

XLII

TORNATA DI MERCOLEDÌ 7 FEBBRAIO 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COLOMBO.

INDICE.

Bilanci (Seguito della discussione):

Lavori pubblici Pag. 1436

Oratori:

BISSOLATI	1437-39
DANIELI, <i>relatore</i>	1452-65
DE MARINIS	1454-56
DE NAVA	1455
DILIGENTI	1451-59
DONNAPERNA	1446
FARINET	1449
GIUNTI	1443
IMPERIALE	1467
LACAVA (<i>ministro</i>)	1438
1440-43-44-45-46-47-50-53-54-55-56-58-60-63-66-70-71	
MATTEUCCI	1461
MAURY	1456
PALA	1463-67
PICCOLO-CUPANI	1445
POLI	1442-67
ROVASENDA	1439
SALVO	1470-71
SOCCI	1459
TINOZZI	1445
VALERI	1440

Interrogazioni:

Veterani:

Oratori:

SAPORITO (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	1430-32
VALERI	1431

Acqua potabile nella città di Torino:

Oratori:

BERTOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	1432
POLI	1433

Ispettori scolastici circondariali:

Oratori:

MANNA (<i>sotto-segretario di Stato</i>).	1434
ROSELLI	1435

Pesca nel lago di Como (tipo *bedinà*):

Oratori:

SOCCI	1435
VAGLIASINDI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	1435

Pellegrini francesi:

Oratori:

CIRMENI	Pag. 1473
PELLOUX, <i>presidente del Consiglio</i>	1472

Osservazioni:

Lavori parlamentari:

Oratori:

ARLOTTA	1473
CAMBRAY-DIGNY	1473
LACAVA (<i>ministro</i>)	1473
PELLOUX (<i>presidente del Consiglio</i>)	1473

La seduta comincia alle ore 14.

Fulci Nicolò, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di salute, gli onorevoli: Morpurgo, di giorni 10; Capoduro, di 4.

(Sono congedati).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: interrogazioni.

Viene prima quella dell'onorevole Valeri ai ministri del tesoro e della guerra « per conoscere il numero dei veterani del 1848-49 che ancora non sieno giunti a godere l'assegno vitalizio a senso della legge 4 marzo 1898, n. 46, e 18 luglio 1898, n. 489, per mancanza di fondi stanziati in bilancio a quello scopo, a fine di sentire se non credano sia il

caso di aumentarlo sì che tutti quei benemeriti bisognosi vecchi, vengano a godere subito il suddetto assegno vitalizio. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato.

Saporito, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Alla prima domanda dell'onorevole Valeri rispondo facendogli conoscere il numero dei veterani che in questo momento aspettano l'assegno. Questo numero è quasi uguale a quello che io annunciai alla Camera nel mese di dicembre, quando risposi ad una interrogazione dell'onorevole Marco Pozzo: ascende a 4664, cioè circa cinque mila, che fu il numero da me allora annunziato; ed in questo numero sono compresi 850 veterani le cui domande sono state accolte nel mese di novembre dello scorso anno.

Alla seconda domanda, fatta dall'onorevole interrogante: se il Governo intenda proporre aumenti nello stanziamento dei fondi, rispondo ricordandogli il concetto che informa le due ultime leggi, riguardanti i veterani, in rapporto agli assegni vitalizi.

Le ultime leggi sono: quella del 4 marzo 1898 e l'altra del 18 dicembre 1898. La prima, allargando i criteri per l'assegno vitalizio da concedersi ai veterani del 1848-49, stabilisce all'articolo 1° che il fondo di lire un milione e 250 mila per le pensioni ai detti veterani compreso nello stanziamento del capitolo 36 del bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario del 1898-99, fosse iscritto a un capitolo speciale, elevandolo alla somma di un milione e 600 mila lire, nella quale sarebbe restato consolidato per l'esercizio predetto e per i successivi; ed indi all'articolo 4 che, ove il fondo come sopra consolidato fosse risultato insufficiente a fornire l'assegno vitalizio a tutti i veterani che avessero giustificato i requisiti, la preferenza sarebbe accordata ai più vecchi di età.

La legge del 18 dicembre 1898, che stabilì le colonne d'Ercole contro qualsiasi altro tentativo che si avesse voluto fare a favore di nuovi assegni, dispone all'articolo 1° che il fondo per gli assegni ai veterani delle guerre per l'indipendenza nazionale del 1848-49, fissato nella somma di un milione e 600 mila lire dalla legge 4 marzo 1898 n. 46, sia portato alla cifra di due milioni e 100 mila lire per l'esercizio 1898-99 e pei successivi, finchè non fosse risultato esuberante alla piena applicazione della detta legge e delle prece-

denti in essa ricordate. Dispone inoltre coll'articolo 2° che la precedenza nella concessione dell'assegno, stabilita nell'articolo 11 del testo unico, approvato col Reale Decreto 9 giugno 1898, n. 274, sarebbe stata regolata ogni anno in relazione alle domande prodotte non oltre la fine del dicembre dell'esercizio del bilancio in corso.

