano scritte soltanto *per memoria*.

Del Giudice. E quando mi sono venuto ad iscrivero, perchè hanno accettato la mia iscrizione?

Presidente. Non c'è alcuno che giudichi di ciò, tranne il presidente al momento in cui si discute.

Del Giudice. Sono in giuoco interessi gravi, onorevole presidente; e qui c'è il solo scopo di far presto, mentre vi dovrebbe essere anche quello di far bene.

Vuol dire che io riparerò, ripeto, presentando un'interrogazione.

Presidente. Io lo richiamo all'ordine! Queste sue parole sono sconvenienti.

Del Giudice. Non accetto il richiamo perchè sento di non meritarmelo. Io qui faccio il mio dovere, e non mi si può richiamare.

Presidente. Non si può più andare avanti, se si crede di discutere in questo modo!

Del Giudice. Io mi era rivolto alla cortesia del presidente per aver facoltà di parlare.

Presidente. È mio dovere concedere tale facoltà, e io non vi manco. Ma se i deputati non si trovano al loro posto al momento in cui sono chiamati a parlare, è colpa loro e non del presidente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mercanti.

Mercanti. La stazione di Porrena sulla linea Arezzo-Stia è in completo abbandono. La sala d'aspetto per i passeggeri è divenuta il deposito delle merci e manca persino di pavimento: quando piove, i passeggeri sarebbero costretti a starsene fuori se la cortesia del capo stazione non li facesse ricoverare nel suo ufficio. Un magazzino delle merci è tanto più necessario in quanto a quella stazione che serve pel paese di Strada, si caricano merci di natura delicata, per esempio, preparati antisettici di cui a Strada v'è un'ottima fabbrica.

E bisogna pur provvedere ad un piano caricatore.

Il ministro, per mezzo dell'Ispettorato, può richiamare la Società Veneta, cui appartiene la linea Arezzo-Stia, a porre la stazione di Porrena in grado di soddisfare ai bisogni del servizio così delle merci come dei passeggeri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cocito.

Cocito. È una semplice raccomandazione che voglio fare al ministro nell'interesse delle popolazioni di Nizza-Monferrato e di Canelli. Sono due centri importanti i quali, per mezzo dei privati, della Camera di commercio e del Municipio da tempo reclamano alla Società Mediterranea, affinchè le stazioni di Nizza e di Canelli possano essere fatte pari ai loro bisogni, specialmente all'epoca dei raccolti dell'uva.

Si fecero molte visite e molte ispezioni, e so che la Società Mediterranea ha presentato un progetto; ma tale progetto non fu dall'Ispettorato riconosciuto sufficiente ai bi-

sogni di quelle popolazioni, specialmente per Canelli.

La pratica è ora al Ministero. Io desidererei da parte dell'onorevole ministro un affidamento che, prima della vendemmia, quel progetto avrà esecuzione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fracassi.

Fracassi. Io faccio una raccomandazione ancora più modesta al ministro dei lavori pubblici per la stazione di Palazzolo-Vercelese. In quella stazione si reclama da molto tempo una tettoia sul piano caricatore.

È un piccolo paese, dove è abbastanza vivo il commercio dei cereali. Siccome la stazione è piccola, s'ingombrano le sale d'aspetto e tutta la stazione per i cereali che si devono spedire.

Gli abitanti si accontenterebbero anche di questo stato di cose! Ma il guaio è che la stazione non basta neanche a contenere tutti i cereali che si debbono spedire; e quindi gli abitanti sono obbligati, con danno del commercio ed anche della ferrovia, quando si tratta di grosse spedizioni, ad andare alle vicine stazioni verso Casale o verso Torino.

Io credo che una domanda per quest'opera sia giunta al Ministero dei lavori pubblici; e se non è giunta, non tarderà ad arrivare.

Io la raccomando alla benevola attenzione del ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghigi.

Ghigi. Poche parole che io pronunzio di intesa anche col collega Fazi momentaneamente assente. Il territorio di Valtopina lambisce la linea Roma-Ancona. Da quel paese e borghi limitrofi, in passato, sono partite molte istanze al Governo, affinché si volesse concedere in quella località la costruzione di una stazione, oppure si volesse ivi stabilire una fermata di qualche treno omnibus o treno merci per servire ai bisogni di quella popolazione. Quei postulanti non ottennero però fin qui nè l'una nè l'altra cosa. E la prima non l'ottennero per ragioni finanziarie, la seconda per ragioni topografiche od altimetriche del luogo.

Ora la opportunità di una stazione a Valtopina non si può mettere in dubbio; poichè, senza tenere conto della importanza di quel centro, a cui affluiscono molti villaggi della vallata del Topino, non è da trascurarsi la evidente utilità di una stazione intermedia

in una linea di montagna a forti pendenze, e che ha le stazioni di Foligno e di Nocera nientemeno che alla distanza di 19 chilometri l'una dall'altra.

Inoltre è di fatto che anche l'Amministrazione della guerra si è altra volta occupata della questione, e venne nell'opinamento più favorevole alla costruzione della stazione di Valtopina.

Così essendo, e mi limito a questi brevi cenni per non far perdere tempo alla Camera, io mi permetto pregare l'onorevole ministro di voler darsi conto di questa questione per vedere se ci sia modo, se non di costruire la desiderata stazione che importerebbe forse una spesa non indifferente (ed in questo momento nuove spese non sono certo da richiedersi con isperanza di successo, anche se pienamente giustificate), almeno di consentire la fermata di qualcuno dei molti treni che passano per quella linea.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Io non sono in grado di dare alcuna risposta concreta ai diversi oratori, perchè si tratta di questioni particolari che non conosco.

Io prometto d'esaminare, se i bisogni di queste diverse stazioni siano così importanti da esigere che prestamente si provveda; e vedrò anche se nel bilancio o nei fondi della Cassa patrimoniale possano esservi fondi disponibili per provvedervi, ma dichiaro altresì che non posso prendere alcuno impegno.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti, il capitolo 364 s'intenderà approvato.

Capitolo 365. Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4ª categoria, concesse all'industria privata, lire 6,569,667.

Capitolo 366. Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, relative indennità e sussidi, lire 960,000.

Capitolo 367. Spese d'ufficio, lire 120,000.

Capitolo 368. Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle direzioni tecniche governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzioni dei lavori eseguiti a norma dell'articolo 81 del capitolato d'esercizio, *per memoria*.

Capitolo 369. Somme a calcolo per au-

menti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi, e per altre maggiori spese imprevedute relative alle linee e titoli di spesa che precedono, lire 6,500,000.

Categoria terza — *Movimento di capitali — Anticipazioni a Provincie e Comuni.* — Capitolo 370. Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 2 luglio 1894, n. 6936 (*Spesa ripartita*), lire 312,500.

Barzilai. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Barzilai. Ho chiesto di parlare per fare una dichiarazione colla quale credo interpretare anche il pensiero dei colleghi di Roma, a proposito di una materia molto delicata, e che, per parte nostra, non ammette equivoci. E dico subito che questa dichiarazione farei quali che fossero gli uomini che seggono su quel banco: si trattasse anche dei nostri più accaniti avversari.

Il ministro Perazzi addusse, giorni sono, ragioni non accettabili a proposito della famosa impresa del porto di Roma.

Il presidente del Consiglio, il giorno dopo, parlò di mistificazione: e questa frase parve, quel giorno, assai dura.

Ora io debbo dire che, dolorosamente, le prove della colossale mistificazione sono giunte nelle nostre mani. I signori banchieri, invitati a rispondere o con danari o con referenze all'accusa, hanno risposto spedendo in Italia una indecente lettera, con la quale si gettano contumelie contro la Camera e contro i ministri.

Tutto ciò è al di sotto di ogni considerazione e dello stesso disprezzo da parte nostra.

Io spero che il loro rappresentante, poichè è membro del Parlamento, sentirà la necessità di rispondere, per primo, a questa lettera. Per conto mio, dichiaro di deplorare che la buona fede di una città come Roma e dei suoi rappresentanti possa essere stata sorpresa da avventurieri di questa specie. (*Bravo! Bene! — Applausi.*)

Una voce a destra. Chi è il rappresentante di questi affaristi?

Barzilai. L'onorevole Augusto Baccelli, che da galantuomo, saprà, spero, rispondere subito.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Vivamente ringrazio l'onorevole Barzilai di questa sua dichiarazione veramente patriottica. Mi duole che non sia qui l'onorevole presidente del Consiglio, che avrebbe potuto rin-

graziarlo con voce molto più autorevole della mia. (*Approvazioni.*)

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 370 s'intende approvato.

Categoria quarta — *Partite di giro.* Capitolo 371. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 401,928.92.

Ora, prima di leggere il riepilogo dei titoli del bilancio, io credo si debba procedere alla discussione della 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. »

Però, siccome vedo che ci sono oratori iscritti nella discussione generale, io farei osservare che forse la discussione potrebbe procedere più regolarmente, se gli oratori medesimi volessero riportare le loro osservazioni ai singoli capitoli, intorno ai quali intendono richiamare più specialmente l'attenzione del Governo. Si tratta di una legge che s'incastra nel bilancio, e che completa certi capitoli di esso iscritti *per memoria* con stanziamenti da continuare per cinque anni e più. Procedendo così, capitolo per capitolo, s'intende che ognuno dovrebbe parlare secondo la sua iscrizione.

Cavagnari. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Cavagnari. Io consentirei volentieri nel desiderio dell'onorevole presidente, ma le mie osservazioni essendo d'ordine generale...

Presidente. Ma osservazioni d'indole generale potranno anche farle ai singoli capitoli.

Cavagnari. Se così è inteso, almeno per me va bene.

Presidente. Il capitolo 95 è iscritto in bilancio *per memoria*, mentre in questa legge, nella tabella A, ha, pel quinquennio 1896-1901, uno stanziamento di lire 85,000.

Io quindi domando se qualcuno chiede di parlare intorno a questo capitolo, libero poi ognuno, ripeto, di fare ad ogni capitolo speciale quelle considerazioni generali che crederà del caso.

Del Giudice. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Del Giudice. Dopo ventisei anni da che faccio parte della Camera e prendo modestamente parte ai lavori parlamentari, essendo fra i più assidui deputati e fra quelli che meno abusano della pazienza dei col-

leggi, mi è toccato oggi, e me ne duole, di essere richiamato all'ordine. Ora, siccome non ho capito bene ciò che ha ora detto l'onorevole presidente, e poichè mi trovo iscritto nella discussione generale del disegno di legge che si sta per esaminare, non vorrei, ora che già si parla di capitoli, che mi capitasse la seconda di cambio. (*Si ride*). Io intendo di conservare il mio turno d'iscrizione. Poco fa sono stato richiamato all'ordine per aver mantenuto il mio diritto a parlare intorno ad un capitolo del bilancio scritto *per memoria*, mentre io penso che potevo parlare anche se il capitolo era messo *per memoria*: perchè altrimenti, l'iscrivere in bilancio questi capitoli, e il non permettere poi che i deputati li discutano, equivarrebbe ad una mistificazione cui certo l'ufficio di Presidenza non si presterebbe. Quindi io chiedo all'onorevole presidente di sapere che cosa debbo fare per esporre le mie idee a proposito di questo disegno di legge che ora è in esame, una volta che sono iscritto nella discussione generale.

Presidente. Ella è venuto alla Camera quando il capitolo sul quale era iscritto per parlare era stato discusso: e perciò, con mio sommo dolore, ho dovuto dirle che Ella era decaduto dal diritto di parlare a proposito del capitolo medesimo.

Invece di accogliere le mie osservazioni che erano, per me, adempimento di un dovere, Ella se l'è presa col presidente, ed ha pronunziato parole che non ho potuto a meno di rilevare, perchè sconvenienti.

Anch'io da molti anni mi trovo in questa Camera; ma le dirò francamente che le tradizioni antiche di questa Camera erano sempre per il sommo rispetto alla parola del presidente.

Del Giudice. Chiedo di parlare.

Presidente. Io non aveva detto verso di Lei nulla che potesse provocare osservazioni meno che affettuose e cordiali; e non so perchè Ella abbia creduto d'infliggere al presidente la censura di non averla chiamata alla discussione, dal momento che, quando fu chiamata, Ella non era presente, e doveva perciò decadere dal suo diritto secondo prescrive il regolamento.

Ora Ella mi chiede se può parlare durante la discussione generale di questa legge.

La risposta non può essere dubbia. Ella ha diritto di parlare; nè io lo contesto a Lei

o ad altri; solamente, allo scopo di agevolare la discussione, ho detto che ciascuno degli iscritti nella discussione generale avrebbe probabilmente dovuto sottoporre all'attenzione del ministro considerazioni particolari intorno a qualche capitolo; e che perciò mi pareva meglio conservare ad essi il diritto di parlare in quei capitoli speciali ai quali le loro considerazioni più specialmente si riferivano, lasciando agli oratori il più ampio campo alla discussione.

Se i miei colleghi accettano questo invito, bene; se non lo accettano, hanno diritto di parlare, e non ho alcuna difficoltà di conceder loro tale facoltà.

Come vede, onorevole Del Giudice, tutto sta nell'intendersi, senza credere che si voglia, qui, nè da una parte nè dall'altra, far cosa che possa offendere i diritti di chicchessia, e soprattutto quei rapporti cordiali che debbono esistere fra di noi. (*Bene!*)

Del Giudice. Se le mie parole possono, per avventura, essere state interpretate dall'onorevole presidente come un appunto al suo indirizzo, non ho alcuna difficoltà di chiedergli scusa e di ritirarle: perchè, dopo la mia lunga vita parlamentare, e dopo che, per cinque anni, mi onoro di aver fatto parte della Presidenza della Camera, l'onorevole presidente comprenderà che non può mai essere nella mia intenzione di recargli offesa.

A prescindere da ciò, presidente della Camera è Tommaso Villa il quale sa quale stima e quale rispetto io abbia per lui.

Ciò detto, mi consenta l'onorevole presidente di aggiungere una cosa sola. È vero che io era assente quando si son discussi i capitoli intorno ai quali io era iscritto a parlare; però l'osservazione sua è venuta quando era in discussione un altro capitolo intorno a cui pure io era iscritto, e quando l'onorevole presidente mi ha detto che io non aveva diritto a parlare, semplicemente perchè il capitolo era iscritto *per memoria*.

Chiarite a questo modo le cose, ripeto che se le mie parole possono essere state considerate dal presidente come meno che riguarde a lui, non ho alcuna difficoltà a dire che sono andate oltre il mio pensiero.

Ora, se il presidente me lo permette, desidero fare poche osservazioni nella discussione generale di questo disegno di legge.

Presidente. Parli pure.

Del Giudice. Sia certo, l'onorevole presi-

dente, che userò con molta discrezione del mio diritto.

Prego l'onorevole sotto-segretario di Stato di portare la sua attenzione circa le strade Cetraro-Fagnano, Fuscaldo-Nazionale delle Calabrie, Fiumefreddo-Bruzio-Cerisano, Coraci-Grimaldi-Aiella-Ferrovia, e Littoranea Tirrena.

Per alcune di queste strade, le somme sono stanziare in bilancio, per altre non figurano. Ora io ho motivo di credere che egli debba essere informato dello stato delle cose, cioè tanto dei voti dei Consigli provinciali, come della discussione degli ordini del giorno fatti in questa Camera, e delle condizioni delle costruzioni stradali.

Io faccio perciò appello al sentimento di giustizia, affinché il Governo trovi modo di provvedere a questi urgenti bisogni di popolazioni le quali da trentasei anni, dacchè l'Italia è costituita, non hanno mai potuto godere di un vantaggio qualsiasi.

Oggi è venuta quella che è la manna delle popolazioni meridionali, cioè la costruzione della ferrovia Battipaglia-Reggio. Ebbene, senza la costruzione di questa strada, due terzi di quelle popolazioni non potranno fruirne.

Io non pretendo dal Governo che mi dica che si darà subito mano alla costruzione di quella strada; mi basta che mi prometta di prendere in esame l'argomento, per vedere in quale misura il Governo intende di soddisfare a queste legittime aspettative.

Presidente. Passeremo dunque alla discussione dei capitoli.

Del Giudice. Ma il Governo non risponde?

Presidente. Risponderà.

Del Giudice. Ma quando? (*Rumori*).

Presidente. Non sono io che devo rispondere.

Del Giudice. Se non risponde, presenterò una interrogazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole Del Giudice mi chiede una risposta immediata, ed io gliela darò.

Credevo fosse più opportuno, una volta che non si fa discussione generale, ma si parla sui singoli capitoli, di rispondere complessivamente alle varie questioni, le quali implicitamente contengono considerazioni di or-

dine generale. Ma poichè l'onorevole Del Giudice mi chiede notizie di strade che non sono contemplate nell'elenco, io cercherò di dargli spiegazioni in modo da soddisfare lui, ed anche coloro che, parlando intorno ai singoli capitoli, potranno fare analoghe domande.

Vi fu un ordine del giorno votato dalla Camera, che stabilì i criteri ai quali si doveva ispirare questa legge, cioè che d'accordo con le Province, fosse fatta una revisione generale delle varie strade contemplate dalla legge 23 luglio 1881 e non ancora eseguite, in modo da potere escludere dagli elenchi quelle non più necessarie, nè abbastanza utili in confronto della spesa occorrente. Nello stesso ordine del giorno si dichiarò doversi restituire alle Province la funzione di costruttrici delle proprie strade, assicurando la preferenza alle opere costituenti complemento di altre già cominciate, o prolungamento di strade già costruite in esecuzione di leggi anteriori.

Il presente disegno di legge si è in tutto uniformato a quest'ordine del giorno? Non lo credo; perchè la legge da noi presentata alla Camera, e che noi abbiamo ricevuta dai nostri antecessori, stabilisce bensì una selezione di opere, ma non provvede ad una revisione delle strade vera e propria, nè restituisce alle Province la funzione di costruttrici delle strade prescelte. Io credo che i nostri antecessori non abbiano potuto adempiere alle prescrizioni di quell'ordine del giorno, perchè questo lavoro di revisione domandava un tempo assai più lungo di quello del quale essi hanno potuto disporre. Quindi noi ci troviamo davanti ad una legge la quale, conseguente al concetto che informava la seconda parte dell'ordine del giorno della Camera, provvede alla sistemazione ed al completamento dei tronchi già iniziati. Le strade hanno avuto per lo addietro nei bilanci dello Stato dotazioni altissime, che sono state di 12 milioni nel 1884 e di 19 milioni nel 1885, e che poi, di mano in mano, si sono venute limitando. Oggi invece è d'uopo fermarsi con una legge di prudente limitazione. Oggi noi abbiamo una dotazione di strade assai considerevole: quindi, essendo costretti per le condizioni attuali del bilancio a dover ridurre gli stanziamenti, dobbiamo trovare una pronta soluzione solo per le opere stradali più urgenti e necessarie. Ond'è che, pur non essendosi fatta una revisione generale delle strade, col disegno di

legge in discussione veniamo a limitare le opere a quelle che sono più urgenti e che rispondono alle necessità meno discutibili.

Il mio onorevole amico Del Giudice mi chiede quale sarà la sorte delle strade non contemplate dalla presente legge e se, votandola, escludiamo qualunque provvedimento in loro favore.

Non posso negare in massima che le opere che egli sostiene, come quelle che forse sosterranno molti altri (poichè fra gli stanziamenti di questo quinquennio preveduti dalla legge e tutte le opere che si dovrebbero fare con la legge del 1881 c'è una differenza enorme), non sieno utili. Ma una discussione la quale consistesse nell'esaminare quali fra queste strade sieno le più utili, sarebbe ora assolutamente impossibile.

L'onorevole Del Giudice si deve quindi rimettere al lavoro coscienzioso fatto da una Commissione di nostri ingegneri, nel cui risultato i nostri antecessori hanno ravvisato quelle necessità che erano più impellenti.

C'è poi un'altra considerazione che voglio sottoporre all'amico Del Giudice ed agli altri oratori che potranno parlare intorno ai vari articoli; ed è questa: l'ordine del giorno della Camera, che fu ricordato, parla di una selezione fra le varie strade contemplate dalla legge del 1881 e prescrive di affidarle alle Provincie.

Ora io credo che dopo votata questa legge la quale provvede solo alle più urgenti necessità di un quinquennio, il Governo dovrà studiare d'accordo con le provincie, quali di queste strade sieno veramente utili, e quali si potrebbero abbandonare. Credo che, così facendo, noi renderemo un grande servizio alle Provincie stesse le quali si trovano oberate di debiti ingenti. Imperocchè, se andiamo via via caricandole di altri obblighi, non so come potranno più rispondere alle necessità pubbliche.

È opportuno, utile e necessario, dunque, mantenersi negli obblighi che ci impone l'ordine del giorno della Camera, nel senso di fare una revisione delle strade. Ma d'altra parte ci si deve pensare due volte, prima di affidare in modo assoluto la costruzione di tutte le strade alle Provincie; e ciò se non si vogliono aggravare le loro condizioni, senza nemmeno raggiungere l'intento di completare la viabilità in molte delle nostre Provincie.

Sicchè all'onorevole Del Giudice io tassativamente rispondo, per quel che concerne il quesito da lui posto, che nei limiti di questa legge, non è possibile che gli faccia promessa alcuna.

Faccio solamente promessa, a lui ed ai colleghi che potranno manifestare desiderî simili, di studiare queste strade e specialmente quelle contemplate nella legge del 1881, ma in questo senso: che il Governo si propone di fare una revisione d'opere stradali mantenendosi nei limiti dell'ordine del giorno votato dalla Camera; e che, prima di presentare un progetto completo per il quale le opere stradali debbano essere affidate alle Provincie, sarà bene che la questione sia più maturamente studiata e si veda quale provvedimento convenga prendere nell'interesse delle Provincie e dello Stato. (*Bene!*)

Presidente. Passiamo dunque al capitolo 95 del bilancio il quale è iscritto *per memoria*; la legge attuale porta invece:

Numero 6. Brescia. Trasporto della nazionale del Tonale alla traversa di Pontagna, stanziamento per l'esercizio 1896-97, lire 85,000.

Pongo a partito questo stanziamento.

(*È approvato*).

Rimane inteso che tutti gli stanziamenti intorno ai quali non vi siano osservazioni si intendono approvati.

Provincia	Opera stradale		Stanziamiento per l'esercizio 1896-97	Spesa da autorizzare pel quinquennio 1896-1901
	Numero	Designazione		
Cagliari	8	Ponte sul Flumendosa per la strada Nazionale Orientale.	100,000	600,000
Campobasso	10	Sistemazione di frane lungo la strada Nazionale Appulo-Sannitica	70,000	470,000
Catania	14	Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada Nazionale Termini-Taormina	50,000	255,000
Macerata	23	Rettificazione della strada Nazionale Firenze-Ancona fra Ponte San Salvatore al Portone Pio	40,000	90,000
Torino	33	Rettificazioni e sistemazioni per le strade Nazionali del piccolo e grande San Bernardo	100,000	700,000
Belluno	58	Diramazione della strada provinciale n. 58 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago e Montemesurino .	30,000	130,000
Strade Provinciali.				
Legge 27 giugno 1869, n. 5147.				
Potenza	6	Strada provinciale di 1ª serie da Corleto a Tricarico.	14,000	94,000
Cosenza	8	Strada provinciale di 2ª serie da Belvedere per Santa Agata e Lungro alle Saline di Lungro	40,000	190,000
Cosenza	9	Strada provinciale di 2ª serie dalla Nazionale, fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco e Rossano	46,000	146,000
Legge 30 maggio 1875, n. 2521.				
Aquila	1	Strada nella Vallata del Saagro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro	25,000	25,000
Catanzaro	7	Strada da un punto della Nazionale n. 36, presso Soveria Mannelli, alla Nazionale n. 61 presso Santa Severina	20,000	500,000

Lucifero. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lucifero. Io intendo richiamare l'attenzione del Governo sopra la strada, che da Soveria Mannelli conduce a Santa Severina in provincia di Catanzaro.

Per questa strada c'era uno stanziamento di 20,000 lire, ma il ministro dei lavori pubblici mi scriveva l'8 marzo 1896 che vi erano ancora disponibili 210,000 lire, e che oltre a queste 210,000 lire, che egli riteneva disponibili, era in pronto la legge per l'assegnazione di nuovi fondi, che è proprio quella che stiamo discutendo adesso, per la quale si sarebbe provveduto stabilmente alla costruzione di questa strada. Ed infatti, essa porta uno stanziamento di 500,000 lire, che io non comprendo bene se sia stanziamento nuovo, che si aggiunga alle 210,000 lire, che

il ministro ha dichiarato che erano disponibili, o se sia uno stanziamento complessivo, che comprenda anche quelle. Di questo io desidero che l'onorevole sotto-segretario di Stato mi dia chiarimento.

Ma io debbo fare anche un'altra osservazione.

Se per una strada come questa vi è già una somma disponibile di 210,000 lire, ed il Governo crede di doverne proporre un'altra di 500,000, mi pare che la sua importanza sia perfettamente compresa dal nostro potere esecutivo. In tal caso, non sembra all'onorevole sotto-segretario di Stato, che lo stanziamento delle lire 20,000 sia soverchiamente esiguo?

Io non faccio proposta di aumentarlo, perchè sarebbe fuori di posto in questo momento, ma raccomando all'onorevole sotto-

segretario di Stato che veda se non sia il caso, nello stato di previsione dell'avvenire, perchè io non oso neppure pensare all'assestamento, di accrescere questa somma.

E poichè mi dorrebbe di dover riprendere a parlare, a nome anche del collega Murmura, io rivolgo una domanda all'onorevole sotto-segretario di Stato, ed è questa: in questa legge sono molto scrupolosamente annotati i debiti della Provincia verso lo Stato per la esecuzione delle strade, ed è ben fatto.

Ma i crediti delle Provincie dove sono? Perchè non sono iscritti anche quelli? Indubbiamente se è giusto che le Provincie paghino quel che debbono, è anche giusto che esigano quel che debbono esigere.

Ora io non ho trovato traccia in questo disegno di legge di questi crediti; e poichè v'è una legge che ordina una compensazione di tutti i crediti e di tutti i debiti delle Provincie, desidererei proprio che la compensazione prendesse l'aspetto e la sostanzialità delle cose giuste, e come si liquidano i debiti, si liquidino i crediti. In questa guisa sono tutelati l'interesse dello Stato e quello delle Provincie, e finalmente vengono rispettate la giustizia e l'equità.

Io sono sicurissimo che otterrò dall'onorevole mio amico De Martino delle dichiarazioni che chiariranno tutti i miei dubbi e che in certo modo tranquillizzeranno anche le popolazioni, dimostrando che dei loro interessi legittimi hanno nel ministro dei lavori pubblici un custode tanto diligente quanto ne è volenteroso propugnatore il loro rappresentante.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Di Broglio, relatore. Risponderò all'onorevole Lucifero, il quale si è in certa guisa lagnato perchè nella relazione, essendosi fatto cenno dei debiti che hanno le Provincie verso lo Stato per quote di concorso a loro carico nella costruzione di strade provinciali, non venne aggiunta anche la nota dei crediti che hanno le Provincie medesime verso lo Stato per costruzioni di strade da esse fatte, e sulle quali spetta alle Provincie la quota del cinquanta per cento.

Riparo alla omissione la quale, fortunatamente per me, non ha una grande importanza, mentre desidererei che, per fortuna delle Pro-

vincie, ne avesse una molto rilevante. Le Provincie che qui sono indicate come debtrici di una somma di circa 16 milioni, hanno verso lo Stato, a tutto aprile ultimo, un credito complessivo di 286,000 lire. Ripeto: è stata una omissione mia, perchè non ho avuto in tempo i dati dall'Amministrazione dei lavori pubblici; ma è una omissione che ha una importanza molto relativa.

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato ha facoltà di parlare.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Al mio amico Lucifero risponderò che per la strada da un punto della nazionale n. 36 presso Soveria Mannelli, alla nazionale n. 61 presso Santa Severina, in provincia di Catanzaro, si chiedono 500,000 lire col presente disegno di legge; ma oltre queste 500,000 lire vi è una somma, fra i residui, di 210,000 lire.

È una strada la quale si compone di tredici tronchi: sette di questi sono già stati compiuti per una lunghezza complessiva di metri 72,554. Un tronco, il quinto, è ora in costruzione e si potrà compiere senza bisogno di nuovi stanziamenti. Gli altri tronchi sono ancora da iniziare: coi fondi ora chiesti è intendimento del Governo di costruire un tratto del settimo tronco, dal torrente Marviano all'abitato di Zagarise, per utilizzare il tronco sesto, già costruito, che finisce in aperta campagna. Quindi questo prolungamento del sesto tronco rientra appunto nei criteri di questa legge i quali, come ho già detto, sono determinati dal concetto di utilizzare i lavori esistenti, completarli, e specialmente utilizzarli nel senso che arrivino o in un Comune o ad una ferrovia, e non si perdano in aperta campagna come molte volte succede e succede appunto per questa strada. Altro non posso dire. Ammetto che vi possano essere altri lavori di grande utilità: ma non sono lavori ai quali si può provvedere con questa legge.

Io quindi credo che il mio amico Lucifero sarà soddisfatto di queste mie affermazioni, le quali valgono ad assicurarlo che nei residui c'è una somma di 210,000 lire la quale sarà spesa per questo tronco, che veramente è un tronco nuovo, e per il quale nel presente disegno di legge abbiamo stanziato mezzo milione.

Presidente. Andiamo avanti.

Provincia	Opera stradale		Stanziamento per l'esercizio 1896-97	Spesa da autorizzare pel quinquennio 1896-1901
	Numero	Designazione		
Cosenza	8	Strada da S. Giovanni in Fiore a Cariati	855,000	55,000
Salerno	10	Strada da Cuccaro a Sanza sulla Nazionale di Val d'Agri	212,000	100,000
Avellino	11	Strada dalla Nazionale delle Puglie dopo Ariano, nel sito detto Serralunga, alla provinciale di Melfi . . .	13,000	13,000
Campobasso	13	Strada da Petrella per Palata alla Ferrovia	904,000	100,000
Caserta	14	Strada Isernia-Atina-Roccasecca	12,000	12,000
Campobasso	15	Strada lungo la Valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della Nazionale della Ravindola presso Castellone per Forli, Roccasicura e Cerro	1,677,000	200,000

Ha facoltà di parlare l'onorevole Falconi.

Falconi. Non ho che da rivolgere una brevissima preghiera al rappresentante del Governo.

La strada numero 15 della legge del 1875 (detta Trignino) è pressochè tutta costruita. Manca solo l'ultimo tronco, che dovrà congiungere la provincia di Campobasso con quella di Chieti.

L'onorevole sotto-segretario di Stato poco fa ha detto che questo disegno di legge si occupa semplicemente di sistemare i tronchi già fatti, e di quei già iniziati.

Ritengo che il lasciare una strada a mezzo non sia che dannoso. A proposito dell'ultimo tronco della Trignina da costruirsi, e previsto nel presente progetto di legge, prego il Governo di ordinare che si studi il modo di approssimarne quanto più è possibile il tracciato a Montefalcone del Sannio, Comune di circa 5,000 abitanti, e capoluogo di mandamento, che dovrà essere congiunto alla rete stradale della provincia di Campobasso mercè la strada numero 78 della legge del 1881, non contemplata nel presente disegno di legge.

Le strade si costruiscono per mettere in comunicazione i paesi e non le campagne.

Nello stesso tempo prego il Governo di affrettare principalmente i lavori di sistemazione dei tronchi, perchè, come ognuno comprende, se si ritarda la sistemazione, maggiore è il danno, e la spesa aumenta,

Spero che il Governo accetterà queste mie preghiere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Al carissimo amico Falconi rispondo, che con la somma di 950,000 lire, di cui un primo stanziamento è nell'esercizio 1896-97 per lire 100,000, i suoi desiderî saranno soddisfatti. La strada numero 15 detta Trignina si compone di 15 tronchi, dei quali i primi quattro in provincia di Chieti e gli altri in provincia di Campobasso. Dei quattro primi, tre sono già ultimati, al quarto cui accenna l'onorevole Falconi, si provvederà con la somma in parola.

Quanto ai tronchi in provincia di Campobasso, tre sono ultimati, tre hanno bisogno di lavori di completamento, quattro sono in costruzione ed uno è da iniziare. A tutti questi lavori si provvederà con la somma di 1,677,000 lire richiesta col presente disegno di legge pel tratto di strada in provincia di Campobasso.

Circa poi la raccomandazione dell'onorevole Falconi di dare la preferenza alla sistemazione dei tronchi stradali, io ne terrò conto. Ripeto però che noi abbiamo per iscopo, col presente disegno di legge, di ultimare, come sarebbe nel caso della strada Trignina, o almeno di rendere utili i lavori già iniziati; ma che intendiamo di procedere nel quinquennio ad una accurata revisione delle strade, per conservare solo quelle veramente e assolutamente necessarie.

Presidente.

Provincia	Opera stradale		Stanziamiento per l'esercizio 1896-97	Spesa da autorizzare pel quinquennio 1896-1901
	Numero	Designazione		
Chieti	15	Strada lungo la Valle del Trigno dalla foce Trivento, e suo prolungamento all'incontro della Nazionale della Ravindola presso Castellone per Forli, Roccasicura e Cerro	100,000	950,000
Aquila	16	Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo	33,000	33,000
Teramo	16	Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo	60,000	60,000
Teramo	17	Strada del Vomano, da Montorio per Forcella alla Ferrovia	12,000	12,000
Trapani	20	Strada da Trapani per Castelvetrano all'incontro della provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro.	9,000	9,000
Potenza	21	Strada da un punto della Nazionale Appulo-Lucana sotto Albano, per Trivigno, alla provinciale di 1ª serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconuovo	70,000	171,000
Reggio Calabria	22	Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi	20,000	183,000
Catanzaro	23	Strada da Chiaravalle a Guardavalle	68,000	68,000
Cosenza	28	Strada da Mormanno per Papisidero a Scalea	60,000	108,000
Cosenza	29	Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita.	60,000	520,000
Salerno	31	Strada di Rocca d'Aspide per Bellosguardo a Sant'Angelo Fasanella	43,000	43,000
Salerno	33	Strada da Sarno per Bracigliano a Forino	27,000	27,000
Avellino	35	Strada della Baronìa, che partendo da Grottaminarda va ad incontrare la provinciale di Melfi	5,000	5,000
Avellino	37	Strada da Foiano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco alla stazione ferroviaria di Greci	60,000	60,000
Benevento	37	Strada da Foiano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco alla stazione ferroviaria di Greci	7,000	7,000
Campobasso	39	Strada da Centocelle al Fortore e suo prolungamento fino all'Appulo Sannitica	119,000	119,000
Campobasso	41	Strada in prolungamento di quella del Trigno da Trivento a Campobasso per Torella e Castropignano, e sua diramazione da Torella alla Comunale di Frosolone	42,000	42,000
Aquila	46	Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato	40,000	103,000
Caserta	46	Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato	7,000	7,000
Aquila	47	Strada dalla Marsicana presso Cerchio ad Alfedena	31,000	31,000
Aquila	48	Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia per i prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda, Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla Nazionale Aquila-Teramo	»	200,000
Chieti	52	Strada da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne	26,000	26,000
Messina	53	Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo	»	617,000
Messina	54	Strada da Sant'Agata all'incontro della Nazionale Termini-Taormina	»	900,000

Picardi. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Picardi ha facoltà di parlare.

Picardi. Desidererei di fare una domanda al relatore, e una anche all'onorevole sotto-segretario di Stato.

Al relatore chiedo, per i due stanziamenti delle strade n. 53 e 54, che concernono la provincia di Messina, quale sia il meccanismo di bilancio, per il quale, pur riconoscendosi che per queste strade occorre spendere, nel quinquennio, 717,000 lire per una, e 900,000 lire per l'altra, pure nella colonna dove si dovrebbe notare la dotazione per l'esercizio 1896-97, non vi è scritta cifra alcuna.

La mia domanda, come intenderà la Camera, non è dettata da semplice curiosità contabile, ma tende ad avere un affidamento che le assegnazioni fatte pel quinquennio hanno questo carattere che, quando una strada per una ragione qualsiasi non abbia in un anno necessità di stanziamento, la somma che si sarebbe dovuta assegnare per quell'anno debba cumularsi a quella degli anni susseguenti.

In altri termini, lo stanziamento che oggi si vota, non è necessario che sia diviso in cinque parti uguali; ma dentro il quinquennio deve essere speso interamente a favore della strada per la quale è stanziato.

Al sotto-segretario di Stato poi vorrei far pervenire i lamenti delle popolazioni interessate alla costruzione della Provinciale n. 54, Sant'Agata fino all'incontro con la Nazionale Termini-Taormina e specialmente per il tronco San Fratello-Portella Ciccardo.

Già fin dal gennaio, se non dal dicembre passato, è stato dato l'appalto per le opere di consolidamento riconosciute necessarie per quel tronco. Ora siamo giunti alla fine di giugno, ed ancora la consegna dei lavori non è stata fatta.

La burocrazia ha le sue esigenze, lo Stato deve avere le sue difese; ma queste esigenze e queste difese non devono giungere al punto da ritardare in modo così anormale la esecuzione di un obbligo che deriva dalla legge, dalle votazioni della Camera e dagli appalti già dati.

Io quindi faccio raccomandazione vivissima al sotto-segretario di Stato perchè voglia vedere dove sia il difetto se non la colpa, e voglia rimuovere questo ostacolo.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Di Broglio, relatore. Posso dare all'onorevole Picardi una risposta che certo lo sodisferà. Quando nel disegno di legge è chiesta una somma per il quinquennio, e nella colonna che porta il riparto di questa somma per l'esercizio venturo 1896-97 non è iscritta alcuna cifra, la mancanza d'iscrizione dipende dal fatto che trattasi di strade già in costruzione, e per le quali nei reparti precedenti fu assegnato un determinato stanziamento, il quale basta, secondo l'Amministrazione, a compiere i lavori che è possibile di eseguire durante il prossimo esercizio. Resta dunque inteso che lo stanziamento richiesto rappresenta la somma che, secondo la presunzione del Ministero, occorrerà nel quinquennio per completare l'opera; e che, in questi casi, il reparto di questa somma sarà fatto, per una cifra maggiore che non sia il quinto, negli esercizi futuri.

Presidente. Onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici, desidera parlare?

De Martino, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Debbo dare una semplice assicurazione all'amico Picardi, ed è che se ritardi vi sono, saranno tolti. Egli può essere certo che, quando i progetti sono stati ordinati o l'opera è in corso ed i fondi sono a disposizione come in questo caso, il Governo non mancherà di provvedere energicamente affinché tutto proceda con la maggiore sollecitudine.

Nel caso speciale noi metteremo tutta la buona volontà per affrettare l'esecuzione dell'opera, appunto secondo il desiderio dell'onorevole Picardi.

Picardi. Prendo atto della dichiarazione e ringrazio.

Presidente. Num. 55 Potenza. Strada da Rontonda per Viggianello alla Nazionale del Sinni presso Favale, stanziamento pel quinquennio 1896-1901, lire 296,000.

Num. 57 Reggio Emilia. Strada delle Radici, da Sassuolo alle Radici in Val di Secchia, stanziamento per l'esercizio 1896-97, lire 60,000, pel quinquennio 1896-1901, lire 60,000.

Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III. — Num. 23 Arezzo. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve di Santo Stefano, stanziamento per l'esercizio 1896-97, 380,000 lire, pel quinquennio 1896-1901, lire 50,000.

Mercanti. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Mercanti. Io rivolgo una semplice preghiera

all'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

Il compimento di questa strada da Sarsina a Bagno di Romagna e a Pieve di Santo Stefano, sodisfa ad un desiderio vivissimo ed ai legittimi interessi degli abitanti dell'Alta Valle del Tevere che con quella strada vedranno aperto ai loro prodotti uno sbocco per la Romagna. Adesso urge procedere con sollecitudine a por mano a questi lavori perchè, per molti operai, si tratta di una questione di pane.

Pieve Santo Stefano, si può dire, non vive d'altro che dell'agricoltura: e siccome da qualche anno i raccolti, per contrarietà di eventi, sono in gran parte venuti a mancare, così i proprietari, per quante buone intenzioni abbiano, non possono far lavorare la povera gente in quei paesi.

Quindi rivolgo calda preghiera all'onorevole sotto-segretario di Stato perchè sino da ora voglia far completare gli studi, se pure

non sono pronti, in modo che il tronco da costruirsi sia presto appaltato ed almeno per la prossima primavera si dia mano ai lavori.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. La strada di cui parla l'onorevole amico Mercanti è quella che va da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve di Santo Stefano.

Per essa sono stanziati lire 380,000 onde compiere quella parte che è nella provincia d'Arezzo. L'onorevole Mercanti può esser certo che il Governo farà in modo che quest'opera sia iniziata sollecitamente, e che non vi siano ritardi nella compilazione e nella esecuzione dei progetti.

Mercanti. Ringrazio vivamente.

Presidente. È approvato allora questo n. 23.

Provincia	Opera stradale		Stanziameto per l'esercizio 1896-97	Spesa da autorizzare pel quinquennio 1896-1901
	Numero	Designazione		
Campobasso	33	Strada da Vinchiaturò sulla Sannitica per Sella del Matese fra Guardiaregia e Sepino a Cerreto	40,000	40,000
Campobasso	34	Strada dalla provinciale di serie Benevento-Foiano presso S. Marco dei Cavoti a Colle Sannita, Castelpagano, Riccia ed alla Nazionale tra Gambatesa e Ielsi	70,000	70,000
Caltanissetta	58	Strada dal Burrone Contrasto a Terranova con diramazione sopra Butera	32,000	32,000
Caltanissetta	66	Strada da Palma di Montechiaro per Licata a Terranova	5,000	5,000
Campobasso	70	Strada da Agnone a Castel di Sangro	25,000	25,000
Campobasso	71	Strada dal ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana pei tenimenti di Castellino e Ripa Bottoni alla Nazionale Sannitica presso Centocelle	20,000	220,000
Campobasso	73	Strada dalla provinciale Garibaldi al passo di Salecito pei pressi di Lucito, Castelbottaccio e Lupara a Larino e per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola colle diramazioni per Montagano, per Guardiafiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata	200,000	1,563,000

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Gaglia.

De Gaglia. Tanto a mio nome quanto per parte dell'onorevole Falconi, devo raccomandare all'onorevole De Martino la costruzione a preferenza della diramazione di questa

strada, n. 73, per Montagano. Di tale diramazione trovansi già costruiti oltre dieci chilometri che sboccano in aperta campagna e trovasi altresì costruito il ponte sul Biferno. Per mancanza di completamento, il già co-

struito va in rovina; ad evitare la quale urge la costruzione del resto della via, tanto da arrivare almeno per ora al paese di Limosano, ed uscire così dall'aperta campagna. La spesa non è rilevante, giusta gli studii fatti, trattandosi di pochi chilometri fino a Limosano e poscia fino a Sant'Angelo Limosano.

I chilometri già costruiti lo furono dai Comuni interessati di Montagano, Limosano e Sant'Angelo Limosano, come strada obbligatoria. Faccio rilevare ciò per dedurne la ne-

cessità della costruzione del resto a preferenza.

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

De Martino, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Terrò conto della raccomandazione del mio amico De Gaglia e cercherò il miglior modo possibile per poterla soddisfare, nei limiti, naturalmente, della presente legge e dei fondi stanziati.

Presidente.

Provincia	Opera stradale		Stanziamiento per l'esercizio 1896-97	Spesa da autorizzare pel quinquennio 1896-1901
	Numero	Designazione		
Campobasso	74	Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolaniano	50,000	250,000
Campobasso	75	Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturmo per Montevoduni, Longano, alla Nazionale dei Pentri	40,000	140,000
Campobasso	79	Strada dalla provinciale Cerrosecco in Boncro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata	20,000	80,000
Caserta	81	Completamento della strada di comunicazione diretta tra il circondario di Frosinone e Gaeta pei tenimenti di Vallecorsa e Lenola	»	11,000

A questo punto, l'onorevole Mezzanotte ha proposto un'aggiunta la quale consiste nel mettere, dopo le parole: *tra il circondario di Frosinone e Gaeta*, queste altre: « Chieti, 99, completamento della strada di San Valentino alla provinciale di serie, fra Casaleincontrada e Pretoro, lire 106,245. »

L'onorevole Mezzanotte ha facoltà di parlare.

Presidente. L'onorevole Mezzanotte ha facoltà di svolgere la seguente aggiunta:

Dopo le parole: « Caserta, 81, completamento della strada di comunicazione diretta tra il circondario di Frosinone e Gaeta, per i tenimenti di Valle Corsa e Lenola, L. 11,000 » *aggiungere le altre:* « Chieti, 99, completamento della strada di San Valentino alla provinciale di serie, fra Casaleincontrada e Pretoro, lire 106,245. »

Mezzanotte. In fatto di strade la provincia di Chieti ha dovuto provvedere quasi a tutto da sè. A differenza di ogni altra Provincia

del Regno, il suo territorio non è solcato da un sol chilometro di strade nazionali.

La sua rete stradale si è dovuta iniziare *ab imis fundamentis* in quest'ultimo ventennio con inauditi sacrifici.

Or fra le strade, da cui si attende maggior concorso allo sviluppo economico della mia Provincia, è quella segnata al n. 99 della legge del 23 luglio 1881, mercè la quale, molti Comuni addossati al monte Maiella sarebbero stati allacciati alla stazione di Sanvalentino sulla ferrovia Castellammare Adriatico-Roma.

Questa strada che si costruisce a cura dello Stato, col rimborso della metà per parte della Provincia, completata da un lato sino al comune di Serramonacesca, e dall'altro lato al comune di Roccamontepiano, attende, perchè si utilizzino i tratti eseguiti, che si costruisca quella di congiunzione da Roccamontepiano a Serramonacesca. Rispondendo i caratteri di questo tratto di congiunzione perfettamente a quelli indicati nelle leggi ultima-

mente adottate dal Parlamento, fu stabilito nell'allegato A della legge del 12 luglio 1894 la somma di lire 164,755, per costruirne una parte.

Ma, evidentemente, sarà inutile quella spesa se non si stanziino gli ulteriori fondi i quali rendano possibile la costruzione dell'intero tratto di congiunzione.