Il concetto della legge, onorevole Valeri, è preciso: si fa uno stanziamento di fondi, e questo stanziamento annuale si consolida; non deve mutarsi; ma con esso si deve provvedere a tutti gli assegni vitalizi che saranno deliberati dalla Commissione incaricata di esaminare le domande dei veterani.

In base a questo concetto il ministro del tesoro non può portare alcuna variazione in più nello stanziamento dei fondi.

Ma v'è una ragione importante per la quale il Governo non solo non deve proporre al Parlamento, ma neanche deve assentire che si aumentino i fondi assegnati con l'ultima legge.

Quando io risposi, nel dicembre scorso, ad una interrogazione dell'onorevole Pozzo Marco, ho fatto rilevare che per questi veterani si è spesa finora una somma di 18 milioni; e che per finire di eseguire la legge, se altre domande non saranno deliberate (cosa difficilissima, perchè già molte nuove domande sono presso la Commissione) saranno necessari altri 17 milioni. Per effetto di queste leggine, approvate senza conoscenza dei risultati finanziari e senza pensare che si avrebbe potuto dopo chiedere un trattamento eguale per i veterani di Crimea, per quelli che fecero le campagne del 1859, 1860 e 1866, e forse anche per tutti i veterani di tutte le leve, si è speso e si spenderanno 35 milioni e forse anche più se altre domande saranno deliberate.

Ma ho fatto anche osservare all'onorevole Marco Pozzo un altro fatto, che è ben grave: i meritevoli di un assegno vitalizio delle forze entrate in campagna nel 1848-49, e che secondo la legge dovrebbero essere nulla tenenti, assolutamente poveri, dovrebbero ammontare secondo il numero di dette forze e tenuto conto della mortalità avvenuta, a poche migliaia di persone. Invece abbiamo finora 17 mila assegni, ed abbiamo altre 5 mila persone che aspettano l'assegno e quindi 22 mila veterani riconosciuti, che è un numero esageratissimo di fronte a quello che dovrebbe

esistere in rapporto alle forze entrate in campagna in quei due anni di guerre nazionali.

Dopo tanti anni trascorsi dal 1848 e 1849, i superstiti poveri delle forze entrate in campagna in quegli anni non possono raggiungere la cifra di quelli che hanno ottenuto l'assegno, e che lo aspettano o che lo domanderanno. E facendo rilevare ciò all'onorevole Marco Pozzo aggiungevo che, di fronte a questa condizione di cose, il ministro del tesoro e quello della guerra avrebbero dovuto fare delle indagini per accertarsi del modo con cui erano state eseguite le leggi.

Queste indagini sono state già iniziate e incominciano ad arrivare alla Direzione del tesoro, dalle sue delegazioni, delle risposte che fanno dolorosa impressione; poichè da esse si rileva che sono state concesse delle pensioni a persone benestanti, facoltose, e pensioni di parecchie centinaia di lire. In altri termini, non trattasi di assegni vitalizi del valore ciascuno di lire cento, ma molti sorpassano le lire mille e raggiungono anche le lire mille e cinquecento.

Da tutto ciò può rilevarsi che la questione è complicata. Il Governo a suo tempo la studierà nell'interesse dei veterani e dello Stato. Prego quindi l'onorevole Valeri di non chiedere oggi altra risposta e di contentarsi delle notizie che ho avuto l'onore di dargli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.

Valeri. Io non sono stato mosso a presentare questa interrogazione semplicemente per fare una punta patriottica in favore di questi benemeriti bisognosi veterani delle campagne nazionali del 1848-49.

Avevo già letto la risposta fatta dal ministro del tesoro all'onorevole Marco Pozzo, e che l'onorevole sotto-segretario al tesoro mi rammenta; ma realmente non ne era rimasto troppo soddisfatto, epperò questa nuova interrogazione.

Io mi fondava semplicemente, nel presentare questa nuova interrogazione sullo stesso argomento di sì alta importanza politica, civile e morale, sul fatto che si vedono in quasi tutti, anche nei piccoli paesi d'Italia, dacchè in quasi tutti i paesi d'Italia sono tuttora viventi alcuni di quei benemeriti avanzi dell'era gloriosa che ci portò a Roma, vecchi cadenti per anni e malanni che hanno già ottenuto questo piccolo

beneficio di lire 100 all'anno, mentre i loro compagni, che nelle stesse file hanno combattuto e messo a rischio la loro vita nelle identiche circostanze, per lo stesso ideale, pagando identicamente di persona, per pochi anni, talora persino per pochi mesi di differenza di età, non si trovano nella stessa condizione di poter conseguire quel meschino assegno di cento lire, e consta a me di parecchi, di molti anzi che tendono vergognosi per la strada la timida mano che un giorno fiera impugnava l'arma redentrice dell'unità italiana, domandando carità!

Il disegno di legge dell'onorevole Vacchelli comincia con queste parole che testualmente leggo:

« Certo, questa legge, che intende di assolvere un vecchio debito di riconoscenza, è un sensibile temperamento ai criterii cui la primitiva legge del 4 dicembre 1879, n. 5168 (serie 2ª) ispiravasi. »

Chiama l'approvazione della legge il pagamento di un debito di riconoscenza! Vi si era cominciato a pensare nel 1879. E l'incubazione aveva durato 22 o 23 anni, per venire poi ad una soluzione a proposito della quale si può dire con Fedro: *Mons parturiens, nascitur ridiculus mus!*

Ma v'è di più da aggiungere: la relazione dell'onorevole Marazzi che accompagna il disegno di legge Vacchelli-San Marzano, nei « concludendo » così afferma:

« Che nel biennio 1899-900, cioè man mano che i lavori della Commissione addetta alla verifica dei titoli li avrà riconosciuti validi, tutte le rimanenti domande saranno soddisfatte, anche se a quelle attualmente note e regolari se ne aggiungessero un migliaio. »

Quindi indiscutibilmente chi ha proposto la legge e la Camera che l'ha approvata hanno errato nel computo. *Humanum est errare.* Ma il perseverare nell'errore a danno di porzione soltanto di questi poveri vecchi, cui la falce inesorabile della morte miete giornalmente gran numero, (credo che ne muoiano 60 al mese!) non mi pare giusto, mi sembra che non sia dignità della Camera di lasciare questi vecchi in questo stato miserando, vergognoso.

Che colpa hanno essi, se la legge è stata fatta male, con calcoli sbagliati, e male applicata?

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha voluto dare gentilmente delle spiegazioni

abbastanza larghe, ma per me non esaurienti. Ha voluto aggiungere che si è constatato, dolorosamente, che ad alcuni veterani che erano benestanti era stato dato questo assegno; ma domando io, che colpa ne hanno questi che sono miseri fino al punto di stendere la mano, se il danaro che spettava di diritto a loro è stato largito ad altri che non ne avevano assoluto bisogno?

L'onorevole sotto-segretario stesso ha asserito che la legge è stata male applicata; ed io domando allora semplicemente a lui, ed a chiunque abbia un poco di riconoscenza, tutti certo qui dentro, per chi è stato tanta parte del poema epico della nostra redenzione a Nazione unita dagli antichi servaggi, io domando, (visto che le disposizioni del ministro del tesoro non sono troppo buone per acconsentire alla domanda che ho fatto, che subito cioè tutti quei veterani vengano a godere l'assegno), io domando che la proposta di legge di iniziativa parlamentare dei deputati Caldesi e Giovanelli sia favorita dal Governo e subito ammessa alla discussione degli Uffici e della Camera.

Abbiamo veduto con che sollecitudine è passata non è guari una legge sugli zuccheri. Perché non potrebbe anche questa proposta degli onorevoli Caldesi e Giovanelli avere la stessa sorte? Io credo che non ci sarà nessun deputato, nè senatore poi, il quale vorrà ritardarla; e così questi pochi vecchi, che vanno ancora mendicando, potranno essere sodisfatti, ed il paese avrà saldato un debito d'onore, e la Camera adempiuto il suo dovere.

Presidente. L'onorevole sotto segretario di Stato per il tesoro ha facoltà di parlare.

Saporito, sotto-segretario di Stato per il tesoro. L'onorevole Valeri accenna ad una proposta di legge di iniziativa parlamentare presentata dagli onorevoli Caldesi e Giovanelli, e manifesta il desiderio di vederla accettata dal Governo.

Con quella proposta di legge si viene allo stesso risultato che egli vorrebbe raggiungere sotto altra forma. Quella proposta di legge dice: il tesoro non vuole aumentare gli assegni; faccia pagare dalla Cassa depositi e prestiti le pensioni, e indi rimborsi la Cassa delle somme che essa anticiperà per suo conto. Si tratterebbe di pagare gl'interessi sulle somme anticipate dalla Cassa per evitare che succeda qualche ritardo negli assegni delle pensioni.

Questa proposta è anche più grave della

sua, onorevole Valeri, e per conto mio credo che difficilmente il Governo possa consentire che si prenda in considerazione.