Può ognuno di leggieri immaginare la mia sorpresa nell'osservare che con la legge che discutiamo proprio a siffatto tronco non si provvede in alcun modo. E pure, tutt'altro era da aspettare dalle corrette considerazioni che si leggono nella relazione dell'onorevole ministro, il quale così si esprime:

« Determinata la spesa, l'Amministrazione non poteva rimanere incerta nella scelta dei criteri che dovevano, nel parer suo, informare le proposte del Governo. Difatti, nella discussione che avvenne lo scorso anno davanti alla Camera elettiva sul progetto che diventò legge colla data del 14 luglio 1894, venne approvato un ordine del giorno che invitava il Governo a « dare la precedenza negli impegni di bilancio alle opere costituenti *complemento* di opere già cominciate o *prolungamento* di strade già costruite in esecuzione di leggi anteriori e però l'Amministrazione si attenne scrupolosamente a questo precetto, che rispecchia esattamente tutto quanto il suo pensiero. »

Ora, onorevole sotto-segretario di Stato ai lavori pubblici, se le fosse sovvenuto che per la strada di cui parlo, mancano pochi chilometri per dirsi compiuta, certo Ella non avrebbe omessa la relativa cifra nella tabella A.

Ond'io, confidando nella equità e nella coerenza di Lei, mi sono indotto a presentare un'aggiunta a detta tabella sicuro che al suo accoglimento non sorgeranno ostacoli, nè per parte della Giunta, nè per parte dell'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. All'onorevole mio amico Mezzanotte, come ad altri colleghi i quali potessero fare osservazioni circa strade che da essi si ritenessero poter essere comprese nella presente legge, avendone il carattere, e che non lo sono, risponderò alla fine della discussione dei capitoli. Questa legge, pur essendo il ri-

sultato d'un lavoro assiduo e diligente, può, in alcuna parte, aver commesso omissioni.

A tali omissioni è intenzione del Governo di riparare, restando nei limiti di spesa portati dalla legge stessa. A quelle strade infatti contemplate dalle leggi 30 maggio 1875 n. 2521 e 23 luglio 1881, n. 333 che, pur avendo caratteri di assoluta necessità sono state omesse dalla presente legge, starà a voi provvedere accettando un articolo aggiuntivo, di cui dirò in seguito, e che è stato già concordato tra il ministro ed il relatore del bilancio.

Di questa questione adunque ci occuperemo, se crede l'onorevole mio amico Mezzanotte, alla fine della discussione dei capitoli.

Io spero allora di poter dare a lui risposta soddisfacente.

Presidente. L'onorevole Mezzanotte ha facoltà di parlare.

Mezzanotte. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato delle gentili parole a mio riguardo e ne prendo atto.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni s'intenderà approvato il capitolo 81.

Cosenza 111. Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci, Nazionale Silana presso Acqua del Corvo con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago, stanziamento per l'esercizio 1896-97 lire 30,000, pel quinquennio 1896-1901, lire 390,000.

Presidente. Numero 112. Cosenza. Strada dalla Marina di Fuscaldo alla Nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano, stanziamento per l'esercizio 1896-97, lire 30,000, pel quinquennio 1896-1901, lire 180,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Parmi che anche in questo capitolo vi sia una omissione, e domando uno schiarimento all'onorevole sotto-segretario di Stato.

Da molto tempo vi è una strada in parte costruita, che va da Montalto Uffugo a Fuscaldo. Però vi è un tratto di quattro chilometri tra Vaccarizzo e San Benedetto Ullano non ancora costruito, che rende inutile questa strada. Poco fa ripetei al ministro Perazzi l'osservazione che parecchie volte avea fatto al suo antecessore, che, cioè, è inutile costruire una strada quando manca un tratto, anche piccolo, intermedio. E perciò vorrei sapere dall'onorevole De Martino, se terrà conto nello stanziamento proposto di questo piccolo tratto

di quattro chilometri di strada da Vaccarizzo a San Benedetto Ullano che da tanti anni quelle popolazioni reclamano.

Al Ministero mi fu assicurato che si sarebbe tenuto conto di questi reclami precisamente in questo disegno di legge.

Ora domando all'onorevole De Martino se in questa dizione della Marina di Fuscaldo alla Nazionale delle Calabrie sia compreso il tratto di strada Vaccarizzo-San Benedetto Ullano; e nell'affermativa, per quale ragione siano stanziati soltanto 30,000 lire, mentre per la costruzione dei quattro chilometri occorrono 180,000 o 170,000 lire, proprio quelle che sono stanziati per il quinquennio? Ecco la mia domanda.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Nelle condizioni finanziarie presenti e nella necessità impellente di restringere le opere stradali, il Governo, anche per quanto riguarda la strada accennata dall'onorevole Miceli, ha dovuto limitarsi al tronco più piccolo che importa una spesa di 180 mila lire.

Però, come ho già detto all'onorevole Mezzanotte, ripeto all'onorevole Miceli che, ove fossero necessarie alla presente legge alcune correzioni, si potrà procedere con l'articolo aggiuntivo, concordato insieme col relatore della Commissione.

Miceli. Aspetto dunque questo articolo.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 112 s'intenderà approvato.

Presidente.

Provincia	Opera stradale		Stanziamiento per l'esercizio 1896-97	Spesa da autorizzare pel quinquennio 1896-1901
	Numero	Designazione		
Cosenza	118	Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Cantanzaro	975,000	125,000
Girgenti	147	Strada dalla stazione di Cammarata a S. Stefano Quisquina	675,000	75,000
Girgenti	151	Strada da Ribera, sulla provinciale di serie Porto Empedocle-Castelvetrano alla provinciale di Chiusa-Sclafani oltre il torrente San Carlo	46,000	46,000
Livorno	155	Completamento della strada della Marina di Marciana e quella di Portoferraio, Porto Longone e Rio Marina.	81,000	81,000
Messina	164	Strada da Castoreale per Mandanici alla Marina di Santa Teresa di Riva	71,000	71,000
Messina	165	Strada da Sant'Agata di Militello nei pressi di Alcarali Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo	41,000	41,000

Ha facoltà di parlare l'onorevole Piccolo-Cupani.

Piccolo-Cupani. Ho chiesto di parlare su questa strada, perchè stando alle assicurazioni date dall'onorevole ministro che il più giusto e più equo criterio presiederà alla ripartizione di queste somme, e confrontando la cifra assegnata a questo capitolo, con le altre proposte alle strade appartenenti alla provincia di Messina, dubito che si sia caduti in qualche errore. Per questa strada da Sant'Agata di Militello nei pressi di Alcarali Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla

provinciale Patti-Randazzo (Messina) si è stabilita la misera cifra di 41,000 lire.

Di Broglio, relatore. C'è mezzo milione di residui.

Piccolo-Cupani. Comunque sia, quando io la confronto con le altre, con quelle di cui ha parlato l'onorevole Picardi, io che conosco le località, le costruzioni fatte e quelle che devono farsi, dico che questa cifra è veramente irrisoria, e pregherei l'onorevole sotto-segretario di Stato di voler tener presente questa strada, ed aumentarne la cifra.

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

Sciacca della Scala. Prego l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici a volermi dire perchè nel progetto di legge sulle strade, dopo il n. 165 non siano stati riportati i fondi per la strada n. 166, cioè il completamento della provinciale Patti-Randazzo, con la diramazione alla provinciale Messina-Marine per Montalbano. Questa strada è compresa nella tabella del bilancio *per memoria*. Ciò significa che per il prossimo anno ci sono i fondi occorrenti con i residui.

Però, la legge che discutiamo riguarda i fondi per un quinquennio e della strada n. 166 non se ne parla, come se fosse abbandonata e non si dovesse continuare; mentre questa strada deve per obbligo costruirsi; e la provincia di Messina ha già in pronto i fondi. Sarò grato all'onorevole sotto-segretario di Stato se vorrà darmi uno schiarimento in proposito.

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato ha facoltà di parlare.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole Sciacca della Scala può essere sicuro che la strada n. 166 iscritta *per memoria* ha una sufficiente dotazione di residui disponibili. Così pure all'onorevole Piccolo-Cupani do assicurazioni che con lo stanziamento proposto e con i relativi residui disponibili la strada n. 165 potrà essere compiuta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Di Broglio, relatore. Posso dare una risposta che credo soddisfacente, anche all'onorevole Piccolo-Cupani.

Egli fu giustamente impressionato per la esiguità della somma che è richiesta in aggiunta di quelle già stabilite nelle leggi precedenti per la costruzione della strada di Sant'Agata di Militello. Ma io posso tranquillarlo nel suo dubbio che questa somma possa bastare alla costruzione della strada, inquantochè, nei precedenti riparti, furono assegnate alla stessa strada altre 504 mila lire. Di questa somma 147 mila lire rappresentano impegni assunti dall'amministrazione dei lavori pubblici; rimangono ancora da impegnarsi 347 mila lire con le quali l'amministrazione stessa crede di poter far fronte all'esecuzione della rimanente opera.

Aggiungo che la legge ha uno stanziamento

considerevole per spese casuali di tre milioni e tre quarti, e da questa somma complessiva si possono eventualmente togliere quei fondi che mancassero per compiere alcune opere.

Aggiungo un dato per l'onorevole Sciacca, che forse non dispiacerà a lui di conoscere, ed è che i residui passivi derivanti da precedenti riparti ascendono per la strada numero 166 alla somma rilevante di lire 467 mila delle quali soltanto 32,000 rappresentano impegni dell'amministrazione, e 435,000 sono disponibili per lavori nuovi.

Sciacca della Scala. Chiedo di parlare.

Presidente. Non si può impegnare una discussione!

Sciacca della Scala. Non si può parlare?

Presidente. Due volte, no!

Sciacca della Scala. Per una dichiarazione!

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Sciacca della Scala. La dichiarazione è questa; che io intendevo che fosse assicurato nel quinquennio il fondo per la costruzione di questa strada.

L'onorevole sotto-segretario mi ha detto che c'erano i fondi pel bilancio corrente, ma a me questo non sarebbe bastato se l'onorevole relatore, con la sua cortesia, non mi avesse assicurato che i residui sono tali, per questa strada, cioè lire quattrocento trenta mila, da bastare alla intera costruzione.

Ringrazio il relatore di questa spiegazione e prego l'onorevole sotto-segretario a voler fare in modo, che se esistono difficoltà o progetti di varianti, si decida il tutto in brevissimo tempo e che sia completata al più presto questa strada, che le popolazioni aspettano da molto tempo.

Piccolo-Cupani. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Piccolo-Cupani. Una parola di ringraziamento all'onorevole sotto-segretario di Stato e all'onorevole relatore. Ho fiducia che il Governo provvederà straordinariamente, come è stato detto dall'onorevole relatore.

Presidente. A questo punto mi pare sia giunto il momento dell'ordine del giorno dell'onorevole Della Rocca.

Si tratta del capitolo 185 del bilancio.

L'ordine del giorno è il seguente:

« La Camera convinta che l'onorevole ministro vorrà fare analoga proposta per la con-

tinuazione della strada interprovinciale da Castellammare per Gragnano alla provinciale Amalfi, Positano-Melfi, passa all'ordine del giorno. »

Onorevole Della Rocca, ha facoltà di parlare.

Della Rocca. Fra le strade, colpite dalla falcidia della legge, che ora discutiamo, vi è la strada interprovinciale Castellammare-Agerola-Amalfi-Positano.

Questa strada fu dichiarata interprovinciale dalla legge del 1881, legge che per sedici anni è rimasta inosservata, perchè non si è costruito neppure un metro della detta strada. Per la quale la provincia di Napoli ed anche i Comuni surriferiti avevano speso somme ingenti pria del 1881 per costruirla insino ad Agerola, oggidì diventato sito climatico al quale affluiscono molte persone.

È cosa strana che vi sia una legge non eseguita neppure in minima parte. Ora, per colmo di danno, si propone l'accantonamento di questa strada dall'elenco delle strade interprovinciali da costruirsi nel quinquennio 1896-1901 col concorso dello Stato e delle Province interessate. La provincia di Napoli a sua volta aveva già allogata in bilancio la somma che corrispondeva al suo onere. Ebbene, il ministro propone che la strada sia semplicemente ricordata *per memoria*. Ma è una brutta memoria! perchè la strada viene presso che cancellata dal ruolo. È vero che l'onorevole ministro presente ha ereditato questo progetto, dal suo predecessore, ma egli lo ha voluto ereditare senza beneficio d'inventario; ed intanto questa strada è stata sacrificata.

Una petizione della Giunta comunale della storica e celebre città di Amalfi, fu inviata alla Commissione che esaminò questo disegno di legge, ma la Commissione non si è compiaciuta di spendere nemmeno una parola su questa importante e ragionata petizione. Poi si dice che il diritto di petizione è sacro e consacrato dallo Statuto!

Comprendo che la ragione di economia ha consigliato di cancellare, dal novero, strade di cui si era riconosciuta la necessità e che erano consacrate mercè una legge; ma non è stato applicato il concetto, a cui ha alluso l'onorevole sotto-segretario di Stato poc'anzi, di quel tale ordine del giorno in seguito al quale fu presentata la proposta legislativa che ora discutiamo. Quell'ordine del giorno

diceva che bisognava compiere i lavori che erano intrapresi ed in parte eseguiti.

Ora questa strada era per la metà se non per due terzi già costruita; e se non si raggiungesse il termine di Amalfi, sarebbe una opera pubblica costata molto senza conseguire la sua finalità!

E poichè l'ordine del giorno del 1894 era precisamente applicabile alla strada della quale si tratta, sono meravigliato come i propositi che sono stati osservati per altre strade non lo siano stati per questa. È perciò che, senza voler fare recriminazioni e portare una nota stridente fra i sodisfatti, mi rivolgo alla equità dell'egregio rappresentante del Governo nonchè a' membri della Commissione parlamentare affinchè si ripari a questa omissione se non immediatamente almeno con qualche assicurazione, la quale valga a sodisfare quelle popolazioni le quali sono rimaste completamente disingannate nelle loro legittime ed annose aspettative.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Di Broglio, relatore. L'onorevole Della Rocca ha mosso censura alla Commissione del bilancio, e per essa al suo relatore, perchè nella relazione di questo disegno di legge non fu fatto cenno di una petizione spedita dal municipio di Amalfi. Quando avrò detto la ragione dell'omissione credo che l'onorevole Della Rocca sarà compiacente di ritirare la sua critica. La petizione è pervenuta a me quando la relazione era stata già approvata dalla Giunta generale del bilancio, e non poteva quindi tenerne più conto.

Senza pronunziarmi adesso in merito ai requisiti speciali che possa avere la strada per venire compresa in questo disegno di legge, o in un provvedimento speciale per sopperire alle eventuali omissioni di questa legge, credo che la difficoltà maggiore dipenda dal contrasto che esiste fra le provincie di Salerno e di Napoli, le quali sono ambedue interessate alla strada stessa. Almeno le informazioni che ebbi suonarono in questo senso: che l'Amministrazione dei lavori pubblici non ha potuto prendere ancora nessuna decisione concreta di fronte al dissidio che esiste al riguardo di questa strada tra la provincia di Salerno e quella di Napoli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori

pubblici. Pregherei il mio amico Della Rocca di non volere insistere nell'ordine del giorno che egli ha presentato. Se è una semplice raccomandazione, l'accetto, ma non come ordine del giorno da essere votato e da impegnare il Governo. Gli dirò subito la ragione.

La strada della quale egli parla è strada molto importante, perchè mette in comunicazione la provincia di Napoli con quella di Salerno. Ma la strada è compiuta nella provincia di Napoli fino ad Agerola. Il tratto da Agerola ad Amalfi è quello che si deve compiere, ed è quasi tutto nella provincia di Salerno. È necessario, come ha detto l'onorevole relatore, che la provincia di Salerno stanzi i fondi occorrenti; e quando questi fondi siano stanziati, sia certo il mio amico Della Rocca che questa strada, come alcune altre delle quali io stesso riconosco l'importanza, saranno argomento di speciale studio da parte del Governo. E se l'articolo aggiuntivo concretato con l'onorevole relatore del bilancio riceverà, come mi auguro, la vostra approvazione, noi studieremo anche questo tronco di strada da Agerola ad Amalfi, per vedere se vi sia modo nel quinquennio di cominciare almeno l'opera, salvo a rimetterla ad esercizio futuro.

Quanto a quello ch'egli dice, che sia cancellata dal novero delle strade della legge del 1881, solo perchè nel bilancio è messa

per memoria, io posso dire, che ciò non è esatto, perchè le strade della legge del 1881, che si costruiscono nel quinquennio, a cui soddisfa la presente legge, sono una piccola parte delle strade della legge stessa, e tutte le altre non sono cancellate. Non è detto, che la legge non debba avere il suo effetto. Dopo questo quinquennio, secondo le risultanze della revisione delle strade e le necessità del bilancio dello Stato, si provvederà con future leggi a compiere la legge del 1881.

Della Rocca. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

Presidente. Parli pure.

Della Rocca. A me non consta, che vi sia il dissidio a cui ha accennato l'onorevole relatore. So solamente, che la provincia di Napoli ha fatto lo stanziamento nel suo bilancio per la non lieve somma di lire 91,000! Di discrepanze fra l'una e l'altra Provincia non ho notizia. Ad ogni modo non posso, a questi chiari di luna, cimentare la prova del voto; e quindi non mi rimane altro che prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole sotto-segretario di Stato, il quale quanto me, se non più di me, dev'essere convinto della grande utilità della cennata strada, e della giustizia di questa mia proposta.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo 165.

Presidente.

Provincia	Opera stradale		Stanziamiento per l'esercizio 1896-97	Spesa da autorizzare pel quinquennio 1896-1901
	Numero	Designazione		
Novara e Torino . . .	179	Ponte sulla Dora presso Verolengo (interprovinciale).	172,000	172,000
Perugia	193	Strada dalla Nazionale di Rieti per Labro e Morro al confine provinciale presso Leonessa	86,000	86,000
Perugia	204	Strada Orte-Amelia e ponte sul Tevere	75,000	75,000
Potenza	209	Dalla Nazionale dell'Agri per Stigliano alla provinciale Potenza-Spinazzola per Montepeloso con ponte sul Basento.	30,000	30,000
Potenza	214	Prolungamento della Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza-S. Arcangelo, verso Armento .	»	390,000
Salerno	216	Strada dalla Nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza Montemurro	50,000	50,000

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giuliani.
Giuliani. Per questa strada, Roccadaspide, Bellosguardo, S. Angelo a Fasanella fu propo-

sta da diverso tempo una variante e non ostante la vive premure fatte e non ostante i lavori siano in corso, tuttavia se ne aspetta l'ap-

provazione. Le ragioni sono molteplici e le seguenti:

a) Il primo tracciato percorre la parte occidentale sopra un terreno a picco e difficilissimo ed anche franoso.

b) Quasi tutta la sua lunghezza è boscosa, onde facilmente offre agguati ed aggrimenti e tanto più perchè trovasi oltre sei chilometri lontana dal più prossimo paese.

c) Il tracciato è interamente distrutto essendo stati sospesi i lavori per diverso tempo.

Per lo inverso poi la variante si svilupperebbe dalla parte di mezzogiorno su terreni a cultura.

La costa si offre più piana ed i terreni più solidi, così che si rende più facile e solida la manutenzione.

Quel che più monta è che a parere dei tecnici locali, si opina che questa variante non apporta spesa maggiore in confronto al primitivo tracciato.

Basta infine tenere presenti le deliberazioni dei Comuni interessati: Roccadaspide, Castel S. Lorenzo, Roscigno, Corleto, S. Angelo a Fasanella, S. Rufo ecc. i quali tutti invocano la variante, mentre che un solo proprietario interessato vi si oppone.

Per queste evidentissime ragioni, raccomandando con tutto calore all'onorevole sotto-segretario di Stato di dare le disposizioni analoghe e con la maggiore sollecitudine trovandosi i lavori molto inoltrati ed evitare la sospensione del completamento di essi essendo in costruzione la volta del ponte sul torrente Fasanella.

Ricordi l'onorevole sotto-segretario di Stato che pel ritardo a costruire questa strada andarono buttate diverse migliaia di lire per ammanimenti portati via dal fiume e per le frane che distrussero il tracciato.

Ho molta fiducia nell'onorevole sotto-segretario di Stato e non aggiungo altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. La questione sta in questi termini. Noi aspettiamo il progetto di variante dall'Ufficio del Genio civile; appena l'avremo avuto, me ne occuperò direttamente e personalmente cercando di affrettare la sua approvazione e quindi il cominciamento dei lavori.

Giuliani. Lo ringrazio!

Presidente. Non essendovi altre osservazioni s'intenderà approvato il capitolo 216.

Provincia	Opera stradale		Stanziamen- to per l'esercizio 1896-97	Spesa da autorizzare per il quinquennio 1896-1901
	Numero	Designazione		
Salerno	225	Strada da Laurito sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza per Castel Ruggiero a Torre Orsaia ed alla provinciale di Serie Caselle in Pittari-Scario	77,00	77,000
Salerno	226	Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio	50,000	500,000
Sussidio dello Stato per le strade di 3 ^a serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521			100,000	500,000
Concorso dello Stato per le strade provinciali di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; e nell'Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333 che si costruiscono dalle Provincie direttamente			1,500,00	7,500,000

Ha facoltà di parlare l'onorevole Picardi.

Picardi. Mi era iscritto al capitolo 197 del bilancio, al quale corrisponde questo capitolo.

« Concorso dello Stato per le strade provinciali della legge 23 luglio 1881. » Prendo a parlare non per discutere lo stanziamento, o

il maggiore assegno per il quinquennio, ma unicamente per sottoporre all'onorevole sotto-segretario di Stato una questione di tracciato di una delle strade che sono costruite direttamente dalla Provincia col concorso dello Stato per metà: intendo parlare della strada

segnata col numero 83 nella provincia di Catania che va da Palagonia alla nazionale Troina.

Non sarà inutile accennare brevemente all'origine del dissidio, insistendo perchè il Governo voglia, una buona volta, riconoscere che le premure e le istanze del comune di Regalbuto sono ragionevoli e fondate.

Non mi pare che questa sia una delle solite raccomandazioni, per le quali molto assegnamento bisogna fare sulla benevolenza e della Camera e del Governo.

Qui si tratta di discutere un interesse comune della provincia di Catania e dello Stato, che in misura eguale concorrono alla costruzione di una strada.

Il dissidio sta unicamente in questo: se in un dato tronco sia più utile, ai fini che la strada si propone, di seguire piuttosto un tracciato che l'altro; onde non intendo di fare raccomandazioni o di rivolgermi soltanto alla benevolenza dell'onorevole sotto-segretario di Stato; io invece lo richiamo unicamente a discutere da buoni associati nell'interesse della causa comune una questione tecnica finanziaria.

La questione è molto semplice. La strada da Palagonia a Troina deve attraversare uno dei pochissimi fiumi che ha la Sicilia, il Salso; per tutti gli altri torrenti della Sicilia il punto del guado non è che una questione di utilità maggiore o minore per le popolazioni, essendo quasi sempre indifferente per la solidità dell'opera. Per il Salso invece, che trae la sua origine dalla grande catena di montagne che costituiscono l'ossatura della Sicilia, non è così.