Del resto, quando si tratta di proposte d'iniziativa parlamentare che portano oneri al tesoro, non si dovrebbe neanche per cortesia prenderle in considerazione: la cortesia in questo caso è inopportuna. Le proposte di legge che importano spese dovrebbero sempre essere presentate dal Governo: il Governo solo è competente a sapere se si può fare una spesa, o se non si può fare; il Parlamento è chiamato a controllare e frenare le spese. In questo caso il Governo dovrebbe dire chiaramente agli onorevoli Caldesi e Giovanelli, che esso non può acconsentire che si prenda in considerazione la loro proposta di legge.

Dopo ciò, onorevole Valeri, per oggi si accontenti delle mie risposte, che Ella ha chiamato gentili, e di ciò io la ringrazio. Quando il ministro del tesoro avrà raccolto tutti i dati, per mezzo delle investigazioni che fa intorno al modo come abbia agito la Commissione che ha deliberato sulle domande dei veterani e che ha funzionato come la Corte dei conti, verrà alla Camera ad esporre ogni cosa e allora sarà il caso di discutere nuovamente sulla questione dei veterani del 1848 e 1849. Per oggi lo prego di non insistere.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Poli al ministro dell'interno «circa le ragioni per le quali non vengono applicate le disposizioni delle leggi vigenti in cospetto delle condizioni dell'acqua potabile nella città di Torino, condizioni le quali sono in questi giorni peggiorate.»

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha facoltà di parlare.

Bertolini, sotto-segretario di Stato per l'interno. L'interrogazione dell'onorevole Poli sarà stata, secondo ogni probabilità, provocata dal fatto che negli scorsi giorni parecchi cittadini di Torino avvertirono nell'acqua un sapore come di paglia bruciata; e di fatto, l'esame batteriologico constatò che dell'acqua inquinata era entrata nella condotta dell'acqua potabile. Era avvenuto l'incendio di una cascina, la quale si trova prossima all'impianto di Millefonti; impianto, di cui la Società dell'acqua si deve valere, specialmente ora che è in riparazione l'acquedotto principale. Probabilmente una parte dell'acqua, che era

servita all'estinzione dell'incendio, era stata assorbita dalla falda sotterranea, nella quale si alimentano le sorgenti di Millefonti. Lo esame batteriologico, fatto ieri l'altro, ha dimostrato che questo inquinamento più non esiste e che l'acqua è tornata in condizioni normali. Ora si adotteranno dal Municipio provvedimenti opportuni perchè l'inconveniente non si abbia a ripetere. Questo per il caso speciale.

In quanto poi alla questione di ordine generale, osservo che l'approvvigionamento di buona e sufficiente acqua potabile per la città di Torino, è un problema irto di gravissime difficoltà, sia di ordine tecnico, sia di ordine finanziario.

Ad ogni modo, non è mancato e non mancherà, da parte della Prefettura, anche per incarico speciale del Ministero dell'interno, l'interessamento affinchè gli studi e le pratiche necessarie alla soluzione della questione abbiano da compiersi con la maggiore alacrità possibile. Molti progetti sono stati presentati, sia da parte della Società dell'acqua potabile, sia da parte di altre ditte. Ma l'onorevole Poli certo comprende il delicato riserbo che mi è imposto in questa materia, la quale tocca assai da vicino gl'interessi della privata speculazione e che rientrerà nella diretta competenza delle Autorità locali di quella illustre città.

Presidente. L'onorevole Poli ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta del sotto-segretario di Stato.

Poli. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato delle spiegazioni che mi ha date. Lo ringrazio anche della promessa che mi fa di occuparsi seriamente perchè sia risoluto con la massima sollecitudine il problema dell'acqua potabile nella città di Torino. Ma mi permetta l'onorevole sotto-segretario di Stato che gli dica due cose, una per dimostrare come la pazienza, dirò così, della cittadinanza e la tolleranza da parte delle autorità superiori abbiano raggiunto il loro limite, e la seconda per rispondere a quello che egli chiama, e giustamente, riserbo di fronte agli interessi privati.

Onorevole sotto-segretario di Stato, le questioni sono due, una quella che riflette i rapporti contrattuali colla Società dell'acqua potabile e per questi vertono liti giudiziarie e in questo noi non dobbiamo assolutamente entrare, nè io domando che il ministro vi entri. Ma

vi è un'altra questione, che è al di fuori dei patti contrattuali con la Società dell'acqua potabile, ed è quella, che trova la sua ragione nell'articolo 44 della legge sulla sanità pubblica, per il quale i Comuni debbono provvedere acqua buona, sufficiente e non inquinata alle loro popolazioni.

Orbene il fatto dell'acqua, che aveva odore di fumo, è stato, è vero, onorevole sotto-segretario di Stato, la causa immediata, la causa occasionale della mia interrogazione, ma Ella mi deve ammettere che esso è ben grave, perchè se in una città, come Torino, quando abbia luogo un incendio può avvenire che le filtrazioni portino puzzo di fumo nell'acqua e la inquinino, Ella comprenderà che cosa potrà avvenire esistendo, e questo risulta dagli atti stessi municipali, nella località di Millefonti bestiame e concimazioni di terreni che davvero inquinano le acque.

Ma la causa vera della mia interrogazione, onorevole sotto-segretario di Stato, sa Ella dove sta?

Se Ella avesse avuto occasione di leggere gli atti del Consiglio comunale, gli atti della Giunta, i rapporti dell'Ufficio tecnico d'igiene municipale, le relazioni delle varie Commissioni, che sono state nominate dal 1883 fino ad oggi, gli atti di causa, e finalmente quello, che hanno scritto i giornali di Torino, e badi, che, quando parlo di giornali di Torino, intendo parlare di giornali, che hanno autorità, perchè è riconosciuto da tutti che i giornali di Torino, mai hanno usato ed usano di prestarsi a mene, che riflettano interessi particolari, Ella avrebbe trovato che ripetutamente nel 1883, nel 1885, nel 1889, nel 1891, nel 1892, nel 1895, nel 1897, nel 1898 e nel 1899, si è sempre constatato e lamentato l'inquinamento sia dell'acqua, che deriva dalle fonti del Sangone, sia di quella di Millefonti. Onorevole sotto-segretario di Stato, io invoco a ragione l'articolo 44 anche perchè nel 3 ottobre 1898 per cura del municipio fu presentata una relazione, compilata da tecnici insigni, fra i quali il Pagliani, già direttore generale della pubblica sanità, relazione la quale constatò che nella condotta d'acqua per Torino vi era inquinamento.

La constatazione fu fatta spandendo del *bacterius-mirabilis*, come si chiama tecnicamente, attorno ai luoghi di presa d'acque e tro-

vando poi lo stesso *bacterius-mirabilis* a Torino nella condotta dell'acqua poche ore dopo. Ebbene, guardi che cosa fa l'autorità!

Nel 3 ottobre 1898 si presenta la denuncia; il municipio si costituisce parte civile nel marzo 1899; ora siamo al febbraio 1900 e quel processo dorme ancora.

Io cito questi fatti non per voler far qui delle discussioni a carico della Società dell'acqua, ma per portar qui il fatto, che l'onorevole sotto-segretario di Stato vorrà, ne son certo, considerare come vero, che è dal 1883 che la città di Torino attende la soluzione di questa questione dell'acqua potabile e per dimostrare che nella questione gli interessi particolari non entrano per nulla e che qui si tratta solamente dell'applicazione dell'articolo 44 della legge di pubblica sanità, che l'onorevole ministro dell'interno è tenuto a fare applicare. Dopo le parole dell'onorevole sotto-segretario di Stato io son certo che questo articolo sarà applicato anche per la città di Torino, la quale per la sua posizione e per la sua ampiezza ha diritto di avere acqua potabile.

Presidente. Onorevole Poli...

Poli. Una sola parola, signor presidente. Mi è stato osservato da alcuni che forse non era il caso di portare dinnanzi alla Camera questi fatti, ma a queste voci io rispondo: che cosa si doveva fare di fronte alla situazione attuale?

Che cosa si dovrebbe fare quando reclami di consiglieri comunali, quando constatazioni di tecnici, quando reclami dell'ufficio d'igiene, quando denunce, quando dichiarazioni fatte dal sindaco, anche dopo il recente fatto, non hanno valso a nulla?

Forse la città di Torino dovrà attendere, per avere l'acqua potabile, che si risolva un problema d'ordine finanziario, un problema di affari, intorno al quale, onorevole sotto-segretario di Stato, si aggirano purtroppo tanti interessi, che forse potrebbero anche essere una delle cause, per le quali l'ambiente sereno nel quale dev'essere applicato l'articolo 44, viene ad essere turbato?

Voi che siete al disopra, come avete detto, e fate bene ad esservi, di quest'ambiente di interessi particolari, dovete applicare questo articolo 44.

Presidente. L'onorevole Roselli ha interrogato il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere « se creda conveniente far cessare l'abuso

per il quale molti ispettori scolastici circondariali vengono allontanati dalle loro sedi, e chiamati a prestar servizio nei capoluoghi di provincia presso i provveditori agli studi, con grave danno del servizio che dovrebbero compiere e non compiono. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

Manna, sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica. Il Regio Decreto 28 giugno 1888 imponeva che ciascun ispettore scolastico risiedesse nel capoluogo del circondario od in uno dei due circondari, di cui l'ispettore fosse titolare.