È quello un fiume di acqua perenne che, nella stagione invernale specialmente, non avendo che un solo ponte nel lungo percorso diventa un ostacolo insormontabile per le comunicazioni di intere ed ubertose regioni. Il problema si presentò alla provincia di Catania nel 1883, quando essa ebbe ad approvare il tracciato della strada; Provincia e Genio civile e Ministero furono d'accordo per tutto l'andamento della strada. Solo il dissidio nacque col Consiglio dei lavori pubblici per il tratto che deve congiungere il comune di Regalbuto alla nazionale di Troina; ed allora le ragioni addotte dal Governo avevano una certa solidità perchè si trattava di non deviare la strada dalla regione etnea, di non obbligare gli abitanti di Troina a fare un

lungo percorso verso ponente per poi ritornare di nuovo verso oriente e raggiungere il capoluogo.

La ragionevolezza delle obiezioni sorte indusse la provincia di Catania ed i Comuni interessati a costruire una via obbligatoria da Grottafumata per Carcaci al ponte di Maccarone la quale ha avuto il doppio vantaggio di un concorso del 60 per cento da parte della Provincia e di abbreviare le relazioni di viabilità fra Troina, i paesi etnei e Catania capoluogo, assai più che non facesse il tracciato proposto per Sisto nella linea Palagonia-Regalbuto-Troina.

Soddisfatto in questo modo ogni giusto desiderio ed ogni pretesa di Troina la questione del tracciato per congiungere Regalbuto alla nazionale Troina si presenta netta e chiara, e si riduce all'esame delle condizioni della regione, e di quella del fiume Salso.

Infatti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che altra volta per le ragioni già dette aveva scartato il tracciato votato già con molteplici deliberazioni del Consiglio provinciale di Catania, nell'ultimo suo parere del 1892 non ebbe più difficoltà ad approvare tecnicamente il tracciato che oggi da me si sostiene, e che è stato proposto dalla provincia di Catania, per la congiunzione di Regalbuto con la strada nazionale Troina, tracciato questo che passerebbe per la contrada Molino-Sparacollo.

Due erano le ragioni principali che facevano propendere gli interessati a questo tracciato. La vastità e la fertilità della regione che questo nuovo tracciato avrebbe attraversato e messo in comunicazione con Regalbuto, la maggior consistenza dei terreni dove, adottando questo tracciato, sarebbero state costruite le pile del ponte sul fiume Salso.

Esaurita la questione tecnica, esaurito lo esame di tutti gli elementi necessari per indurre la convinzione che questo è il tracciato buono, utile ai fini di quella viabilità, la sola questione che resta è una questione finanziaria.

Infatti il Ministero, che riconosce la giustezza del tracciato, crede, in base alle considerazioni fatte dal Genio civile, che la maggiore spesa portata da questo tracciato, in confronto coll'antico, sia di lire 120,000, e dice alla provincia di Catania: « Io accetto

il tracciato nuovo ma voi pagate la maggiore spesa ».

Ora, anzitutto, non è esatto che la maggiore spesa sia di lire 120,000 e quindi che lo Stato debba sopportare un maggiore carico (per la sua metà) di lire 60,000; poichè le previsioni della spesa del tracciato Sisto devono di molto aumentarsi, per ciò che è agli atti e che rileva la natura infida dei terreni in cui il ponte verrebbe ad essere costruito. Non è neppure esatto che la maggiore spesa per lo Stato sia di 60,000 lire, perchè, per un'altra variante approvata dal Consiglio provinciale di Catania, nell'andamento di questa strada n. 83, tra il Comune di Rammacca e quello di Catenanuova, lo Stato, sulle previsioni originarie della strada viene a risparmiare 45,000 lire.

Prego l'onorevole sotto-segretario di credere che queste cifre sono esatte, perchè mi vengono confermate da documenti che direi quasi ufficiali.

Quindi, ammettendo anche che la maggiore spesa presunta sia di 120,000 lire, che 60,000 lire sia la maggiore spesa dello Stato; per la riduzione di spesa che viene a ottenersi oggi in forza della variante accettata dal Consiglio provinciale di Catania, venendosi ad economizzare 45,000 lire, tutta la maggiore spesa dello Stato per adottare il tracciato voluto dalle popolazioni e trovato giusto anche dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, non sarebbe che di 15,000 lire.

Ridotta a così esigue proporzioni la questione, ho la speranza che il ministro, una volta che avrà accertata la verità delle cose e la fondatezza delle ragioni da me esposte, non vorrà, per una strada che costerà quasi lire 800,000, stanziare già in bilancio e spese in grandissima parte, non vorrà, dico, che si rovini un tracciato, che si neghi un giusto beneficio a vaste e importanti regioni per la semplice questione di lire 15,000.

Spero quindi, e mi auguro che l'onorevole sotto-segretario vorrà darmi qualche affidamento che secondi i giusti desiderî della provincia di Catania e del Comune di Regalbuto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Vorrei rivolgere una preghiera all'onorevole sotto-segretario di Stato.

Ha detto il relatore che il debito dello Stato verso le Province indicate nell'elenco A,

sarebbe di 200,000 lire; ma, tenuto conto anche delle altre Province, non contemplate nell'elenco, il debito del Governo sale a circa lire 900,000.

Come potrà il Governo far fronte a questo pagamento?

Non ha potuto pagare, durante l'esercizio 1895-96, perchè il fondo relativo era esaurito; si dovrà pagare sullo stanziamento dell'esercizio 1896-97, che ammonta a lire 1,500,000. Il Governo non può e non deve lasciare insoddisfatto il debito suo.

Si tratta di Province, le quali, avendo esse costrutte direttamente le strade, hanno anticipata anche la quota di concorso del Governo, mentre per le strade costrutte dal Governo, esso dovette anticipare le quote a carico delle Province, che, da quanto è dichiarato nella relazione, ammontano a più di 15 milioni.

Ora la mia preghiera è questa: non tardi il Governo, approvato che sia il bilancio 1896-1897, a soddisfare i suoi debiti; e quello specialmente della provincia di Genova, che ammonta ad una somma abbastanza cospicua.

Un'altra preghiera ancora.

Lo stanziamento di cui nella presente legge per l'esercizio 1896-97, detratti i crediti delle Province, si riduce a poco più di 600,000 lire. Io vorrei che il Governo, anzichè lasciar mettere in costruzione nuove strade, facesse terminare i tronchi che sono in costruzione, e facesse mettere in costruzione quegli altri tronchi che devono completare determinate strade.

Io non so quello che succede in altre Province; ma nella provincia di Genova abbiamo dei tronchi di strada costrutti dalla Provincia, per virtù della legge del 1881, che finiscono in mezzo ad una foresta.

A che servono questi tronchi, se non sono costrutti gli altri, se la intera strada non è completata?

Accennerò alla grande arteria dal Tanaro alla Trebbia; alla quale, per averla completa, mancano pochi tronchi; ad esempio, quello da Borda a Murialdo ed a Calizzano. Il tronco da Millesimo a Borda è costruito; ma Borda è una campagna, una campagna montuosa coperta di castagneti. Questo tronco è terminato da parecchi anni; non si è proseguita la costruzione per ragioni che non occorre ora accennare. Spero che le difficoltà insorte saranno quanto prima risolte, e che si potrà

metter mano ai lavori. Ciò detto, la preghiera che intendo fare è questa, che col fondo che rimane del milione e mezzo, pagato quello che il Governo deve alle Provincie, anziché mettere in costruzione nuove strade di serie, si continuino e si portino a compimento i tronchi già cominciati e quelli che debbono completare una intera strada.

Spero di avere su questi due punti una risposta soddisfacente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fracassi.

Fracassi. A questo punto debbo chiedere uno schiarimento alla cortesia dell'onorevole relatore, e rivolgere una raccomandazione all'onorevole sotto-segretario di Stato.

Nella tabella *C* annessa al disegno di legge in discussione è nominativamente inscritto il ponte sul Po fra Trino e Crescentino; ma quest'opera non è però nominativamente iscritta in bilancio.

Io ritengo che sia compresa nel milione e mezzo stanziato al capitolo 197 del bilancio che richiama precisamente la legge del 23 luglio 1881, il numero e l'elenco designati nella tabella *C*. Non solleverò qui la questione della dicitura « fra Trino e Crescentino, » che il relatore mi ha spiegato già che deve essere così, dirò per etichetta legislativa, perchè così era scritto nella legge 23 luglio 1881 alla quale si riferisce l'attuale disegno di legge. Solo accennerò ad un dubbio che alcuni hanno creduto poter sollevare circa il concorso dello Stato che credevano potersi anche intendere limitato esclusivamente alla costruzione del ponte; dubbio impossibile, a mio avviso, di fronte alla dizione dell'articolo 10 della tabella *C* annessa a questa legge, dizione che era già usata nella legge del 1881, e di fronte alla entità della somma stanziata.

Dissipati questi dubbi, non farò certo un discorso, ma mi limiterò a rivolgere una raccomandazione al Governo. L'impressione in molta parte delle popolazioni interessate al compimento di queste opere era che il Governo vi mettesse dal canto suo molta cattiva volontà; e questa impressione poteva in certa guisa essere giustificata dai ritardi frapposti all'approvazione dei progetti che viaggiarono per lungo tempo inutilmente fra le Provincie e Roma.

Io debbo dire in omaggio alla verità che dacchè ho l'onore di occuparmi di questo

affare ho sempre trovato e nel Ministero passato e presente la più grande sollecitudine. Gli appalti sono ora stati autorizzati; so anzi che il Ministero dei lavori pubblici ha già sollecitato alcuni degli enti interessati perchè sieno indetti presto. Ebbene, trattandosi di un'opera di grande importanza commerciale e militare, di un ponte destinato a collegare i fertili colli del Monferrato con grande parte della pianura vercellese, col Canavese e con Ivrea, mercati tutti importantissimi, rivolgo calda preghiera al Governo perchè esso provveda a che questa opera sia presto compiuta. I Comuni interessati hanno già votato da molto tempo i loro concorsi, ed io non dubito che il Governo provvederà che gli appalti da lui autorizzati siano fatti al più presto, e che si possano così veder iniziati fra breve i lavori per una opera che è semplicemente dovuta a tante popolazioni attive e laboriose che la reclamano come una necessità, e che in larghissima misura contribuiscono ancora a pagarla.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. All'amico Picardi dirò che senza riesaminare punto le cifre, tanta è la fiducia che nutro in lui, e quindi ritenendo ridotta la differenza a somma non ingente, riassumerò la questione colla migliore buona volontà, e col miglior spirito di benevolenza, perchè questi interessi che egli è venuto a patrocinare, e che a me paiono giusti solo per il fatto che egli li patrocinò, possano essere soddisfatti.

L'onorevole Fracassi può essere certo che ritardi non vi saranno e che il Governo farà in modo che, per volontà di terzi, non si venga meno alle necessità ed all'interesse pubblico.

Quanto a ciò che ha detto l'onorevole Sanguinetti risponderò che a me pare inopportuno il chiedere la costruzione delle strade col concorso dello Stato, mentre è allo studio il problema della revisione delle strade e se convenga restituire alle Provincie la funzione di costruttrici.

Quindi noi dobbiamo limitarci ad una liquidazione delle strade in costruzione: per tale liquidazione i fondi sono sufficienti venendo stanziati con la presente legge sette milioni e cento quarantacinque mila lire:

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore,

Di Broglio, relatore. Voglio dire all'onorevole Fracassi che egli può ritenersi del tutto tranquillo, inquantochè il disegno di legge all'articolo quarto prevede una spesa di 7 milioni e 145 mila lire per supplire alle maggiori spese che l'Amministrazione suppone necessarie per l'esecuzione delle opere già autorizzate dalle varie leggi e per le quali sin ora i fondi provvisti sono insufficienti.

Aggiungerò una spiegazione in risposta all'onorevole Sanguinetti.

Non posso che consentire con lui sulla estrema convenienza che lo Stato paghi i suoi debiti. Questo è un buon mezzo per dar forza al Governo di chiedere l'esazione dei suoi crediti.

Ora la legge provvede appunto, anche con questo stanziamento di 7,145,000 lire, i mezzi per poter sopperire alle quote di concorso per le opere costruite dalle Provincie e per

le quali i fondi stanziati precedentemente non erano sufficienti.

Credo quindi che sarà facile al Governo di accettare la raccomandazione dell'onorevole Sanguinetti, perchè con la legge presente accresciamo i fondi.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il consuntivo dello Stato per le strade provinciali s'intenderà approvato.

Casuali per lavori stradali di cui nelle leggi 30 marzo 1862, n. 517; 27 luglio 1862, n. 729; 27 giugno 1869, n. 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, n. 333, Elenco II, e 9 luglio 1883, n. 1506, Stanziamento per lo esercizio 1896-97 lire 520,000; pel quinquennio 1896-1901, lire 2,165,000.

Qui c'è una differenza di 30,000 lire fra la somma stanziata dalla legge e quella che si trova nel bilancio.

Di Broglio, relatore. È un errore che verificheremo; ma la somma totale è uguale.

Presidente.

	Stanziamento per l'esercizio 1896-97	Spesa da autorizzare pel quinquennio 1896-1901
Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333 Elenco III . . .	310,000	1,500,000
Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888.	20,000	100,000
Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888.	120,000	600,000
Assegni mensili al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	190,000	950,000
Indennità di trasferte, competenze diverse variabili e sussidi al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	35,000	175,000
	6,360,000	31,760,000

Così è esaurita la tabella.

Dò lettura dell'articolo primo del disegno di legge del quale fa parte la tabella A testè approvata.

« La spesa per costruzioni stradali, in aggiunta di quelle autorizzate da precedenti leggi, resta stabilita pel quinquennio 1^o 96-97, 1900-1901 in lire trentuno milioni settecentosestantamila, e sarà ripartita fra le diverse

strade secondo la tabella A annessa alla presente legge. »

Su questo articolo è iscritto l'onorevole Clementini.

Ha facoltà di parlare.

Clementini. Come la Camera sa, colla legge del 1875 il Parlamento italiano, tenendo in debito conto i bisogni delle popolazioni ed anche avuto riguardo ad esigenze militari,

ha ammesso la costruzione delle strade provinciali così dette di serie, imponendo alle Provincie interessate il contributo del 50 per cento della spesa, lasciando l'altro 50 per cento a carico dello Stato.

Alcune di queste strade furono costruite: altre trovansi in corso di costruzione: per altre siamo ancora allo stato di progetto.

Non poche però sono le strade di serie della legge 30 maggio 1875, pur contemplate nella legge del 30 febbraio 1881, le cui costruzioni costituiscono per le popolazioni che le reclamano una speranza più o meno lontana. Infatti noi abbiamo avuto una serie di leggi che, in pratica, hanno portata questa conseguenza: che le costruzioni che dovevano farsi in base alla legge del 1875 non soltanto furono sempre ritardate, ma per alcune furono anche radiati gli stanziamenti che in bilancio si facevano in base a quella legge.

Venne la legge del 1881 che ha provveduto per una diversa assegnazione di fondi; venne la legge del 14 giugno 1891 che ha modificato le tabelle per le strade da costruirsi; e per alcune di esse, con la legge stessa non fu assegnata alcuna somma.

Colla legge del 1893 che approvava lo stato di previsione, molte di quelle strade contemplate dalla legge del 1875 si videro indicate in bilancio soltanto *per memoria*.

Ora, come diceva poco fa l'onorevole Della Rocca, quest'indicazione è cosa troppo illusoria per le popolazioni che attendono il beneficio della costruzione.

Finalmente venne la legge del 1894, la quale ha continuato nel sistema, per alcune strade, d'indicarle nella tabella coll'accenno puro e semplice *per memoria*.

Ora chi sa quando queste strade potranno essere costruite?

Precisamente, come diceva l'onorevole Della Rocca, queste promesse diventano illusorie, poichè manca tutto quell'insieme di pratico che può indurre nelle popolazioni la speranza di vedere, più o meno tardi, soddisfatti i loro desideri, le loro aspirazioni, i loro bisogni.

Ad esempio, io citerò una di queste promesse, cioè quella relativa alla strada contemplata al numero 59 della tabella della legge del 1875: la strada provinciale di serie destinata ad unire parte della provincia di Belluno con la provincia di Udine: strada importantissima per il commercio, per lo scam-

bio di prodotti dell'alto Cadore con la Carnia, per riguardi ed interessi militari, e per minorare la distanza alla più prossima stazione ferroviaria della linea pontebbana. Un tronco in provincia di Udine fu già costruito; non un metro di strada però fu costruito nel territorio della provincia di Belluno, vale a dire per tutto il tratto da Sappalla a Santo Stefano di Cadore.

Questa strada figura ancora per memoria nel bilancio 1896-97, non figura punto nella tabella annessa al disegno di legge in esame, e nei residui per la medesima non v'ha di disponibile che la esigua somma di sole 2,000 lire.

Quindi l'argomentazione, fatta dall'onorevole sotto-segretario di Stato, che a questi lavori si potrebbe provvedere coi residui, non può applicarsi al caso di cui io mi occupo.

A me consta che la provincia di Belluno per una combinazione finanziaria concretata coi Comuni interessati, sarebbe disposta ad assumere la costruzione di questo tronco di strada: e che a tal'uopo, a mezzo di uno dei Comuni interessati avrebbe chiesto comunicazione degli studi di progetti già fatti dallo Stato, per risparmiare una spesa, ma che questa comunicazione non sarebbe stata accordata.

Ora la fede in questi Comuni interessati è scossa: e non a torto i Comuni stessi temono che, nonostante venisse deliberata dalla competente autorità la costruzione della strada e venissero stanziati nel bilancio della Provincia i fondi fino alla concorrenza del 50 per cento; qualora si venisse a domandare allo Stato il pagamento dell'altro 50 per cento, probabilmente si sentirebbero rispondere che, non essendovi stanziamenti nè nel bilancio nè nella legge che discutiamo, i legittimi desiderî loro non potrebbero essere tradotti nel campo dei fatti, ma dovrebbero restare argomento ed oggetto di semplice speranza. Io quindi ho presentato un articolo aggiuntivo al disegno di legge, e cioè l'articolo 5 *bis*.

Io ho proposto questo articolo addizionale alla legge in discussione, appunto allo scopo che sia garantito a quelle Provincie (nelle quali ancora non si è proceduto alla costruzione delle rispettive strade di serie che non sono contemplate nella presente legge) il concorso dello Stato, indipendentemente dalla legge che concerne il riparto dei fondi pel quinquennio 1896-1901, ogniquale volta nel quin-

quennio le Province stesse deliberassero la costruzione delle strade di serie con assumerne direttamente la costruzione.

Faccio poi ora la domanda formale al Governo che, a richiesta degli enti interessati, debbano essere comunicati alle Province tutti gli atti, gli studi e i progetti fatti dal Genio civile relativi alle strade di serie da costruirsi nel loro territorio, per venire a conseguire così un'economia di tempo e nelle spese di costruzione. Naturalmente, date le condizioni della Camera ed i criteri di massima, d'ordine tecnico e finanziario che informarono il disegno di legge in discussione, non sarebbe pratico l'insistere con probabilità di effetto utile perchè la proposta concretata nell'articolo 5 aggiuntivo da me presentata sia accolta, imperocchè immagino già che da parte del Governo e da parte della Commissione del bilancio si dirà certamente che il diritto di cui trattasi è garantito con la legge del 1875 e con le leggi successive. Ma io ho fiducia che il Governo e la Commissione del bilancio faranno tali dichiarazioni che valgano a tranquillare gli animi agitati delle patriottiche popolazioni dei Comuni, che reclamano da tanti anni il mezzo di viabilità necessario al trasporto dei prodotti dei loro boschi, allo scambio ed al traffico commerciale fra la Carnia ed il Comelico e che valgano a rassicurare le Province interessate che, qualora deliberassero la costruzione delle strade, lo Stato troverà il modo di contribuire col concorso del 50 per cento non solo, ma metterà a disposizione tutti gli studi, e tutti i progetti elaborati dal Genio civile. È questa la dichiarazione, che attendo dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore; e soltanto dopo sentite le dichiarazioni esplicite e formali in argomento deciderò se dovrò ritirare o mantenere la proposta dell'articolo aggiuntivo.

Presidente. Non essendo presente l'onorevole Artom, perde la sua volta; e do facoltà di parlare all'onorevole D'Alife.

D'Alife. Sarò brevissimo.

Debbo fare una calda raccomandazione all'onorevole sotto-segretario di Stato.

Con mio grande rincrescimento debbo osservare che nessuno stanziamento si è proposto dall'onorevole ministro e dalla Commissione per il compimento della strada numero 116 della tabella annessa alla legge 1881, dalla provinciale Cropalati col ponte

sul Trionte alla stazione di Mirto Crosia (Cosenza).

Questa strada è seguito dei tratti costruiti dalla nazionale Silana a Rossano: essa è di una eccezionale importanza e di una urgenza indiscutibile, sia perchè quelle popolazioni non hanno comunicazioni fra loro, sia perchè serve a condurre persone e merci alla ferrovia Jonica sul di cui prodotto lo Stato vi partecipa in ragione del 27 e mezzo per cento.

Le popolazioni calabresi di quella vasta contrada benedirono la legge del 1881 che riconobbe le loro legittime aspirazioni; però nonostante la legge medesima e i continui voti degli enti locali per affrettarne il compimento della strada in parola e nonostante le ripetute promesse fatte dal Governo, nulla si è ancora fatto.

Ho fiducia che l'onorevole sotto segretario di Stato vorrà rassicurarmi e dare ascolto alle legittime aspirazioni di quelle disgraziate popolazioni.

Presidente. Onorevole Fracassi, ha facoltà di parlare.

(Non è presente).

Perde la sua volta.

L'onorevole Costantini ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a presentare al più presto un altro progetto per assegnazione di fondi a favore delle strade decretate con le leggi del 1867, del 1875 e del 1881, ma non comprese nel progetto attuale. »

L'onorevole Costantini ha facoltà di parlare.

Costantini. Il concetto del mio ordine del giorno è chiarissimo e basta enunciarlo per riconoscerne la giustizia.

Io non discuto i criteri della selezione delle strade, comprese nel presente disegno di legge. Ammetto anzi che questi criteri rispondano all'ordine del giorno della Camera testè ricordato. Ma si riconoscerà d'altra parte che molte altre strade, decretate dalle leggi del 1869, 1875 e 1881, che rivestono in grado eminente i caratteri accennati da quell'ordine del giorno, sono state escluse. Si dirà che questa è una necessità di bilancio. Con la somma disposta da questa legge non si poteva forse provvedere ad un numero maggiore di strade. E sta bene. Ma bisogna riconoscere che le ragioni della finanza non

sono sempre d'accordo con quelle della giustizia, che debbono prevalere.

Io quindi prego il Governo, perchè in tempo più o meno breve faccia ulteriori proposte per la costruzione e il completamento di altre strade, decretate dalle leggi vigenti e non contemplate nella presente. Tengo per fermo che l'onorevole sotto-segretario di Stato e la Commissione del bilancio, pel sentimento di giustizia che io onoro in essi, approveranno il mio ordine del giorno. Non ho altro da aggiungere.