Essendo avvenute parecchie eccezioni a questa norma, l'onorevole Codronchi, quando fu ministro dell'istruzione pubblica, richiamò gli ispettori alla stretta osservanza dell'obbligo imposto da quel decreto. Senonchè tanti furono i piati e tali le considerazioni di vario genere messe innanzi, che l'onorevole Gallo, nel 20 gennaio 1898, fu costretto ad abrogare quel decreto, sostituendolo con un altro del seguente tenore:

« Gli ispettori scolastici dovranno, di regola, risiedere nel capoluogo di circondario, cui vengono rispettivamente addetti. In casi eccezionali, e sull'avviso dell'autorità scolastica provinciale, il ministro potrà disporre altrimenti. »

Le considerazioni, che suggerirono all'onorevole Gallo l'abrogazione del decreto del 1888 furono varie. Prima fra esse la necessità di dare un aiuto ai provveditori degli studi, i quali, avendo molti obblighi, non saprebbero come adempirli se fossero lasciati soli con l'opera soltanto di quel vice-segretario o scrivano, che può dare la Prefettura. In secondo luogo accade talvolta che il capoluogo della provincia è equidistante dai due circondari retti dallo stesso ispettore; di modo che, anche per risparmio di spese, è più utile che l'ispettore risieda nel capoluogo della provincia, anzi che in uno dei circondari di cui è titolare. Ad ogni modo non ho difficoltà di dichiarare all'onorevole Roselli che io pure sono convinto che sia opportuno ed utile che gli ispettori risiedano nel circondario rispettivo. (*Benissimo!*) Ma perchè sparisca ogni eccezione è necessaria una riforma dell'amministrazione scolastica provinciale. E all'uopo è già allo studio un disegno di legge, che varrà

ad eliminare tutti gli inconvenienti lamentati dall'onorevole Roselli.

Del resto faccio notare che, anche presentemente, su 218 ispettori, solo 21, avendo l'obbligo delle visite, risiedono eccezionalmente nel capoluogo della provincia. Ed io, per parte mia, assicuro l'onorevole Roselli che, anziché lasciare che questo numero aumenti, mi studierò per quanto è possibile di diminuirlo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Roselli.

Roselli. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato della sua cortese risposta, la quale prova che io avevo ragione. Perché, in sostanza, egli è d'accordo con me nel riconoscere che allontanare gli ispettori scolastici dal circondario è di danno non solo all'istruzione elementare, ma anche al prestigio del Governo ed alla sua autorità di sorveglianza.

Io spero che l'onorevole sotto-segretario di Stato farà in modo che presto venga presentato il disegno di legge a cui ha accennato; ma, intanto, lo pregherei di provvedere perché l'inconveniente che ho lamentato venga ad essere, se non eliminato, almeno diminuito.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Socci al ministro di agricoltura e commercio « per sapere quali sieno i suoi intendimenti circa i reclami dei pescatori del lago di Como, dopo il parere favorevole dato dalla Commissione consultiva per la pesca, per il ripristinamento delle reti tipo *bedina*, in determinate condizioni di maglia e di superficie. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.

Vagliasindi, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Prima ancora che i pescatori del lago di Como si fossero rivolti al Ministero chiedendo il ripristino della rete *bedina*, essi avevano avanzato una prima domanda, perchè in luogo delle reti di questo tipo, potesse esserne ammessa un'altra che fu detta *pocodina*, la quale non è in fondo che una modificazione del tipo *bedina*. Su questa domanda la Commissione consultiva per la pesca nel 1898 ebbe a dichiararsi contraria, mentre ritenne che si dovesse mantenere il divieto delle reti uso *bedina*.

Questo voto della Commissione consultiva fu confermato recentemente dal parere del

Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che sono tra i corpi consultivi che debbono essere interrogati dal Ministero quando si tratta di provvedere in materia di pesca.

Venuta la nuova istanza dei pescatori del lago di Como, i quali, non vi è dubbio, sono molto danneggiati dal divieto della rete *bedina* e meritano quindi tutta la considerazione del Governo, la Commissione consultiva della pesca nello scorso dicembre emise il parere che, sotto date modalità e con tutte quelle limitazioni che si riscontrano necessarie per riguardo al tempo dei divieti e anche alla larghezza delle maglie delle reti, (e ciò con lo scopo di tutelare la riproduzione dei pesci) si potesse consentire il ripristino delle reti uso *bedina*.

In questo stato di cose il Ministero, prima di prendere un provvedimento qualsiasi, desidererebbe vedere se non sia possibile di far concretare dei provvedimenti pratici, che soddisfino alle une ed alle altre esigenze, dagli stessi corpi locali che sono maggiormente interessati; e quindi, in conformità anche di un voto espresso dalla Commissione consultiva per la pesca nello scorso dicembre, si andrebbe all'idea di nominare senza ritardo una Commissione che, studiando la questione sul luogo e riferendo i pareri, le opinioni e i voti degli enti locali, formuli delle proposte concrete, le quali io mi auguro possano essere adottate sollecitamente, anche prima che arrivi il mese di aprile.