Presidente. L'onorevole Celli ha presentato il seguente ordine del giorno, sottoscritto anche dagli onorevoli Mercanti e Vendemini:

« La Camera invita il Governo a presentare entro 6 mesi un disegno di legge che provveda alla costruzione di strade omesse nella presente legge e che servano a completare strade già in costruzione per virtù di precedenti leggi. »

Ha facoltà di parlare per svolgerlo.

Celli. A nome anche dei colleghi Budassi, Mercanti e Vendemini, debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole sotto-segretario di Stato sopra alcuni fatti concreti e interessanti questa legge che discutiamo.

Osserviamo, cioè, che nella tabella C manca interamente l'importantissima strada marecchiese, che attraversa tutta la provincia di Pesaro e congiungerà le provincie di Forlì e di Arezzo. Questa grande via figura sotto il numero 22 dell'elenco 3° annesso alla tabella B della legge 23 luglio 1881, e per fiducia in questa legge dello Stato venne già per buona parte costruita dalla nostra Provincia, la quale ne ha antistato la spesa che ascenderà alla bellezza di un milione e 245 mila lire.

Questa omissione è così grave che noi la riteniamo un involontario errore non potendo nemmeno supporre che il Governo pretenda che la Provincia prosiegua ad anticipare l'intera somma per quest'opera insigne che fra un paio d'anni sarà interamente compiuta, e pretenda pure che la Provincia stessa, la quale versa in pessime condizioni finanziarie, debba aspettare tutto un quinquennio per cominciare a riavere quello che le spetta. Ciò sarebbe assolutamente ingiusto! Nè vale il dire che le opere autorizzate o di cui si è chiesta l'autorizzazione stanno nei limiti dei fondi assegnati dalla legge 1881, perchè se questo torna ad onore dell'ufficio tecnico pro-

vinciale, non toglie però che per lavori addizionali e per dovuti compensi non si debbano ancora spendere in più 127,532 lire, e della cospicua somma restante non debba lo Stato pagare la sua quota-parte alla Provincia.

Spero che l'onorevole sotto-segretario di Stato vorrà porre un riparo all'ingiustizia che ho lamentata; come pure lo prego di provvedere, perchè gli stanziamenti, che sono già contemplati in questa tabella C per le due strade numeri 202 e 206 della legge del 1881, vengano un po'allargati, perchè sono insufficienti.

Per esempio, per una di queste strade, per quella da Città di Castello alla nazionale di Fossombrone, sono contemplate soltanto lire 177,193. Ora dai documenti, che il Ministero deve avere, è dimostrato che occorrono circa 16 mila lire in più.

E per la seconda di esse, quella, cioè, del basso ed alto Montefeltro per la quale sono stanziata qui sole 82 mila lire, ne occorrono invece 121 mila.

Le mie proposte adunque sono di fare entrare la strada Marecchiese al posto che le spetta per legge e di aumentare gli stanziamenti per le due strade 202 e 206 della legge del 1881.

Ho un'altra raccomandazione da fare a nome del collega Mercanti, e poi ho finito.

La nostra Marecchiese si dovrebbe congiungere, nella provincia di Arezzo, con una altra strada importantissima; se non che manca un assai breve tratto di soli sette chilometri nel territorio del comune di Sertino. Appena terminato questo tratto, si sarà aperto dalla provincia di Arezzo a quella di Pesaro, uno dei più bei valichi dell'Appennino.

Prego dunque l'onorevole sotto-segretario di Stato di far sollecitare per la parte spettante al Governo il compimento di questo così breve come importante lavoro stradale.

E dai casi concreti risalendo all'ordine del giorno proposto coi colleghi Mercanti e Vendemini raccomando le strade dimenticate affatto, o non ricordate abbastanza in questo disegno di legge.

Si farà così una giustizia distributiva e si darà quel che spetta per legge a varie Provincie, le quali, come quella di Pesaro-Urbino, per avere aperte strade monumentali, si sono finanziariamente dissestate.

Con questa raccomandazione finisco ed aspetto con fiducia le dichiarazioni sia del

l'onorevole sotto segretario di Stato, sia dell'onorevole relatore.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tozzi.

Tozzi. Delle opere decretate con la legge 23 luglio 1881 n. 333, detratte quelle completate prima della legge stessa, le Provincie vollero assumere la costruzione di 158 per proprio conto e di esse, giusta la statistica che presenta il Ministero, 31 sono in esercizio ed 80 tuttavia in costruzione.

Ben 47 di dette opere non sono ancora iniziate e fra queste parecchie che riguardano la mia Provincia.

L'ordine del giorno votato dalla Camera il 14 luglio 1894 invitava il Governo a dare la precedenza negli impegni alle opere costituenti completamento di opere già cominciate o prolungamento di strade già costruite in esecuzione di leggi anteriori.

Ora nella mia Provincia vi sono alcuni tratti della strada n. 100 e precisamente quelli Sangritana-Borrello, Borrello-Rosello e Rosello-Roio del Sangro non ancora iniziati, ma essi debbono essere ritenuti non solo come completamento, ma altresì come necessario prolungamento della n. 100, e vestono inoltre carattere della maggiore utilità ed urgenza secondo i criteri della relazione che precede questo disegno di legge.

E per vero, e più volte l'ho sostenuto in quest'Aula, nessuna regione come quella che ho l'onore di rappresentare è stata così poco riguardata dal Governo in fatto di viabilità e per tante altre cose; e da 15 anni quelle popolazioni attendono di uscire dal più ingiusto e disumano isolamento che ne paralizza l'attività e le danneggia nell'economia.

Dei tratti dei quali ho parlato sono completati i progetti approvati dal Consiglio della Provincia e manca soltanto la revisione dell'ufficio centrale che sarà presto espletato e me ne accerta il cortese affidamento del sotto-segretario di Stato ed amico, l'onorevole De Martino.

È utile rilevare che il tratto Borrello-Rosello fu già in gran parte costruito dai Comuni, ma, preso in seguito dalla Provincia e lasciato in abbandono per diversi anni, giornalmente si deteriora ed ogni ritardo si risolve nella completa rovina di un'opera che ai Comuni costò immensi sacrifici.

Nello scorso anno all'onorevole Saracco, insieme all'amico onorevole De Gaglia, ri-

levai l'inconveniente per molte costruzioni che in tanti luoghi subivano la stessa sorte e dal Saracco si ebbe promessa che sarebbesi provveduto.

Ora attendo da lei, onorevole De Martino, non la ripetizione della promessa, ma l'assicurazione che i provvedimenti saranno energici e pronti.

Il sotto-segretario di Stato comprenderà che nel distribuire i fondi previsti o quelli che potranno raggranellarsi in prosieguo debbasi tener conto dei luoghi nei quali le comunicazioni stradali non esistono. Io mi metto a sua disposizione per fornirgli tutti gli elementi dimostranti la necessità che rilevo, e dell'equità sua sono sicuro.

Pria di lasciar la parola, desidero esprimere un altro concetto. Da più tempo ho presentata una interrogazione al ministro dei lavori pubblici per conoscere gl'intendimenti del Governo relativamente al contributo dello Stato per le strade di serie di cui nella legge del 1881 delle quali non s'è iniziata ancora la costruzione dalle Provincie o dal Governo.

Quella interrogazione fu provocata da trepidazioni nate in molti dalla lettura dell'ultima parte della relazione che precede la legge che stiamo discutendo, benchè per me non v'è dubbio alcuno che, pur spirato il termine prefisso dalla legge del 1881 l'obbligo del contributo dello Stato rimane fermo sempre, e che tutte le volte che le Provincie si mettano in grado di compiere le opere, lo Stato sia tenuto a contribuire quel tanto che gli spetta. Questa è pure l'opinione dell'onorevole ministro Perazzi col quale parlai, e son sicuro che eguale sarà quella dell'onorevole sotto-segretario di Stato che oggi lo rappresenta e che manifesterà in tali sensi il pensiero del Governo perchè si tranquillizzino le popolazioni che sono travagliate dall'incertezza. Se la risposta sarà, come credo, quella che aspetto, ritiro fin da questo momento la interrogazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimirri.

Chimirri. Questa materia delle opere stradali straordinarie ha subito per leggi e per decreti metamorfosi tali da ridurla a una specie di lotteria.

In passato, facendosi il riparto di biennio in biennio, era agevole correggere gli errori inevitabili, e supplire alla scarsezza degli assegni chiariti insufficienti. Se si fosse man-

tenuto l'identico sistema, non avrei aperto bocca.

Ma dal momento che il riparto dal biennio si estende ad un quinquennio, non posso non rilevare la condizione poco favorevole fatta alla provincia di Catanzaro che in questa trasformazione, in questa specie di lotteria è stata una delle meno fortunate. Comprendo che le strettezze finanziarie non consentono di provvedere a tutti i bisogni ed a tutti i desiderii; ma la Camera con un ordine del giorno del 24 giugno 1894 aveva indicati alcuni criterii coi quali, se fedelmente osservati, si potrebbero utilizzar bene i pochi milioni concessi alle opere stradali straordinarie. Secondo quei criterii i fondi disponibili dovrebbero destinarsi innanzi tutto al completamento delle opere iniziate, dei tronchi che sieno il prolungamento di strade già iniziate.

Se si fosse tenuto presente nel riparto còdesto criterio, alcune delle strade in costruzione potrebbero in tempo non lontano condursi a compimento con vantaggio delle popolazioni ed economia dell'erario, poichè lasciando a mezzo le strade cominciate, i denari spesi non profittano a nessuno, e quando, dopo lungo abbandono si vorrà completarle, bisognerà ricominciare da capo perchè le opere fatte saranno nel frattempo andate a male. Per giustificare questa mia osservazione citerò un solo esempio.

La strada di serie Chiaravalle-Guardavalle, decretata colla legge 30 maggio 1875, dopo venti anni è appena costruita per un terzo, e l'ultimo tronco aperto all'esercizio si arresta a un chilometro o poco più dall'abitato del comune di Sansostene.

Per questa strada negli esercizi 1892-93 e 1893-94 erano iscritte rispettivamente le somme di lire 420,000 e di lire 554,000. Le variazioni portate col Decreto del 1892 tolsero di mezzo questi stanziamenti; e pel quinquennio venturo si assegnano appena lire 68,000 sopra un milione e mezzo, che occorre al completamento della linea.

Se questo assegno fosse stato fatto per un biennio, me ne sarei lamentato, ma rimaneva la speranza di impinguare l'illusorio stanziamento con somma più adeguata nel biennio successivo.

Ma allungando il termine della revisione ad un quinquennio, non so come potranno frazionarsi e spendersi utilmente le lire 68,000. Questo esempio basta per richiamare

l'attenzione del Governo sulle costruzioni stradali in corso nella provincia di Catanzaro, che è utile ed urgente completare sia per la loro speciale importanza, sia in adempimento di precedenti impegni.

E poichè so essersi concertato fra ministro e Commissione un articolo aggiuntivo col quale si propone di stornare al complemento delle costruzioni in corso qualsiasi rivolo di risparmi e di sopravanzo, che si verifichi nell'attuazione di questa legge, raccomando al Governo di aver presenti le condizioni poco felici fatte alle opere stradali della provincia di Catanzaro, e di sopperire con questo mezzo alla deficienza di fondi, almeno per le opere più urgenti.

Questa raccomandazione faccio anche a nome dell'onorevole Grimaldi.

Di Broglio, relatore. Chiedo di parlare...

Presidente. Onorevole relatore...

Di Broglio, relatore. Rispondo all'onorevole Clementini il quale si è rivolto anche alla Commissione del bilancio, perchè fosse favorevole ad un articolo aggiuntivo che, col numero 5, egli vorrebbe fosse introdotto nel disegno di legge.

Con questo articolo, egli desidera che siano garantite le Provincie, le quali costruiscano strade provinciali anche non comprese nel disegno di legge di cui discutiamo, che, una volta eseguita la costruzione, il Governo pagherà ad esse il concorso del 50 per cento, che è fissato dalla legge. Inoltre, l'onorevole Clementini vorrebbe che, a facilitare quest'opera delle Provincie, il Governo comunicasse i progetti e gli studi che esso ebbe già occasione di far redigere per queste strade. Per quanto riflette questa seconda parte, mi pare che nulla possa ostacolare il desiderio dell'onorevole Clementini; e, poichè questi studi furono già fatti dagli uffici del Genio civile, mi sembra che siavi molta convenienza nel comunicarli, a risparmio di spese, alle Amministrazioni provinciali.

Il quesito grosso è l'altro. L'onorevole Clementini vorrebbe che le Provincie fossero garantite del pagamento della quota di concorso del 50 per cento, dovuta dal Governo. Ora, la quota di concorso è stabilita dalla legge. Come garanzia generica, non c'è dubbio; ma noi veniamo ad incontrare subito un ostacolo pratico per esaudire il desiderio dell'onorevole Clementini, l'ostacolo stesso, che incontrammo per tutti i desiderî che furon

già esposti dagli onorevoli oratori che pur chiesero modificazioni al presente disegno di legge. La difficoltà consiste nel piano finanziario, a cui il Governo dichiarò di doversi strettamente attenere, in presenza delle condizioni finanziarie che non ammettono transazioni. Ora, come ho già detto discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, non credo che sia il caso d'insistere perchè il Governo modifichi questo piano. Non faressimo, a mio avviso, opera buona. Il bisogno più urgente per il momento, è quello di non turbare la nostra situazione finanziaria.

Se noi abbiamo accolto questo programma per costruzioni molto più importanti, quali sono le opere portuali, e le ferrovie, se dobbiamo lasciar incompiute persino delle ferrovie che finiscono in aperta campagna, e dobbiamo lasciar dei ponti che non hanno accesso, e così via, io non trovo opportuno che si tenti di indurre il Governo a modificare le sue risoluzioni per strade provinciali che avranno certo la loro importanza, ma che sono opere meno rilevanti e meno urgenti di quelle a cui ho accennato prima.

Ora, nei limiti della somma già prevista dal disegno di legge, io credo che il Governo possa dare la garanzia desiderata dall'onorevole Clementini; al di là di questi limiti mi pare che esso non possa dargliela.

Postochè ho la facoltà di parlare, io credo che sia tempo ormai di rispondere anche agli altri onorevoli colleghi, che chiesero aumenti di spesa, e dir loro quale sia la situazione vera nella quale noi ci troviamo.

L'essere o non essere stata compresa nelle tabelle unite al disegno di legge qualche opera stradale, non significa, che quest'opera sia esclusa per sempre, o che lo Stato disconosca il debito suo di doverla eseguire; nè vuol dire che quest'opera abbia requisiti diversi, e meno importanti di altre opere che pur furono incluse; il fatto dell'esclusione dipende invece dalla circostanza generale, che ho accennato prima, vale a dire, dai limiti dei mezzi dei quali il Governo può disporre.

Come si può uscire da questa difficoltà? In piccola parte io credo si possa uscirne, con i due mezzi che esporrò.

La legge contempla già un fondo casuali abbastanza rilevante; sono 3,665,000 lire. Può darsi che di questi casuali avanzi qualche somma, che non sia necessaria per maggiori spese per le opere contemplate nelle tabelle,

o per lo meno, per quella parte di tali opere che si potrà compiere entro il quinquennio. Può anche darsi che alcune strade, le quali vennero contemplate nel presente disegno di legge, non possano poi nel quinquennio essere costruite perchè taluna Provincia non si presti all'obbligo che le incombe, di far constare allo Stato, prima che se ne inizi la costruzione, che essa ha i mezzi necessari per pagare la sua quota di concorso. In tale eventualità le somme disposte per tali strade che non si possono costruire, potrebbero venire adibite ad opere diverse non contemplate dal disegno di legge.

Queste sarebbero le due sole risorse colle quali il Governo potrebbe esaudire le più urgenti domande fatte dai nostri onorevoli colleghi.

In quanto alla scelta delle opere a me pare che sia assai difficile che la Camera possa pronunziarsi. Nella mancanza delle notizie topografiche e degli elementi tecnici che sono indispensabili per giudicare sulla maggiore o minore urgenza di un'opera, non so come la Camera possa fare questo processo di selezione. A me pare che la Camera potrebbe invece concretare la sua volontà in un articolo aggiuntivo col quale si dia incarico al Governo di studiare gli espedienti ai quali ho accennato, per trovar il modo di provvedere a quelle opere più urgenti che furono richieste dagli onorevoli colleghi.

Fuori di questa strada credo che continueremo a dibatterci in un circolo vizioso: il Governo risponderà sempre: non voglio uscire dal piano finanziario, non ho i mezzi, riconosco la necessità delle opere, ma fino a che non avrò maggiori fondi non posso far nulla.

Mi pare adunque che la via che ho accennata sia la sola da seguire. (*Verissimo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Io risponderò brevemente agli onorevoli colleghi i quali hanno sollecitato costruzioni di strade non contemplate nella presente legge. Essi di leggieri si persuaderanno che una discussione la quale tendesse a variare gli stanziamenti previsti dalla legge che provvede i fondi per un quinquennio, ci porterebbe ad una discussione talmente difficile sulla entità delle varie opere le une relativamente alle altre, che ci muteremmo in

una assemblea tecnica d'ingegneri, e non arriveremmo ad una conclusione pratica.

Quello che posso dire, e che ho già detto, si è che per alcune di queste strade in seguito a studi fatti, ho già l'animo preoccupato, e ritengo che hanno forse altrettanta utilità di quelle che sono contemplate nella presente legge.

Per queste strade il Governo pensa di provvedere in seguito ed all'uopo darò lettura di un articolo aggiuntivo alla legge per il quale, ove nel quinquennio si rendano disponibili alcuni fondi, questi possano essere attribuiti a quelle strade contemplate dalle leggi 30 maggio 1875 n. 2521 e 23 luglio 1881, n. 333, le quali, dopo una accurata revisione, potessero apparire omesse nella presente legge.

Ma, oltre a questa dichiarazione, non posso fare ai singoli oratori promessa formale di contemplare in questa revisione queste o quelle strade, perchè, il Governo prima di prendere impegni deve studiare e stabilire, con l'aiuto di coloro che possono dargli consigli, quali sieno veramente le opere necessarie in questa o quella Provincia.

Sicchè prego i miei colleghi di venire da me, al di fuori di ogni discussione parlamentare, a farmi rilevare la importanza e la necessità delle strade per le quali essi chiedono provvedimenti, ed in questo modo potrò studiare gli interessi delle Provincie, col desiderio di poterli soddisfare.

Prego quindi l'onorevole d'Alife di non insistere nel chiedere dichiarazioni più esplicite riguardo alla strada della quale egli si interessa, che anch'io ritengo, per referenze che ne ho avute, molto necessaria e di grande utilità.

Dirò lo stesso all'onorevole Celli per le strade che egli ha nominate. Tengo però a chiarire un dubbio che egli ha sollevato riguardo a certe strade non indicate nella tabella C. Non è che a queste il Governo non intenda e non sia in obbligo di provvedere.

Quando le Provincie domandano il concorso del Governo in base alla legge del 1881, il Governo dà il concorso della metà della spesa.

Quindi nessun danno può venire agli interessi di quelle strade di cui egli ha parlato per il solo fatto che esse non sono contemplate nella tabella C, la quale provvede soltanto alle maggiori spese di alcune strade.

L'onorevole Costantini ha presentato un ordine del giorno, col quale vorrebbe che il Governo si impegnasse a presentare una legge, la quale completasse la legge attuale, e provvedesse con nuovi fondi a nuove strade, non contemplate nella presente tabella. Io posso soltanto promettergli, che il Governo, facendosi interprete delle intenzioni del Parlamento svolte nell'ordine del giorno che ha dato argomento a questa legge, farà uno studio accurato su tutta la questione stradale, sopra tutto dal punto di vista di limitare le necessità stradali. Noi abbiamo traversata un'epoca brillante, nella quale ognuno domandava una strada ed ognuno l'ottenneva. Ora credo che al tempo d'oggi sia necessario uno studio speciale, fatto d'accordo con le Provincie interessate, per eliminare quelle strade che non costituiscono proprio una necessità.

Evidentemente dopo avere speso per circa 400 milioni, non siamo più nel caso di alcuni anni fa; la spesa si deve ormai consolidare e portare a quella condizione normale, per la quale annualmente si provveda alle necessità vere, ma lasciando una buona volta la poesia stradale alla quale ci siamo abbandonati in addietro. Tanto più che un freno si impone. Le Provincie soprattutto del mezzogiorno hanno oltre 15 milioni di arretrati, mentre del debito ingente non hanno colpa alcuna, essendo derivato da impegni maggiori portati dallo Stato per preventivi superati e maggiori spese ignorate da esse. In fatti queste infelici Provincie non furono avvisate nè punto nè poco di questi aumenti, ma un bel giorno si è detto loro: Voi dovete contribuire per tanti milioni. Si è costituito così per queste Provincie, una condizione di cose difficile ed incresciosa, mentre, debbo dirlo in tutta coscienza ed onestamente, nessuna colpa ne hanno: se fossero state avvisate in tempo utile, e man mano che gli impegni si imponevano, avrebbero potuto armonizzare il loro concorso con queste necessità. Invece è successo il contrario: nella esecuzione dei lavori le spese superavano di gran lunga quelle preventivate: nessuno ne dava avviso alle Provincie e le Provincie, non seguendo questo movimento ascendente, un bel giorno si sono trovate sulle spalle un debito di circa 30 milioni i quali oggi sono ridotti a 15.

Il problema stradale, ed in questo rispondo al mio amico l'onorevole Chimirri, è grave e va accuratamente studiato, nel senso ap-

punto di limitare le necessità stradali del Regno.

Ma l'ordine del giorno della Camera non può considerarsi come un impegno assoluto di affidare da un giorno all'altro senza ponderati studi la costruzione di tutte le strade di serie alle Provincie, perchè mi rendo ragione delle condizioni anormali in cui esse si trovano; e quando le Provincie dovessero costruire direttamente le strade dovrebbero immediatamente far fronte alle spese di costruzione, salvo poi ad avere la quota di rimborso dallo Stato.

Quindi nelle attuali condizioni economiche delle Provincie, credo che prima di prendere un provvedimento, intorno a questo grave problema, bisogna studiarlo maturamente; e che convenga prima d'ogni altra cosa vedere se la classificazione delle strade, risponda alle necessità pubbliche, o come si possa riordinare il servizio e non solo limitatamente alle strade provinciali. Voi sapete come molte strade comunali obbligatorie sono state completamente abbandonate ed un capitale ingente per mala amministrazione deperisce ogni giorno. Sapete pure come e quante volte si è parlato in quest'Aula della convenienza di procedere ad una revisione generale di tutti gli elenchi stradali, modificando ove occorresse i criteri stabiliti dalle varie leggi. La necessità di riordinare l'intero servizio stradale omai s'impone ed io credo sarebbe assai opportuno ed utile un sistema di vero e razionale decentramento. I molteplici uffici tecnici comunali, provinciali e governativi s'intralciano oggi reciprocamente nella loro azione, con disformità di criteri e vedute, con rilevante perdita di tempo, con sensibile aumento d'inutili spese: gl'interessi dei vari enti sono spesso cozzanti e grandi i dissidî, mentre gli sforzi di tutti dovrebbero armonicamente convergere nell'unico scopo di raggiungere col minore dispendio la viabilità più rispondente alle comuni esigenze. A questi mali conviene porre serio rimedio.

All'amico Chimirri dirò che si accontenti di queste mie assicurazioni, che cioè è intenzione del Governo di non lasciare insoluto questo problema, e di studiarlo in tutti i suoi aspetti, non come semplice questione di applicazione di leggi passate, ma come riordinamento vero e proprio di tutta

l'Amministrazione, che si riferisce alle strade di qualunque categoria.

L'amico Tozzi alla domanda fatta ha risposto da sè stesso, sicchè io non ho nulla da aggiungere. Evidentemente, se noi discutiamo di una legge, che provvede ad un quinquennio, la legge del 1881 non può essere in un quinquennio completamente attuata, ma, salvo futuri riordinamenti, non si può da alcuno credere che, finiti i 15 anni, ne sia finito il valore giuridico.

L'amico Clementini mi ha parlato di una strada, sulla quale dal canto mio intendo rivolgere tutta l'attenzione. Se di tale strada la provincia di Belluno dichiarerà voler assumere la costruzione, non dubiti l'onorevole Clementini che i provvedimenti, richiesti dal caso, ben volentieri saranno presi dal Governo.

Ed ora, onorevoli colleghi, avendo risposto a tutte le domande fattemi, assicuro la Camera che è intenzione del Governo, quando il bilancio lo permetta ed i progetti siano ben studiati, di non far dormire questi progetti negli scaffali del Genio civile, e di dare vigoroso impulso ai lavori, per modo che non restino più residui.

La questione è gravissima, perchè voi non ignorate, egregi colleghi, che vi sono 19,922,136 lire di residui per lavori stradali. Comprendo che vi sono difficoltà di varia natura, che ostacolano il compimento delle diverse opere, ma credo necessario che il Governo con mano ferma obblighi tutti gli uffici a disimpegnare il loro dovere per modo, che le somme, stanziare in bilancio, non passino ai residui, e che le opere si compiano e le popolazioni abbiano prontamente quei vantaggi ai quali hanno diritto. Quanto poi alle strade non contemplate nella presente legge ma che venissero riconosciute rispondenti ai principii onde questa s'informa, il Governo crede sia opera doverosa il provvedere, sia opera riparatrice, e necessaria onde evitare disuguaglianze.

Non potendosi aggravare il bilancio dello Stato, oltre i limiti stabiliti, il Governo, di accordo col relatore del bilancio, crede di proporre un articolo aggiuntivo col quale noi speriamo nel quinquennio di poter provvedere e provvederemo con tutta la possibile efficacia a molte delle strade contemplate dalle leggi 30 maggio 1875, n. 2521, e 23 luglio 1881, n. 333, sebbene omesse nella presente legge.

L'articolo aggiuntivo è il seguente:

« Le somme assegnate per ciascuna delle strade provinciali nell'elenco III, allegato B della legge 23 luglio 1881, che non potessero impegnarsi negli esercizi ai quali si riferiscono, per mancanza di corrispondenti stanziamenti nei bilanci delle Provincie, saranno stornate con la legge del bilancio o con quella di assestamento del bilancio in aumento dei capitoli relativi ed altre opere stradali ».

Onorevoli colleghi, noi abbiamo, come vi diceva, 19 milioni di residui dei quali soltanto otto sono impegnati e undici sono disponibili: non torna certo di utilità pubblica, avendo queste somme, di non tramutarle in opere per il motivo che le Provincie non iscrivono le somme a loro carico nei relativi bilanci: meno ancora torna utile farle aumentare sempre di più.

Se le Provincie non fanno queste iscrizioni significa che o riconoscono inutile la strada, o, essendo troppo oberate, non possono soddisfare alla loro quota di concorso. In questo caso è più opportuno che le Provincie le quali sono più disposte a fare le opere e ad iscrivere le necessarie somme nei bilanci, prendano il passo su quelle che non possono o non vogliono.

Con questo articolo aggiuntivo quindi noi potremo correggere molti errori della legge presente ed armonizzarla in modo migliore, utilizzando questo enorme fondo di residui e l'altre somme che diversamente andrebbero ad aumentarli. E così, con i fondi che potremo attingere dai residui e anche da alcuni di questi capitoli relativi a strade che le Provincie non fossero disposte a fare, noi avremo almeno tanto da soddisfare alcuni degli onorevoli colleghi, i quali rappresentano legittimi interessi delle loro Provincie.

Lo ripeto, questa è una legge di carattere assolutamente determinato; è una legge la quale non provvede che al compimento delle strade già iniziate e al loro prolungamento per renderle utili. I suoi limiti sono molto circoscritti; ma in questi limiti il Governo intende far di tutto perchè l'equità la più larga sia mantenuta fra i vari interessi, e non si possa mai immaginare da nessuno che si sia provveduto ad un interesse a detrimento di un altro, quando questi interessi siano nei limiti della legge. Sicchè è opera di equità avere il modo, e noi ve lo diamo con

questo articolo aggiuntivo, di far sì che questa legge, nei suoi limiti ristretti, possa bastare ai bisogni generali dello Stato in questo momento. Io prego quindi la Camera di volere accettare questo articolo aggiuntivo e scusar me se ho sostenuto molto indegnamente una legge la quale è assolutamente legge di limitazione di spesa, legge di selezione, in limiti molto ristretti. E io non direi l'animo mio se dicessi che essa soddisfa pienamente alle grandi necessità delle opere stradali del Regno (*Bravo!*)

Presidente. Come la Camera ha inteso, l'onorevole sotto-segretario di Stato propone il seguente articolo aggiuntivo:

« Le somme assegnate per ciascuna delle strade provinciali nell'elenco III, allegato B della legge 23 luglio 1881, che non potessero impegnarsi negli esercizi ai quali si riferiscono, per mancanza di corrispondenti stanziamenti nei bilanci delle Provincie, saranno stornate con la legge del bilancio o con quella di assestamento del bilancio in aumento dei capitoli relativi ad altre opere stradali ».

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha dichiarato poi che non accetta gli ordini del giorno proposti dagli onorevoli Celli e Costantini.

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

Celli. Dopo le dichiarazioni fatte dal sotto-segretario di Stato, e dopo l'articolo aggiuntivo da lui proposto, non insisto nel mio ordine del giorno.

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

Costantini. Veramente io non ho ragione di essere molto soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole sotto-segretario di Stato. Non dimeno, per non pregiudicare lo scopo a cui il mio ordine del giorno tendeva, lo ritiro.

Presidente. Essendo stati ritirati gli ordini del giorno, pongo a partito l'articolo 1° del quale ho già dato lettura.

(*È approvato.*)

Pongo a partito l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole sotto-segretario di Stato, del quale ho parimenti dato lettura.

(*È approvato.*)

« Art. 2. Di dette lire 31,760,000, nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per l'anno 1896-97, saranno

stanziare lire sei milioni trecentosessantamila, e ripartite come dalla stessa tabella.

« La rimanente somma di lire 25,400,000 verrà stanziata in ragione di lire 6,350,000 in ciascuno dei quattro successivi esercizi e ripartita secondo il progresso dei lavori ».

(È approvato).

Onorevole sotto-segretario di Stato, accetta per l'articolo 3° il testo proposto dalla Commissione?

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. L'accetto.

Presidente. Allora pongo a partito l'articolo 3° secondo il testo proposto dalla Commissione del bilancio e accettato dal Governo, che è il seguente:

« Art. 3. Delle suddette lire 31,760,000 vengono assegnate lire 21,104,242 per maggiori spese, che restano per tal guisa autorizzate, per le opere contemplate nella tabella B annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della tabella B che fa parte integrante di questo articolo di legge.

Borgatta, segretario, legge:

Tabella B dimostrante la maggior spesa da autorizzare, per le opere stradali comprese nella tabella A in confronto alla Legge 30 dicembre 1888, n. 5875.

S T R A D A		Somma autorizzata dalla Legge 30 dic. 1888 n. 5875	Stanziameti fatti a tutto l'esercizio 1895-96	Somma autorizzata da leggi posteriori	Somma della legge 1888 rimasta a stanziare	Stanziameto proposto pel quinquennio 1896-97, 1900-01	Maggiore spesa da autorizzare	Somma della legge 1888 che rimane a stanziare
Numero	Denominazione	3	4	5	6	7	8	9
Strade Nazionali.								
Legge 23 luglio 1881, n. 333, El. II								
6	Trasporto della Nazionale del Tonale alla traversa di Pontagna (Brescia).	240,000	320,285	80,285	»	85,000	85,000	»
8	Ponte sul Flumendosa per la strada nazionale orientale (Cagliari)	460,000	43,850	»	416,150	600,000	183,850	»
10	Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo Sannitica (Campobasso).	64,400	75,760	11,360	»	470,000	470,000	»
14	Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina (Catania).	66,000	48,504	»	17,496	255,000	237,504	»
23	Rettificazione della strada nazionale Firenze-Ancona fra Ponte San Salvatore e Portone Pio (Macerata) . .	10,106	40,582	30,476	»	90,000	90,000	»
33	Rettificazione e sistemazione per le strade nazionali del Piccolo e del Grande San Bernardo (Torino). . .	382,806	268,640	»	114,166	700,000	585,834	»
Strade Provinciali.								
Legge 27 giugno 1869, n. 5147								
6	Da Corleto a Tricarico (Potenza). . .	28,000	613,600	585,600	»	94,000	94,000	»
8	Da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Cosenza). . .	476,000	850,700	374,700	»	190,000	190,000	»
9	Dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco a Rossano (Cosenza)	788,000	940,011	»	»	»	»	»
Legge 30 maggio 1875, n. 2521								
1	Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Aquila)	»	»	»	»	25,000	25,000	»
7	Strada da un punto della nazionale n. 36, presso Soveria Mannelli, alla nazionale n. 61, presso Santa Severina (Catanzaro)	1,700,000	1,378,789	»	321,211	500,000	178,789	»
8	Strada da S. Giovanni in Fiore a Cariatì (Cosenza)	484,000	546,451	62,451	»	855,000	855,000	»
10	Strada da Cuccaro a Sanza sulla nazionale di Val d'Agri (Salerno) . . .	264,000	857,157	593,157	»	212,000	212,000	»
11	Strada dalla nazionale delle Puglie dopo Ariano, nel sito detto Serralunga, alla provinciale di Melfi (Avellino). . . .	»	120,000	120,000	»	13,000	13,000	»
13	Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso).	725,000	1,617,063	892,063	»	904,000	904,000	»

LEGISLATURA XIX — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1896

S T R A D A		Somma	Stanziamenti	Somma	Somma	Stanziamento	Maggiore	Somma
Numero	Denominazione	autorizzata dalla Legge 30 dic. 1888 n. 5875	fatti a tutto l'esercizio 1895-96	autorizzata da leggi posteriori	della legge 1888 rimasta a stanziare	proposto pel quinquennio 1896-97, 1900-01	spesa da autorizzare	della legge 1888 che rimarrà a stanziare
1	2	3	4	5	6	6	8	9
14	Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Casserta)	570,000	710,135	140,135	»	12,000	12,000	»
15	Strada lungo la Valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della Nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccasicura e Cerro (Campobasso) .	1,900,000	3,333,997	1,433,997	»	1,677,000	1,677,000	»
15	Strada lungo la Valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della Nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccasicura e Cerro (Chieti)	722,000	262,025	»	459,975	950,000	490,025	»
16	Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Aquila)	29,000	76,037	47,037	»	33,000	33,000	»
16	Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Teramo).	390,000	393,097	3,097	»	60,000	60,000	»
17	Strada del Vomano, da Montorio per Forcella alla ferrovia (Teramo). . .	47,000	61,854	14,854	»	12,000	12,000	»
20	Strada da Trapani per Castelvetrano all'incontro della provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro (Trapani).	93,000	182,220	89,220	»	9,000	9,000	»
21	Strada da un punto della nazionale Apulo-Lucana sotto Albano, per Trivigno, alla provinciale di 1 ^a serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconovo (Potenza).	1,430,000	1,152,510	»	277,490	171,000	»	106,490
22	Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi (Reggio Calabria).	1,490,000	498,294	»	991,706	183,000	»	808,706
23	Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Catanzaro).	2,104,000	658,460	»	1,445,540	68,000	»	1,377,540
28	Strada da Mormanno per Papisidero a Scalea. (Cosenza).	532,000	479,698	»	52,302	108,000	»	55,698
29	Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza).	3,677,000	935,410	»	2,741,590	520,000	»	2,221,590
31	Strada da Rocca d'Aspide per Bellosguardo a Sant'Angelo Fasanello (Salerno).	111,000	643,180	532,180	»	43,000	43,000	»
33	Strada da Sarno per Bracigliano a Forino (Salerno).	89,000	223,412	134,412	»	27,000	27,000	»
35	Strada della Baronina, che partendo da Grottaminarda va ad incontrare la provinciale di Melfi (Avellino).	56,000	150,150	94,150	»	5,000	5,000	»
37	Strada da Foiano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco alla stazione ferroviaria di Greci (Avellino).	»	»	»	»	60,000	60,000	»
37	Strada da Foiano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco alla stazione ferroviaria di Greci (Benevento).	174,000	728,510	554,510	»	7,000	7,000	»
39	Strada da Centocelle al Fortore e suo prolungamento fino all'Appulo Sannitica (Campobasso)	918,000	39,000	»	879,000	119,000	»	760,000

S T R A D A		Somma	Stanziamen-	Somma	Somma	Stanziamen-	Maggiore	Somma
Numero	Denominazione	autorizzata dalla Legge 30 dic. 1888 n. 5875	fatti a tutto l'esercizio 1895-96	autorizzata da leggi posteriori	della legge 1888 rimasta a stanziare	proposto pel quinquennio 1896-97, 1900-01	spesa da autorizzare	della legge 1888 che rimarrà a stanziare
1	2	3	4	5	6	7	8	9
41	Strada in prolungamento di quella del Trigno da Trivento a Campobasso per Torella e Castropignano, e sua diramazione da Torella alla comunale di Frosolone (Campobasso)	»	296,770	296,770	»	42,000	42,000	»
46	Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Aquila)	293,000	331,290	38,290	»	103,000	103,000	»
46	Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Caserta)	317,000	431,482	114,482	»	7,000	7,000	»
47	Strada da Marsicana presso Cerchio ad Alfedena (Aquila)	89,000	157,018	68,018	»	31,000	31,000	»
48	Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia per i prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda, Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Aquila)	640,000	651,941	11,941	»	200,000	200,000	»
52	Strada da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne (Chieti)	60,000	165,556	105,556	»	26,000	26,000	»
53	Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina)	1,034,000	1,024,493	»	9,507	617,000	607,493	»
54	Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina (Messina)	441,000	225,271	»	215,729	900,000	684,271	»
55	Strada da Rotonda per Viggianello alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza)	2,690,000	1,224,212	»	1,465,788	296,000	»	1,196,788
57	Strada delle Radici, da Sassuolo alle Radici di Val di Secchia (Reggio Emilia)	495,000	325,930	»	169,070	60,000	»	109,070
	Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III.							
23	Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve di Santo Stefano (Arezzo)	220,000	236,840	16,840	»	380,000	380,000	»
33	Strada da Vinchiaturò sulla Sannitica per la Sella del Matese fra Guardia-regia e Sepino a Cerreto (Campobasso)	»	»	»	»	40,000	40,000	»
34	Strada dalla provinciale di serie Benevento-Foiano presso S. Marco dei Cavoti a Colle Santina, Castelpagano, Riccia e alla nazionale tra Gambatesa e Jelsi (Campobasso)	»	»	»	»	70,000	70,000	»
58	Strada dal Burrone Contrasto a Terranova con diramazione sopra Butera (Caltanissetta)	232,000	288,118	56,118	»	32,000	32,000	»
66	Strada da Palma di Montechiaro per Licata e Terranova (Caltanissetta)	66,309	69,309	3,000	»	5,000	5,000	»
70	Strada da Agnone a Castel di Sangro (Campobasso)	»	34,000	34,000	»	25,000	25,000	»

S T R A D A		Somma	Stanziamenti	Somma	Somma	Stanziamento	Maggiore	Somma
Numero	Denominazione	autorizzata dalla Legge 30 dic. 1888 n. 5875	fatti a tutto l'esercizio 1895-96	autorizzata da leggi posteriori	della legge 1898 rimasta a stanziare	proposto pel quinquennio 1896-97, 1900 01	spesa da autorizzare	della legg 1888 che rimarr a stanzia
1	2	3	4	5	6	7	8	9
71	Strada dal ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana nei tenimenti di Castellino e Ripa Bottoni alla nazionale Sannitica presso Centocelle (Campobasso).	»	»	»	»	220,000	220,000	»
73	Strada dalla provinciale Garibaldi al piano di Salecito nei pressi di Lucito, Castelbottaccio e Lupara a Larino e per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola colle diramazioni per Montagano, per Guardialera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso)	2,131,000	2,675,482	544,482	»	1,563,000	1,563,000	»
74	Diramazione della precedente per Bagnoli Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescocanciano (Campobasso)	»	»	»	»	250,000	250,000	»
75	Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturno per Monterodoni, Longano, alla nazionale dei Pentri (Campobasso) .	»	»	»	»	140,000	140,000	»
79	Strada dalla provinciale Cerrosecco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Campobasso)	»	90,064	90,064	»	80,000	80,000	»
81	Completamento della strada di comunicazione diretta tra il circondario di Frosinone e Gaeta nei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Caserta)	151,000	140,750	»	10,250	11,000	750	»
111	Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci, nazionale Silana presso Acqua del Corvo con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago (Cosenza) . .	606,000	202,530	»	403,470	390,000	»	13,4
112	Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza)	»	»	»	»	180,000	180,000	»
118	Strada litoranea tirrena, da Sapri al confine di Catanzaro (Cosenza) . . .	1,343,000	1,303,050	»	39,950	975,000	935,050	»
147	Strada dalla stazione di Cammarata a S. Stefano Quisquina (Girgenti) . . .	460,000	490,000	30,000	»	675,000	675,000	»
151	Strada da Ribera sulla provinciale di serie Porto Empedocle-Castelvetrano alla provinciale di Chiusa Sclafani oltre il torrente S. Carlo (Girgenti) .	381,000	380,526	»	474	46,000	45,526	»
155	Completamento della strada della Marina di Marciana, e quella di Portoferraio, Porto Longone e di Rio Marina (Livorno)	103,000	169,549	66,549	»	81,000	81,000	»
164	Strada da Castrolibero per Mandanici alla Marina di Santa Teresa di Riva (Messina)	225,000	592,138	367,138	»	71,000	71,000	»
165	Strada da Sant'Agata di Militello nei pressi di Alcara li Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Messina)	1,127,000	936,740	»	190,260	41,000	»	149,2
971	Ponte sulla Dora presso Verolengo, interprovinciale (Novara-Torino) . . .	»	148,000	148,000	»	172,000	172,000	»

LEGISLATURA XIX — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1896

S T R A D A	Somma autorizzata dalla Legge 30 dic. 1888 n. 5875	Stanziamenti fatti a tutto l'esercizio 1895-96	Somma autorizzata da leggi posteriori	Somma della legge 1888 rimasta a stanziare	Stanziamiento proposto pel quinquennio 1896-97, 1900-01	Maggiore spesa da autorizzare	Somma della legge 1888 che rimarrà a stanziare
2	3	4	5	6	7	8	9
Strada dalla nazionale di Rieti per Labro e Morro al confine provinciale verso Leonessa (Perugia).	77,000	328,092	251,092	»	86,000	86,000	»
Strada Orte Amelia e ponte sul Tevere (Perugia).	140,000	181,100	41,100	»	75,000	75,000	»
Dalla nazionale dell'Agri per Stigliano alla provinciale Potenza-Spiazzola per Montepeloso con ponte sul Bamento (Potenza).	981,000	883,002	»	97,998	30,000	»	67,998
Prolungamento della Brienza-Montemurro, fino all'incontro della Potenza S. Arcangelo, verso Armento (Potenza).	552,000	1,000	»	551,000	390,000	»	161,000
Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro (Salerno).	450,000	157,530	»	292,470	50,000	»	242,470
Strada da Laurito sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza per Castel Ruggiero a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari Scario (Salerno).	459,000	337,945	»	121,055	77,000	»	44,055
Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Salerno)	698,662	728,534	29,872	»	500,000	500,000	»
Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III.	36,482,283	33,457,643	8,329,007	11,283,647	18,140,000	14,087,790	7,231,43
Casuali per lavori stradali di cui nelle leggi 30 marzo 1862, n. 517; 27 luglio 1862, n. 729; 27 giugno 1869, n. 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, n. 333, elenco II, e 9 luglio 1883, n. 1506.	1,180,000	2,261,731	1,081,731	»	1,500,000	1,500,000	»
Casuali per lavori stradali di cui nelle leggi 30 marzo 1862, n. 517; 27 luglio 1862, n. 729; 27 giugno 1869, n. 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, n. 333, elenco II, e 9 luglio 1883, n. 1506.	2,420,000	4,043,933	1,623,933	»	2,295,000	2,295,000	»
Personale (ordinario e straordinario) per direzione e sorveglianza	4,301,200	4,205,152	»	96,048	1,825,000	1,728,952	»
Sussidio dello Stato per le strade di 3 ^a serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521.	1,079,125	542,800	»	536,325	500,000	»	36,325
Concorso dello Stato per le strade di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; e nell'elenco III, della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente.	14,807,500	8,800,000	»	6,007,500	7,500,000	1,492,500	»
	60,270,108	53,311,259	10,964,671	17,923,520	31,760,000	21,104,242	7,267,762

Presidente. Pongo a partito quest'articolo 3° con l'annessa tabella.

(È approvato).

« Art. 4. Rimane pure autorizzata la spesa di lire sette milioni centoquarantacinquemila in aumento a quella assegnata precedente-

mente per le opere provinciali indicate nella tabella C annessa alla presente legge, che si eseguono a cura delle amministrazioni provinciali. »

Si dia lettura della tabella C che fa parte integrante di quest'articolo di legge.

Borgatta, segretario, legge:

TABELLA C.