Spero che l'onorevole Socci potrà tenersi soddisfatto delle mie dichiarazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Socci.

Socci. Io prendo atto e ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato delle dichiarazioni che ha fatte e che, anche per informazioni avute da me, riconosco esatte. Debbo però raccomandargli caldamente di volere far sì che la Commissione locale, di cui egli ha parlato, venga nominata al più presto e sia composta in modo che i pescatori delle varie parti del lago ed i vari interessi di pesca sianvi equamente rappresentati. Come egli sa, il prodotto peschereccio principale del lago di Como è l'*alosa* od *agone*, una specie di sardella caratteristica di quel bacino. Tale pesce, squisitissimo, si manda fresco in gran quantità sui mercati della Lombardia e della Svizzera, oppure si dissecca, si sala

e si vende a barili e a casse per tutto il mondo.

Ora la pesca dell'*agone* principia coll'aprile; e però io non ho bisogno di aggiungere parole per convincere l'onorevole sotto-segretario di Stato che occorre sollecitare, affinché anche la stagione peschereccia di quest'anno non passi, come le precedenti, inoperosa.

La Commissione consultiva per la pesca, radunatasi lo scorso dicembre, ha dato parere favorevole, perchè le reti di tipo *bedina* (la *pocodina* compresa) siano ripermesse, naturalmente in condizioni di maglia e di superficie da non danneggiare in verun modo la pescosità del lago. Tale parere e tali condizioni distruggono di pianta qualsiasi protesta al riguardo, perchè scientificamente non seria, nè ispirata a giustizia. Se qualche ente locale s'è mostrato contrario, non bisogna dimenticare che, oltre alle firme di centinaia di veri pescatori, le domande pel ripristino della *bedina* recavano anche le firme di sedici sindaci del lago.

Sono già quattro anni che i pescatori lariani, per le disposizioni restrittive ed ingiustificate loro imposte, non possono esercitare il proprio mestiere, e tengono le reti asciutte con gravissimo danno economico. Essi reclamano di continuo presso il Ministero, e di continuo si sentono rispondere dal Ministero che sarà provveduto, mentre non si provvede mai.

Io spero, dunque, che questa volta si farà sul serio anche per prevenire probabili agitazioni; ed in questo senso ringrazio di nuovo l'onorevole sotto-segretario di Stato.

Presidente. Così sono esaurite le interrogazioni.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Procederemo nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1899-900.

Come la Camera rammenta, ieri siamo arrivati al capitolo 60 il quale è stato approvato. Passeremo dunque ai capitoli seguenti.

Capitolo 61. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di

ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 100,000.

Capitolo 62. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, lire 7,500.

Capitolo 63. Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'Ufficio centrale istituito in Berna ai sensi dell'articolo 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata - Legge 15 dicembre 1892, numero 710 (*Spesa obbligatoria e d'ordine*), lire 10 mila.

Capitolo 63 bis. Spese di studi e di esperimenti riguardanti l'esercizio delle strade ferrate, lire 5,000.

TITOLO II. — *Spesa straordinaria.* — CATEGORIA I. — *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 64. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 3,330.

Capitolo 65. Assegni al personale del Genio civile posto in disponibilità a sensi della legge 22 agosto 1895, n. 547. (*Spese fisse*), lire 145,000.

Opere edilizie in Roma (Spese ripartite). — Capitolo 66. Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, lire 2,500,000.

A questo capitolo gli onorevoli Aguglia e Scaramella-Manetti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a provvedere con sollecitudine alla costruzione della linea di allacciamento tra la stazione ferroviaria di Termini e quella di Trastevere a Roma. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Aguglia.

(Non è presente).

È presente l'onorevole Scaramella-Manetti?

(Non è presente).

Non essendo presente nessuno dei proponenti, quest'ordine del giorno s'intende ritirato, e non essendovi osservazioni rimane approvato il capitolo 66.

Capitolo 67. Prosecuzione della via dello Statuto e della via Cavour fino a piazza Ve-

nezia (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 3 della legge 6 agosto 1893, n. 458, *per memoria*).

Capitolo 68. Costruzione del ponte Umberto I e di altro ponte sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458), *per memoria*.

Capitolo 69. Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, articolo 7 della legge 28 giugno 1892, n. 299, ed articolo 2 della legge 6 agosto 1893, numero 458, modificata dalla legge 14 gennaio 1897, n. 12), lire 4,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bissoleti.

Bissolati. I lavori di decorazione del Palazzo di Giustizia in Roma, a termini dell'articolo 6, se non erro, del capitolato d'appalto, dovevano essere incominciati in questi giorni.