Maggiori spese per la costruzione di strade provinciali autorizzate dalla legge 23 luglio 1881, n. 333, El. III

Provincia	Strada		Importo della maggiore spesa
	Num.	Designazione	
Opere che si eseguono a cura delle Provincie.			
(Legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III).			
Alessandria	5	Ponte sul Tanaro per la strada Militare Asti-Novì per Felizzano e Oveglio	103,670
Alessandria, Novara e Torino	10	Ponte sul Po fra Trino e Crescentino con accessi	571,710
Aquila	13	Strada di Scanno. Da Solmona per Bugnara, Anversa, Villago e Scanno a Villetta Barrea	99,100
Aquila e Chieti	17	Strada dalla Pescara Popoli presso la stazione di S. Valentino all'incontro della Solmona Campo di Giove in direzione di Pacentro	201,160
Avellino	30	Strada da Calatri alla nazionale di Matera	45,900
Benevento	32	Strada dalla stazione ferroviaria di Ponte Benevento alla nazionale Sannitica al luogo detto Starze di Guardia	102,240
Bologna e Modena	40	Strada da Montefiorino per Lama, Sestola e Fanano a Porretta con diramazione da Sestola Pieve Pelago	825,940
Cagliari	49	Strada dalla provinciale di Barbagia-Belvi alla nazionale dell'Ogliastra presso Seui	457,360
Cagliari	55	Strada da Cagliari a Teulada e Porto Botte	169,230
Caltanissetta	59	Ponte sull'Imera lungo la strada da Vigne Vanasco per Riesi Sommatino e Delia	50,000
Caltanissetta e Palermo	69	Strada dalla nazionale Termini-Taormina presso Selafani per Valle d'Olmo alla provinciale Messina Montagne	231,170
Catania	82	Ponte sul Simeto al passo di Primo Sole	175,670
Como	109	Strada da Varese a Luvino	50,000
Cremona e Milano	119	Strada dalla stazione della ferrovia di Crema alla stazione ferroviaria di Codogno con ponte sull'Adda nei pressi di Montodine e Bertanico	169,820
Cremona e Milano	120	Strada da Milano per Paullo e Spino d'Adda, a Pandino con ponte sull'Adda	553,150
Ferrara e Rovigo	124	Ponte sul Po di Goro che mette in comunicazione la strada provinciale Adria-Ariano in provincia di Rovigo colla strada provinciale di Ferrara	120,000
Firenze	125	Strada della Valle del Rabbi dal confine forlivese alla provinciale di Rocca San Casciano presso San Zeno	128,000
Foggia	131	Strada da Carpino al Piano delle Croci presso Monte Sant'Angelo	110,000
Genova	140	Ponte sul fiume Centa presso Albenga	191,000
Genova	141	Dalla provinciale Albenga-Castelvecchio e Calizzano	319,700
<i>A riportarsi . . .</i>			4,674,820

Provincia	Strada		Importo della maggiore spesa
	Num.	Designazione	
		<i>Riporto . . .</i>	4,674,820
Genova e Piacenza	146	Strada da Borzonasca per Santo Stefano d'Aveto e per la Valle di Nure a Bettola e a Ponte dell'Oglio	289,270
Grosseto	152	Ponte sul Pecora	30,730
Grosseto	153	Ponte sul fiume Albegna	6,350
Milano	167	Strada dal ponte di Oleggio a Busto Arsizio e Saronno	50,840
Milano e Novara	168	Strada da Oleggio a Gallarate con ponte sul Ticino a Tornavento	99,780
Modena	169	Ponte sul Panaro lungo la strada di Nonantola ed altro sullo stesso fiume fra Castagneto e Samone	22,830
Novara	173	Strada da Oleggio a Buronzo passando per Arborio con ponte sulla Sesia	341,550
Parma	191	Strada di congiunzione delle Valli della Trebbia e della Staffora pel Valico del Brallo	655,100
Pavia e Piacenza	192	Strada fra Nibbiano e la provinciale per Zavattarello	85,720
Perugia	194	Strada di Valnerina da Ferentillo a Scheggino	74,610
Perugia	198	Strada Arronese da Arrone alla memoria di Papa Urbano sulla Flaminia	121,600
Perugia	200	Strada Tancia, dall'Edicola di Monte San Giovanni a Poggio Mirteto	32,310
Perugia e Pesaro	202	Strada da Città di Castello per Apecchio e Piobbico alla nazionale di Fossombrone	177,900
Pesaro	206	Strada dell'alto e basso Montefeltro	82,540
Pesaro	207	Ponte sul torrente Fogliola sulla strada del Fogliola presso il Caseggiato di Bronzo	32,280
Siena	231	Ponte sul fiume Orcia sulla strada tra Pienza e la Siena-Roma	11,620
Torino	240	Strada da Ponte San Martin a Gressoney la Trinité nella Valle del Lys	355,150
			7,145,000

Presidente. Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Celli.

Celli. Rinunzio.

Presidente. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

Cavagnari. Io era iscritto nella discussione generale; ma, per un accordo avvenuto con la Presidenza, ho trasferito, in unione con altri miei colleghi, l'iscrizione a questo articolo.

La discussione si è svolta in modo che non mi ha lasciato quasi nulla da dire; ed io po-

trei quindi forse rinunciare a parlare, cosa di cui voi mi sareste grati.

Ad ogni modo dirò brevissime parole, se me lo concedete.

Io voleva lodare i concetti a cui è informato questo disegno di legge, concetti che si ispirano a quel sistema di rigore, che ci siamo imposti, vista la nostra condizione finanziaria. Voleva anzi lodare questo concetto, perchè su certi punti mi pare non vi sia soluzione di continuità, per quanto siano diversi gli uo-

mini che al Governo si succedono; su certi punti che, per me, concernono la parte più importante della nostra vita politica.

Ciò premesso, mi limiterò a dire che non mi pare che nel disegno di legge sia fatta una parte sufficiente a quelle strade, che vengono costruite d'iniziativa delle Provincie.

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha letto ed ha interpretato un ordine del giorno votato dalla Camera nella seduta del 24 giugno 1894, col quale la Camera dichiarava di voler procedere a quella selezione rigorosa, alla quale si è accennato, specialmente quanto alla costruzione delle strade contemplate dalla legge 23 luglio 1881; ordine del giorno che era ispirato, come dicevo poc'anzi, ad una rigorosa economia e che doveva contrapporsi ad un sistema molto rilassato seguito negli anni precedenti. Ora a me pare che appunto questo concetto di rigorosa economia si trasfonda in parte nella legge attuale e debba essere anche nelle successive trasfuso.

La Camera con quell'ordine del giorno ha voluto lasciar le Provincie giudici della importanza e della opportunità di costruire una strada.

Ora questo concetto è, secondo me, lodevolissimo, e dovrà esser seguito anche nelle leggi, che a complemento di questa dovranno pur farsi.

Ma io credo eziandio che tale ordine del giorno della Camera, oltrechè a quel concetto, fosse ispirato anche ad un altro. Delle strade se ne sono costruite e se ne vanno ancora costruendo in base a diverse leggi.

Alcune debbono la loro vita alla legge del 1869, altre a quella del 1875, altre ancora alla legge del 1881; e per le une e per le altre, eccettuata la proporzione delle quote, che non credo sia sempre uguale, si è stabilito il concorso dello Stato e delle Provincie a seconda che o quello o queste si facessero ad iniziar la costruzione.

Ora io credo che lo spirito di quell'ordine del giorno non fosse soltanto quello di occuparsi delle strade che formano complemento di altre già iniziate, e che sono riconosciute di una necessità e di una opportunità indiscutibile; io credo che quell'ordine del giorno racchiudesse un altro significato, il significato, cioè, più largo, che fossero preferite nei sussidi quelle strade, per cui il debito delle Provincie è stato completamente soddisfatto; perchè, se noi andremo avanti costruendo

strade d'iniziativa del Governo per conto di enti, che si trovano in debito con esso per una somma abbastanza rilevante, giusta la nota annessa alla legge, non v'ha dubbio che accresceremo sempre di più questo debito, ponendo le Provincie in una condizione molto più difficile di quel che non sia quella odierna.

Cosicchè io credo che nella distribuzione dei fondi, pur mantenendo la totalità della somma contemplata dal disegno di legge, si debba avere riguardo anzitutto alle Provincie che costruiscono di loro iniziativa, e poi a quelle che, pur non costruendo di propria iniziativa, si mantengono in pari nel loro conto di dare e avere col Governo.

Nè io posso condividere l'opinione dell'onorevole sotto-segretario di Stato sulle costruzioni fatte per iniziativa delle Provincie. Se il Governo crederà di dover assumere nuovamente, come fece pel passato, la costruzione di queste strade, faccia pure, e le Provincie pagheranno la loro parte; ma a questi chiari di luna finanziari ciò mi pare poco probabile.

Allora, poichè dal ritardo non può venirne che danno, io credo che nel frattempo debbano essere favorite quelle Provincie, che assumono volonterose esse stesse l'iniziativa di queste strade. Questa è la raccomandazione, che volevo rivolgere al Governo.

Ed ora non ho che da aggiungere brevissime considerazioni per associarmi completamente a ciò che l'onorevole Sanguinetti ha esposto riguardo alla provincia di Genova.

Io potrei aggiungere anche di più; potrei dire che la provincia di Genova è l'unica, che non si è assisa al famoso banchetto, al quale hanno saputo partecipare quelle che furono più pronte.

Essa non ha costruito nessuna strada nuova; appena appena ne ha proseguite alcune, pochissime, di quelle che aveva ereditate dai Consorzi precedenti; ciò nonostante, si trova in questa condizione di cose; ed ha un credito col Governo, che credo oltrepassi le lire 400,000.

Raccomando pertanto questa Provincia, che si trova, ripeto, in questa singolare condizione, di non avere strade e di dover costruirle essa, di sua iniziativa; e domando che il Governo, nel corrispondere la sua quota, non si faccia aspettare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

(Non è presente).

Perde l'iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Rinuncio a parlare, associandomi e facendo mie le opinioni così bene espresse dal mio amico Cavagnari. (*Bravo!*)

Presidente. Onorevole Fracassi...

Fracassi. Rinuncio.

Presidente. Onorevole Gallini...

Gallini. Ho poche osservazioni da fare a proposito della strada numero 40 della tabella C, per la quale è stabilita l'egregia somma di quasi un milione. Quella cifra vi indica già qual sia l'importanza di codesta strada, la quale traversa tutto l'alto Modenese e in parte l'alto Bolognese, ed è destinata a creare uno sbocco a Porretta per tutta la parte montuosa di quelle due Provincie. Ma quella strada deve esser nata disgraziata, perchè, nonostante i milioni spesi, ancora non ve ne è un tronco percorribile utilmente. Io non so se si debba attribuire la colpa di quel cattivo sistema di costruzione, agli uffici centrali o agli uffici locali, perchè gli uni si palleggiano la colpa con gli altri...

Presidente. Onorevole Gallini, la tabella C è stata approvata. La pregherei quindi di non tornare sopra un argomento che è stato esaurito.

Gallini. Onorevole presidente, non intendo fare un discorso, ma solamente una raccomandazione.

Presidente. Ebbene, continui, ma sia breve.

Gallini. Dunque, dicevo che quella strada è costruita in modo che non ne è percorribile nessun tronco, quantunque sia già per due terzi costruita.

La ragione principale di ciò dipende dal modo come procede il lavoro. Vi è, per esempio, un tronco che finisce contro un monte, senza che poi si sappia se dovrà voltare a destra od a sinistra.

Ma io non voglio fare una questione tecnica; voglio solo ricordare all'onorevole sotto-segretario di Stato l'importanza di questa strada, affinchè egli provveda a mettere d'accordo gli uffici tecnici centrali e provinciali, di guisa che non accadano quegli inconvenienti, che sono avvenuti in un'altra costruzione prossima a quella, e precisamente nella

provincia di Modena, dove, come risulta dal numero 169 della stessa tabella, si è costruito un ponte, con la spesa di oltre 200 mila lire, il quale venne pagato dalla Provincia, e quindi è provinciale, mentre trovai in un luogo dove non è stata mai praticata nè disegnata una strada provinciale; di guisa che ciò dà l'idea, non d'una casa costruita senza la scala, ma di una scala costruita senza la casa!

Questo avviene nella provincia di Modena, non so se per colpa degli uffici locali, o degli uffici centrali.

Ma la raccomandazione principale, che voglio fare all'onorevole sotto-segretario di Stato, è quella che riguarda la diramazione di questa strada, che va da Sestola a Pieve Pelago.

Di questa diramazione si sono costruiti i due tronchi estremi, e si progetta ora di sopprimere il tronco mediano.

Questo è un altro errore grossolano, che renderebbe inutili i due tronchi estremi già costruiti.

Io lo prego quindi di voler richiamare a sè la pratica, e di vedere se non sia il caso di correggere la cosa, o di applicare qualche norma, che non si vuole applicare dagli uffici tecnici locali, i quali sembra che facciano di tutto per rendere inutile quest'opera pur tanto costosa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto segretario di Stato per i lavori pubblici.

De Martino, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Io sarò brevissimo, e credo d'interpretare il desiderio dei colleghi.

Avendo già parlato della questione dell'affidare, o meno, la costruzione delle strade alle Provincie, in genere, mi pareva di avere già risposto precedentemente all'onorevole Cavagnari, che questa questione va studiata anche in ragione delle singole Provincie, perchè se alcune Provincie si trovano nella condizione anormale di essere state aggravate di una spesa maggiore ed assai ingente, non per loro colpa, è giusto doverse ne tener conto. Ho parlato pure della necessità di procedere ad una revisione degli elenchi stradali: quindi in principio ritengo che la prima parte dell'ordine del giorno, al quale ha alluso l'onorevole Cavagnari, sia giusta.

In quanto alla seconda parte nella quale si dice che le strade rivedute debbono essere affidate tutte alle Provincie, io dico: procediamo prima ad una revisione delle strade,

e dopo, d'accordo con le Provincie, e secondo le condizioni finanziarie di esse, e secondo considerazioni di ordine morale, vedremo se queste strade dovranno essere affidate tutte alle Provincie, oppure una parte soltanto.

Ripeto dunque all'onorevole Cavagnari, che è intendimento del Governo di fare studi profondi su tutte le questioni stradali e venire dinanzi alla Camera con un progetto concreto, il quale segni per le opere stradali un consolidamento di spesa da una parte e dall'altra uno stadio normale scevro delle esagerazioni del passato, senza cadere in esagerazioni nuove.

Prego l'onorevole mio amico Sanguinetti di contentarsi che io accetti il suo ordine del giorno solamente come raccomandazione, perchè la questione di affidare alle Provincie *a forfait* la costruzione delle strade, potrebbe avere il suo lato difficile nel senso che le Provincie potrebbero allora chiedere allo Stato di fare altrettanto.

All'onorevole Gallini dò affidamento che mi occuperò della questione alla quale egli ha accennato; vedrò se nei ritardi lamentati ci sia colpa da parte del Genio civile e provvederò, per quanto è possibile, che al desiderio ed all'interesse di quella Provincia sia dato soddisfacimento, tanto più che si tratta di opere le quali sono fatte dalle Provincie col rimborso per parte dello Stato e quindi hanno diritto alla sollecitudine del Governo.

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

Sanguinetti. È necessario che io dica in brevi parole le ragioni per le quali io e gli altri colleghi, abbiamo proposto l'articolo in questione; e devo dirle, perchè sono sicuro che l'onorevole De Martino, quando le avrà udite, disposto com'è ad accettare l'articolo come raccomandazione, lo accetterà come articolo.

La ragione è questa.

Prima di tutto la burocrazia è sempre la stessa. Non si può far distinzione fra burocrazia amministrativa e burocrazia tecnica; anzi se le questioni amministrative vanno molto in lungo, altrettanto e più vanno in lungo le questioni tecniche. Nelle questioni tecniche i ministri ed i sotto-segretari di Stato non possono far sentire la loro influenza, perchè, a differenza delle amministrative, nelle questioni tecniche devono rimettersi agli uffici speciali, ed ai corpi consultivi.

Come accennava testè l'onorevole Picardi, in provincia di Catania sorge una questione fra il Genio civile della Provincia e quello del Governo; non c'è soluzione possibile, perchè ambedue gli uffici stanno fermi nei loro concetti, e la questione si trascina per anni ed anni.

Lo stesso caso è avvenuto fra il Governo e la provincia di Milano, per la costruzione di una determinata strada, tanto che il Governo si decise a dare alla provincia di Milano una somma *a forfait* lasciandola libera di risolvere la questione tecnica, come meglio le pareva.

In tal modo il dissidio fu risolto. Fece bene il Governo a regolarsi in tal modo.

Io quindi potrei accontentarmi delle dichiarazioni che mi ha fatto l'onorevole De Martino; ma dopo che è stata fatta quella transazione con la provincia di Milano, il Consiglio di Stato, se le notizie che mi sono pervenute sono esatte, il Consiglio di Stato ha elevato dei dubbi sulla legittimità di un'altra transazione, fatta con un'altra Provincia, nello stesso scopo; ed è appunto perchè c'è questo dubbio da risolvere, dubbio, d'ordine, direi, costituzionale, che io ed alcuni miei colleghi proponemmo l'articolo aggiuntivo.

Non è un obbligo che noi imponiamo al Governo o alle Provincie; vogliamo solamente dare facoltà al Governo di addivenire con le Provincie (perchè qui si tratta di matrimonio e quindi ci vuole il consenso delle due parti) di addivenire, dico, ad una transazione, cioè di determinare *a priori* la quota di concorso del Governo, per lasciare libere le Provincie di seguire il criterio che credono, il tracciato che preferiscono, e risolvere, come meglio credono, le questioni d'indole tecnica, dal momento che sono esse che costruiscono queste strade e che dovranno mantenerle.

Due vantaggi avremo con quest'articolo. L'onorevole De Martino lo sa meglio di me; generalmente la spesa dei preventivi si duplica. Ora il Governo ha certamente un grande vantaggio stabilendo *a priori* la quota di concorso; sa che spende quella somma e non una somma doppia. C'è un vantaggio per le Provincie, perchè quando la quota di concorso del Governo sarà stabilita in base dei preventivi, faranno eseguire i progetti ed i

preventivi con quella serietà di criteri, che per il passato ha fatto difatto.

C'è anche un altro vantaggio considerevole; ed è che, con progetti accurati e diligenti, le Provincie conosceranno la spesa vera cui vanno incontro, ed i loro bilanci cesseranno dall'essere insidiati dalle spese maggiori effettive, che talvolta sorpassano due o tre volte i preventivi.

Altri vantaggi si otterranno nella esecuzione dei lavori; perchè quando le maggiori spese andranno a carico esclusivo delle Provincie, esse non si abbandoneranno a lavori di lusso, che furono lamentati dal Governo stesso.

Le Provincie costruiranno queste strade con criteri più economici. E sarà tanto di guadagnato per i contribuenti delle Provincie stesse.

Dunque avremo, dall'articolo che proponiamo, vantaggi per il Governo, e vantaggi per le Provincie; minor perdita di tempo, minor spesa di sorveglianza. E allora perchè quello che l'onorevole sotto-segretario di Stato accetta, come raccomandazione, non vuole accettarlo come disposizione di legge, dal momento che esso è inteso a togliere le difficoltà d'indole costituzionale che può sollevare il Consiglio di Stato?

Lo creda, onorevole De Martino, non include l'articolo alcun pericolo, non nasconde alcuna insidia, nè d'ordine finanziario, nè d'ordine amministrativo; sia buono, dichiararsi di accettarlo ed anche la Giunta del bilancio lo accetterà.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Di Broglio, relatore. Prendo a parlare incitativi dall'ultima espressione dell'onorevole Sanguinetti, il quale diceva a proposito del suo articolo aggiuntivo: lo accetti il Governo, lo accetterà anche la Commissione.

Della Giunta generale io qui mi trovo solo rappresentante.

Io non posso quindi parlare a nome della Giunta; posso parlare soltanto a nome mio personale; e mi duole dover dire all'onorevole Sanguinetti che in tesi generale sono un po' avverso a quest'improvvisazione di disposizioni legislative, perchè credo che sia criterio molto più pratico e sicuro quello di esaminarle con quiete e di sentire le ragioni favorevoli e quelle contrarie.

Colui che fa una proposta è naturale che

la presenti nella sua luce più bella, ma io vorrei sentire anche le opposizioni e considerare altresì non solo i vantaggi citati dal proponente, ma anche gl'inconvenienti che ne possono derivare. *Audietur et altera pars.*

Quest'istruttoria non può esser fatta così all'improvviso; quindi credo che l'onorevole Sanguinetti possa contentarsi delle dichiarazioni del Governo, il quale potrebbe aggiungere che della sua proposta ne farà oggetto di studio, per tradurla in un articolo di legge quando si presentino l'occasione e la convenienza di farlo.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti ha mandato alla Presidenza la nuova formula del suo articolo aggiuntivo, che è nei seguenti termini:

« Per le strade di cui nei precedenti articoli, che si costruiscono direttamente dalle Provincie, il Governo è autorizzato a stabilire, d'accordo con le Amministrazioni provinciali ed in base ai relativi progetti, debitamente approvati, la somma fissa del concorso massimo dello Stato. In ogni caso la somma di concorso dello Stato non potrà, a lavori compiuti, superare la quota stabilita dalla legge sul costo effettivo delle strade. »

Onorevole sotto-segretario di Stato, ha facoltà di parlare.

De Martino, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. L'amico Sanguinetti ha usato termini, che avrebbero dovuto piegare l'animo mio e indurmi a dire che avrei accettato l'articolo aggiuntivo da lui proposto; ma, poichè egli ha parlato di matrimonio, non vorrà che succeda divorzio fra la Giunta del bilancio ed il Governo. *(Si ride).*

Si persuada l'onorevole Sanguinetti che io non posso accettare la sua proposta, che come raccomandazione, non perchè creda che le cose ivi contenute, non abbiano un peso, non abbiano un fondamento di verità, e che non sia necessario di frenare questo andazzo di alcune Provincie nello spendere esageratamente; ma perchè credo non sia questa la sede opportuna per un tal provvedimento.

Il Governo intende di fare delle proposte per una revisione del sistema stradale, per una revisione delle leggi sulle strade; sarà quella la sede opportuna alla sua proposta, onorevole Sanguinetti. Allora si potranno concretare provvedimenti, che da una parte riparino all'inconveniente, molte volte lamentato, che le Provincie esagerino nella en-

tità dei progetti, e dall'altra impediscano che gli uffici dello Stato si allontanino dai giusti e veri preventivi.

Presidente. Onorevole Sanguinetti mantiene o ritira il suo articolo aggiuntivo?

Sanguinetti. Per non turbare la luna di miele dell'onorevole sotto-segretario di Stato con la Giunta del bilancio, nè le gioie del viaggio di nozze (*Ilarità*) io dichiaro che mi accontento delle dichiarazioni che il mio amico De Martino mi ha fatto e ritiro il proposto articolo, tanto più che, se non lo ritirassi, sarebbe probabilmente respinto dalla Camera con pregiudizio dello scopo che volevo raggiungere.

Spero che il Governo continuerà a fare delle convenzioni speciali colle Province, come già ha fatto con quella di Milano, liberando le Province dalle pastoie senza fine, dai dissidi continui che sorgono tra esse ed il Genio Civile; e che hanno per necessaria conseguenza di trascinare in lungo i lavori, stradali, e spessissimo di farli sospendere con gravissimi danni per tutti, per il Governo, per le Province, per le popolazioni cui devono servire.

Presidente. Dunque l'onorevole Sanguinetti ritira il suo articolo aggiuntivo.

Pongo quindi a partito l'articolo 4^o dell'annessa tabella.

(È approvato).

« Art. 5. Nei bilanci dell'entrata verranno iscritte le quote dei rimborsi dovuti dalle Province allo Stato in corrispondenza degli annuali stanziamenti del bilancio, a norma dell'articolo 5 della legge 23 luglio 1881, numero 333.

« La quota di rimborso per le opere autorizzate dalla indicata legge è determinata per l'esercizio 1896-97 in lire 950,000 e per ciascuno dei quattro esercizi successivi sarà determinata con la legge di approvazione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. »

(È approvato).

Presidente. Onorevole relatore, bisogna ora stabilire quale posto debba prendere l'articolo aggiuntivo che è stato proposto dal sotto-segretario di Stato e che dalla Camera è stato approvato.

Di Broglio, relatore. Pregherei la Camera di dare il numero 6 a questo articolo aggiuntivo.

Presidente. Se non vi sono osservazioni in contrario, rimane inteso che questo articolo aggiuntivo diventa l'articolo 6^o.

Onorevole Clementini, Ella aveva presentato un articolo aggiuntivo. Lo mantiene?

Clementini. Nella discussione generale mi era riservato di dichiarare se ritiravo o mantenevo la proposta aggiuntiva all'articolo 5, dopo udite le dichiarazioni del Governo e della Commissione.

Ora, poichè la Commissione ha addotto argomenti d'indole finanziaria molto gravi e persuasivi, e il Governo ha fatto delle dichiarazioni franche e molto serie, che valgono ad affidare le Province interessate, io dichiaro di ritirare l'articolo aggiuntivo.

Presidente. Così è esaurita la discussione di questo disegno di legge, che sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana di domani.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Come la Camera ricorderà, la discussione del bilancio dei lavori pubblici rimase sospesa nei capitoli dall'89 al 203. Questi capitoli sono tutti compresi nella tabella annessa alla legge testè approvata.

Se ne dà lettura.

Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali. — (Spese dipendenti da leggi speciali). — Capitolo 89. Strada nazionale Nicosia-Santo Stefano di Camastra (Messina), *per memoria.*

(Legge 30 marzo 1862, n. 517. Strada n. 71).

Capitolo 90. Strada nazionale Randazzo-Milazzo (Messina), *per memoria.*

(Legge 30 marzo 1862, n. 517. Strada n. 72).

Capitolo 91. Costruzione di ponti attraverso i corsi d'acqua che intersecano la strada provinciale Messina-Catania (Messina), *per memoria.*

(Legge 30 marzo 1862, n. 517, articolo 4).

Capitolo 92. Strada nazionale da Giulianova a Sparanise per Aquila (Teramo) *per memoria.*

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 48).

Capitolo 93. Strada nazionale della valle d'Agri da Sapri, attraversando la nazionale

delle Calabrie per Moliterno e Corleto, alla Marina di Montalbano (Potenza), *per memoria*.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 58).

Capitolo 94. Strada nazionale da Sapri all'Ionio (Potenza), *per memoria*.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 59).

Capitolo 95. Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna (Brescia), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 6).

Capitolo 96. Ponte sul Flumendosa per la nazionale Orientale (Cagliari), lire 100,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 8).

Capitolo 97. Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo Sannitica (Campobasso), lire 70,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 10).

Capitolo 98. Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina (Catania), lire 50,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 14).

Capitolo 99. Deviazione della strada nazionale Angitola-Soverato tra i ponti Chiontillo ed Abate (Catanzaro), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 16).

Capitolo 100. Ponte sul Coscile disalveato - Strada nazionale n. 62 delle Calabrie (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 18).

Capitolo 101. Rettificazione della strada nazionale Firenze-Ancona fra Ponte San Salvatore e Portone Pio (Macerata), lire 40,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 23).

Capitolo 102. Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino), lire 100,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33).

Capitolo 103. Strada da Arten per Fonzo a Pontet di Montecroce, confine dello Stato austro-ungarico (Belluno), *per memoria*.

(Legge 9 luglio 1883, n. 1506, strada n. 8).

Capitolo 104. Diramazione della strada n. 58 da Villa Santina per Ampezzo-Lorenzago ed Auronzo al Monte Mesurino (Tronco

Socchieve Ampezzo e ponte sul Fella) (Udine), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 59).

Capitolo 105. Diramazione della strada n. 58 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino (Belluno), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 59).

Lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenute dallo Stato. — Capitolo 106. Strada provinciale di 1ª serie da Corleto a Tricarico (Potenza), lire 14,000.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 6).

Capitolo 107. Strada provinciale di 2ª serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Cosenza), lire 40,000.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 8).

Capitolo 108. Strada provinciale di 2ª serie dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco e Rossano (Cosenza), lire 46,000.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 9).

Capitolo 109. Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Aquila), lire 25,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 1).

Capitolo 110. Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 1).

Capitolo 111. Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada di 1ª serie Aquila-Ascoli (Teramo), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 2).

Capitolo 112. Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada di 1ª serie Aquila-Ascoli (Ascoli), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 2).

Capitolo 113. Strada da Nicastro alla Marina di Sant'Eufemia (Catanzaro), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 6).

Capitolo 114. Strada da un punto della nazionale n. 36 presso Soveria Mannelli alla

nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro), lire 20,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 7).

Capitolo 115. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza), lire 55,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 8).

Capitolo 116. Strada da Cuccaro a Sanza sulla nazionale di Val d'Agri (Salerno), lire 100,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 10).

Capitolo 117. Strada dalla nazionale delle Puglie dopo Ariano, nel sito detto Serralunga, alla provinciale di Melfi (Avellino), lire 13,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 11).

Capitolo 118. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso), lire 100,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 13).

Capitolo 119. Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 14).

Capitolo 120. Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Caserta), lire 12,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 14).

Capitolo 121. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasecca e Cerro (Campobasso), lire 200,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 122. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasecca e Cerro (Chieti), lire 100,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 123. Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Aquila), lire 33,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 16).

Capitolo 124. Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Teramo), lire 60,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 16).

Capitolo 125. Strada del Vomano da Montorio per Forcella alla ferrovia (Teramo), lire 12,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 17).

Capitolo 126. Strada dalla Madonnuzza di Petralia, sulla nazionale Termini Taormina, alla provinciale Messina-Montagne sotto Calascibetta (Caltanissetta), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 19).

Capitolo 127. Strada da Trapani per Castelvetro all'incontro della provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro (Trapani), lire 9,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 20).

Capitolo 128. Strada da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano, per Trivigno, alla provinciale di 1ª serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconuovo (Potenza), lire 70,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 21).

Capitolo 129. Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi (Reggio Calabria), 20,000 lire.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 22).

Capitolo 130. Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Catanzaro), lire 68,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 23).

Capitolo 131. Strada da Porto Santa Venera per Briatico fino a raggiungere la provinciale di Tropea (Catanzaro), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 25).

Capitolo 132. Strada da Mormanno per Papisidero a Scalea (Cosenza), lire 60,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 28).

Capitolo 133. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza), 60,000 lire.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).

Capitolo 134. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Potenza), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).

Capitolo 135. Strada da Rocca d'Aspide per Bellosguardo a Sant'Angelo Fasanello (Salerno), lire 43,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 31).

Capitolo 136. Strada da Amalfi per Positano a Meta sulla linea da Castellammare a Sorrento (Salerno), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 32).

Capitolo 137. Strada da Sarno per Bracigliano a Forino (Salerno), lire 27,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 33).

Capitolo 138. Strada della Baronina che partendo da Grottaminarda va ad incontrare la provinciale di Melfi (Avellino), lire 5,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 35).

Capitolo 139. Strada da Foiano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco, alla stazione ferroviaria di Greci (Benevento), 67,000 lire.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 37).

Capitolo 140. Strada da Centocelle al Fortore e suo prolungamento fino all'Appulo Sanitica (Campobasso), lire 119,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 39).

Capitolo 141. Strada da Pietracatella a Campo Marino (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 40).

Capitolo 142. Strada in prolungamento di quella del Trigno da Trivento a Campobasso per Torella e Castropignano, e sua diramazione da Torella alla comunale di Frosolone (Campobasso), lire 42,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 41).

Capitolo 143. Strada dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco e sua diramazione Bisenti-Elice-Marina (Teramo), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 45).

Capitolo 144. Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Aquila), lire 40,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 46).

Capitolo 145. Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Caserta), lire 7,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 46).

Capitolo 146. Strada dalla Marsicana presso Cerchio ad Alfedena (Aquila), lire 31,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 47).

Capitolo 147. Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia per i Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Aquila), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48).

Capitolo 148. Strada dalla Barca dei Monaci a Raddusa (Catania), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 49).

Capitolo 149. Strada da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne (Chieti), lire 26,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 52).

Capitolo 150. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).

Capitolo 151. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Catania), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 55).

Capitolo 152. Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina (Messina), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 54).

Capitolo 153. Strada da Rotonda per Viggianello alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 55).

Capitolo 154. Strada delle Radici, da Sassuolo alle radici in Val di Secchia (Reggio Emilia), lire 60,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 57).

Capitolo 155. Strada dalla nazionale Pontebbana, presso i Piani di Portis, per Tolmezzo, Rigolato, Sappada, a Santo Stefano Montecroce (Belluno), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 58).

Capitolo 156. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo), lire 50,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).

Capitolo 157. Strada da Vinchiatturo sulla Sannitica per Selta del Matese fra Guardia-regia e Sepino a Cerreto (Campobasso), lire 40,000.

(Legge 30 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 33).

Capitolo 158. Strada dalla provinciale di serie Benevento-Foiano presso San Marco dei Cavoti a Colle Sannita Castel Pagano, Riccia ed alla nazionale fra Gambatesa e Jelsi (Campobasso), lire 70,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 34).

Capitolo 159. Ponti sul Reno al passo del Gallo presso Malalbergo, ed al passo di San Prospero presso Poggio Renatico (Ferrara e Bologna), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 39).

Capitolo 160. Strada dal Burrone Contrasto a Terranova con diramazione sopra Butera (Caltanissetta), lire 32,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 58).

Capitolo 161. Strada da Palma di Montechiaro per Licata a Terranova (Caltanissetta), lire 5,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 66).

Capitolo 162. Strada da Agnone a Castel di Sangro (Campobasso), lire 25,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 70).

Capitolo 163. Strada dal ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana nei tenimenti di Castellino e Ripa Bottoni alla nazionale Sannitica presso Centocelle (Campobasso), lire 20,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 71).

Capitolo 164. Strada dalla provinciale Garibaldi al Passo di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardialfera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso), lire 200,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).

Capitolo 165. Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolanciano (Campobasso), lire 50,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74).

Capitolo 166. Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturmo per Monteroduni, Longano alla nazionale dei Pentri (Campobasso), lire 40,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 75).

Capitolo 167. Strada dal Ponte sul Trigno fra Tuffillo e Monte Mitro per la Buffaloria di San Felice Slavo, Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo per Rotello e Serra Capriola, per accedere alla stazione ferroviaria di Chieti (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 78).

Capitolo 168. Strada dalla provinciale Cerrosecco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Campobasso), lire 20,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III, n. 79).

Capitolo 169. Completamento della strada di comunicazione diretta fra i circondari di Frosinone e Gaeta nei tenimenti di Vallecorsa e Lenolo (Caserta), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 81).

Capitolo 170. Strada dalla stazione di San Valentino alla provinciale di serie fra Casale in Contrada e Pretoro (Chieti), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 99).

Capitolo 171. Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete, alla provinciale Coraci e nazionale Silana presso Acqua del Corvo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago (Cosenza), lire 30,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111).

Capitolo 172. Strada dalla marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza), lire 30,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 112).

Capitolo 173. Strada da Coraci sulla na-

zionale per Scigliano, pressi di Altilia, Malito, Grimaldi, Aiello e Serra d'Aiello alla ferrovia Eboli-Reggio (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 114).

Capitolo 174. Strada dalla stazione ferroviaria Rende-San Fili, passando per S. Pietro e Castiglione, alla nazionale Silana (Cosenza) *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 115).

Capitolo 175. Strada dalla provinciale Ronda-Valsinni per pressi di Oriolo alla stazione di Amendolara (Potenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 117).

Capitolo 176. Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Cosenza), lire 125,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 118).

Capitolo 177. Ponte sul Po lungo la provinciale Cremona-Piacenza e relative opere di difesa (Cremona), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 121).

Capitolo 178. Ponti sul Magra e sul Vara per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e con l'Emilia (Ponte sul Magra) (Massa), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 142).

Capitolo 179. Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Girgenti), lire 75,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 147).

Capitolo 180. Strada da Ribera sulla provinciale di Serie Porto Empedocle-Castelvetrano alla provinciale di Chiusa Sclafani, oltre il torrente San Carlo (Girgenti) lire 46,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 151).

Capitolo 181. Completamento della strada dalla Marina di Marciana a quella di Portoferraio, Porto Longone e Rio Marina (Livorno), lire 81,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Eleco III, n. 155).

Capitolo 182. Strada da Castoreale per Mandanici alla Marina di Santa Teresa di Riva (Messina); lire 71,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 164).

Capitolo 183. Strada da Sant'Agata di Militello nei pressi di Alcara li Fusi, Longi Galati, Ueria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Messina) lire 41,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 165).

Capitolo 184. Completamento della provinciale Patti-Randazzo, con diramazione alla provinciale Messina-Marine nei comuni di Montalbano Basicò e Furnari (Messina), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III,

Capitolo 185. Strada da Castellammare per Gragnano, Pimonte ed Agerola, all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta (Napoli) *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 172).

Capitolo 186. Ponte sulla Dora presso Verolengo (interprovinciale) (Novara e Torino), lire 172,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 179).

Capitolo 187. Strada dalla nazionale di Rieti per Labro e Morro al confine provinciale presso Leonessa (Perugia), lire 86,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 193).

Capitolo 188. Strada Orte-Amelia e ponte sul Tevere (Perugia), lire 75,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 204).

Capitolo 189. Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano alla provinciale Potenza-Spinazzola per Montepeloso con ponte sul Basento (Potenza), lire 30,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 209).

Capitolo 190. Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Potenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 212).

Capitolo 191. Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria (Potenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 213).

Capitolo 192. Prolungamento della strada Brienza-Montemuro fino all'incontro della Po-

tenza-Sant'Arcangelo verso Armento (Potenza), per memoria.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 214).

Capitolo 193. Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro (Salerno), lire 50,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 216).

Capitolo 194. Strada da Laurito sulla provinciale di serie di Cuccaro-Sanza per Castel Ruggiero a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari Scario (Salerno), lire 77,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 225).

Capitolo 195. Linea litoranea fra la marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Salerno), lire 50,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 226).

Capitolo 196. Sussidio dello Stato per le strade di terza serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, lire 100,000.

Capitolo 197. Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1^a e 2^a serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nello Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle Provincie direttamente, lire 1,500,000.

Capitolo 198. Casuali per lavori stradali di cui nelle leggi 30 marzo 1862, n. 517; 27 luglio 1862, n. 72; 27 giugno 1869, n. 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, n. 333 (Elenco II) e 9 luglio 1883, n. 1506, lire 550,000.

Capitolo 199. Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, lire 310,000.

Capitolo 200. Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 20,000.

Capitolo 201. Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 120,000.

Capitolo 202. Assegni mensili al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 190,000.

Capitolo 203. Indennità di trasferte e competenze diverse variabili e sussidi al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 35,000.

Così sono esauriti i capitoli. Pongo ora a partito lo stanziamento complessivo in lire 81,047,723.84.

(È approvato).

Leggerò ora i diversi articoli del disegno di legge.

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1897, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

(È approvato).

« Art. 2. Sull'assegnazione di lire 1,000,000, inscritta al capitolo n. 70 dello stato di previsione predetto, in conto delle anticipazioni sulle ultime rate del concorso dello Stato nelle opere edilizie della capitale del Regno, determinate in lire 12,000,000 dalla legge 28 giugno 1892, n. 299, è data facoltà al Governo del Re di corrispondere direttamente al comune di Roma la somma di lire 500,000, a titolo di rimborso, per spese da esso sostenute in opere comprese nel piano regolatore della città. »

(È approvato).

« Art. 3. Le prelevazioni sul fondo a calcolo di cui al capitolo n. 369 dello stato di previsione, saranno prese in conformità delle disposizioni della legge 17 febbraio 1894, n. 2016, per la prelevazione di somme dal fondo stanziato per le spese impreviste. »

(È approvato).

L'onorevole Ferrucci ed altri colleghi hanno proposto un articolo aggiuntivo.

Ferrucci. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrucci.

Ferrucci. Poichè l'onorevole ministro mi ha dichiarato privatamente che non poteva accettare quest'articolo aggiuntivo, perchè non crede che in una legge di bilancio si possano fare delle modificazioni al ruolo del Genio civile, così, non volendo pregiudicare la questione e riservandomi di fare altre proposte

per togliere questi aiutanti di prima classe dalla disgraziata condizione, in cui si trovano, ritiro il mio articolo aggiuntivo.

Presidente. Essendo stato ritirato l'articolo aggiuntivo, così è esaurita la discussione del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1896-97.

Nella tornata pomeridiana di domani si procederà alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Verificazione dei poteri.

Presidente. La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica del 18 corrente ha verificato non essere contestabile la elezione seguente, e concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valida l'elezione medesima:

Milano V, Filippo Turati.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della convalidazione, proclamo eletto l'onorevole Filippo Turati a deputato del V collegio di Milano.

Interrogazioni.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle diverse domande d'interrogazione pervenute alla Presidenza.

Di Sant'Onofrio, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia sui motivi del trasferimento telegrafico del pretore signor C. Salibra-Gulini da Sortino presso Siracusa al mandamento montano di Centorbi.

« Engel. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle ferrovie calabresi e sulle condizioni della stazione di Ceprano.

« Del Giudice ». »

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno ai termini del regolamento.

Sull'ordine del giorno.

Cao-Pinna. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cao-Pinna. Vorrei pregare la Camera di iscriverne nell'ordine del giorno della seduta di domani il disegno di legge, che si trova al numero 22 dell'ordine del giorno per aggregazione del comune di Villasor alla pretura di Serramanna.

Il guardasigilli mi ha dichiarato che consente che questo disegno di legge sia discusso; credo quindi che la Camera non avrà difficoltà che si discuta domani, trattandosi di una legge che non porterà discussione, come altre simili approvate già dalla Camera.

Salaris. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Salaris. Anzitutto su questa legge c'è opposizione; quindi la cosa non può andare così liscia come crede l'onorevole Cao-Pinna.

D'altra parte, bisognerebbe che fosse presente il guardasigilli per interpellarlo, per convenienza, se acconsente che quella legge si discuta domani. Non basta dire che acconsente a che la legge sia discussa; bisogna vedere se vuol discuterla domani.

Tutto ciò dimostra che la domanda che fa l'onorevole Cao-Pinna è inopportuna. Quindi pregherei il presidente di lasciare questo disegno di legge al posto in cui ora si trova nell'ordine del giorno.

Cao-Pinna. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Cao-Pinna, il Governo ha più volte insistito perchè fosse data assolutamente la precedenza ai bilanci; ed infatti questa è cosa molto conveniente ed opportuna. Quindi la pregherei di non insistere per far iscriverne nell'ordine del giorno di domani il disegno di legge, di cui ha parlato. Nei giorni successivi stabiliremo un ordine del giorno, che comprenderà quanti più sarà possibile dei disegni di legge urgenti.

Per ora lasciamo l'ordine del giorno così come sta.

Cao-Pinna. Onorevole presidente, nella seduta scorsa si sono messe sempre in principio di seduta tutte queste leggi di poca importanza, quando assentiva il Governo.

Ricordo poi che anche l'onorevole Garavetti, segretario della Commissione, proponeva ieri la iscrizione nell'ordine del giorno

di questo disegno di legge. Non intendo quindi la opposizione che fa oggi l'onorevole Salaris.

A ogni modo, poichè l'onorevole guardasigilli mi ha dichiarato formalmente che assentiva, io propongo di iscrivere questo disegno di legge nell'ordine del giorno della seduta pomeridiana di domani come primo argomento.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Prego l'onorevole Cao-Pinna di non insistere. La Camera terrà ancora parecchie altre sedute poichè deve ancora discutere quattro o cinque bilanci. Quindi l'onorevole Cao-Pinna potrà rinnovare la sua proposta in una prossima seduta, quando sia presente il guardasigilli, e si risolverà così anche questa questione.

Cao-Pinna. Domando di parlare.

Presidente. L'onorevole Cao-Pinna ha facoltà di parlare.

Cao-Pinna. Acconsento nella preghiera dell'onorevole presidente e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e mi riservo di ripresentare la mia proposta domani o doman l'altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Celli.

Celli. Propongo che il disegno di legge per le scuole normali, pel quale è già distribuita la relazione, si metta in coda al bilancio del Ministero dell'istruzione pubblica, sospendendo la discussione degli articoli dell'insegnamento normale per abbreviarla, e per fare così lo stesso che oggi si è fatto per la legge sulle strade nazionali e provinciali col bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Gianturco, ministro della pubblica istruzione. Domando di parlare.

Presidente. L'onorevole ministro della pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

Gianturco, ministro della pubblica istruzione. Non essendo presente l'onorevole Marinelli, relatore della legge sulle scuole normali, prego l'onorevole Celli di ripetere la sua proposta quando egli sarà presente.

Celli. Sta bene.

Di Broglio. Domando di parlare.

Presidente. L'onorevole Di Broglio ha facoltà di parlare.

Di Broglio. Nell'ordine del giorno delle sedute mattutine, subito dopo il bilancio dei lavori pubblici e della legge speciale che abbiamo votato, era iscritto il disegno di legge per la concessione delle ferrovie interprovinciali venete...

Presidente. È già iscritto nell'ordine del giorno per domani.

Di Broglio. Sta bene!

La seduta termina alle 19,15.

Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

1. Esercizio delle linee di proprietà dello Stato, Padova-Bassano, Treviso-Vicenza e Vicenza-Schio. (194)

2. Provvedimenti riguardanti la marina mercantile. (97)

Seduta pomeridiana.

1. Interrogazioni.

2. votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Sulle espropriazioni e i consorzi minerari. (*Approvato dal Senato*). (183)

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. (195)

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97. (153)

3. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1896-97. (151)

Discussione dei disegni di legge:

4. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1896-97. (147)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1896-97. (154)

6. Annullamento di un antico credito del patrimonio dello Stato. (175)

7. Sul lavoro delle donne e dei fanciulli. (59).

8. Modificazioni alle leggi sui diritti catastali. (167)

9. Avanzamento nei corpi militari della regia marina. (80)

10. Sull'autonomia delle Università, degli Istituti e delle scuole superiori del Regno. (67) (*Urgenza*)

11. Concessione della vendita del chinino a mezzo delle rivendite dei generi di privata. (172)

12. Collocamento a disposizione dei prefetti del Regno. (211)

13. Requisizioni militari e somministrazioni dei Comuni alle truppe. (54)

14. Eccedenza d'impegni nelle spese per la repressione del malandrino. (224)

15. Contingente di prima categoria per la leva sui giovani nati nel 1876. (215)

16. Seguito della discussione sulla proposta di legge: Sulle licenze pel rilascio di beni immobili. (171)

17. Sulle tare doganali. (218).

18. Aggregazione del Comune di Villasor alla Pretura di Serramanna. (91)

19. Per una inchiesta sul trattamento fatto al personale ferroviario. (232) (*Urgenza*)

20. Conversione in legge del Regio Decreto 5 aprile 1896 per l'istituzione di un commissario civile per la Sicilia. (212)

21. Riscatto della ferrovia Acqui-Alessandria. (76)

22. Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche. (174) (Approvato dal Senato) (*Urgenza*).

23. Approvazione della Convenzione postale conclusa fra l'Italia e la Repubblica di San Marino il 20 novembre 1895. (261)

24. Abolizione del dazio d'uscita dello zolfo e variazioni della tariffa doganale. (214).

25. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Fazi. (256)

26. Riordinamento delle scuole complementari e normali (268). (*Urgenza*).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.