Ma l'impresa non avendo trovato la mano d'opera occorrente non ha potuto incominciarli. E non l'ha trovata, perchè i patti offerti ai lavoratori erano tali, che questi hanno creduto di non accettarli, e vi è stata una specie di sciopero anticipato degli operai stuccatori contro l'impresa Borelli. La ragione per la quale non hanno accettato questi patti è questa: che gli operai chiedono che le mercedi siano per lo meno uguali a quelle che corrono sulla piazza di Roma, mentre l'impresa, non solo rifiuta di determinare la mercede, ma vuol fare un contratto di cottimo, senza stabilire neppure il prezzo unitario al quale prenderebbe le squadre degli stuccatori.

È evidente quindi che gli operai hanno tutto l'interesse di sapere prima a quali patti debbono cominciare e finire il lavoro; quali saranno i frutti che essi ricaveranno dall'opera propria. E perchè la Camera ed il Governo abbiano ben presenti quali dovrebbero essere i termini del contratto con l'impresa Borelli e l'indirizzo che il Governo stesso dovrebbe seguire nell'interesse dell'opera e degli operai, giova richiamare in quattro parole i precedenti di quest'opera.

Il Palazzo di Giustizia dovrebbe essere terminato nel 1903; tutti i lavori di muratura rustica affidati all'impresa Borelli debbono essere finiti o almeno dovrebbero es-

sere finiti nel 1902, in modo che il 1903 potesse essere destinato ai lavori di decorazione. Si è però compreso che questi lavori non potrebbero essere compiuti in un così breve periodo di tempo.

L'impresa Borelli poi ha sempre opposto che, essendo essa padrona dei cantieri, non avrebbe permesso ad alcun'altra impresa cooperativa o privata di entrare con altri operai nei propri cantieri.

In quanto poi all'interpretazione di questo punto del contratto v'è dissenso fra l'onorevole Prinetti, che credo abbia manipolato il contratto medesimo, ed il Governo attuale. Pare che l'onorevole Prinetti sostenga esistere nel contratto, che io non ho avuto modo di vedere, la facoltà pel Governo di entrare coi propri operai o con quelli di altra Impresa nei cantieri Borelli. Il Governo attuale invece sostiene non esistere questa facoltà e quindi non potersi in alcun modo costringere l'impresa Borelli ad aprire i propri cantieri ad altre Imprese che abbiano assunto i lavori di decorazione.

Ad ogni modo si venne l'anno scorso, nell'ottobre, ad un contratto coll'impresa Borelli per questi lavori di decorazione, che essa assunse a trattative private. E poichè la cifra dei lavori era superiore a quelle che si consentono per legge colle trattative private, per questo si ricorse al Consiglio di Stato perchè autorizzasse in questo caso le trattative private, le quali furono concesse e per riguardo al tempo in cui l'opera doveva essere compiuta, e per un riguardo particolare al beneficio che gli operai stuccatori di Roma avrebbero potuto ricavarne.

Queste sono le motivazioni per cui il Consiglio di Stato acconsentì a che per trattative private si concedesse tutto il lavoro di decorazione del Palazzo di Giustizia all'impresa Borelli.

Così essendo le cose, ne derivano obblighi per il Governo, sia rispetto all'opera, sia rispetto agli operai: rispetto all'opera stessa perchè il Governo deve riconoscere che i lavori di decorazione non potranno essere compiuti per il 1903 se non vengono quanto prima cominciati; è quindi necessario che il Governo, preoccupandosi di aver compiuta tutta l'opera nel tempo stabilito, incalzi perchè l'Impresa cominci subito i lavori assunti; una specie di impegno morale verso gli ope-

rai per dare ad essi lavoro in questi tempi abbastanza tristi.

Io parlo non solamente in nome mio, ma anche dei colleghi Mazza e Barzilai che si occuparono altra volta di questo argomento, e propongo al Governo che, per escire da questa situazione, in cui da una parte abbiamo l'Impresa, che contrariamente ai patti contrattuali non ha cominciato i lavori di decorazione, e dall'altra abbiamo tutti gli operai stuccatori di Roma che si sono uniti in resistenza legittima contro questa Ditta assuntrice delle decorazioni, propongo che il Governo faccia semplicemente nè più nè meno di quello che deve fare di fronte ai patti contrattuali, vale a dire inviti l'Impresa a cominciare i lavori. Così facendo essa si troverà costretta a venire a patti con questi operai coi quali invece oggi può tenere alte le sue pretese facendo l'orecchio da mercante dinanzi alle loro giuste richieste.

Il ministro forse mi dirà che l'Impresa incalzata dal Governo potrebbe rispondere che qui si tratta di forza maggiore e che se non si trovano operai sulla piazza di Roma, essa non è responsabile del ritardo nell'inizio dei lavori.

Ma il Governo potrà rispondere, a sua volta, che questa forza maggiore non esiste, in quanto alle condizioni stesse qualunque altra Impresa potrebbe assumere i lavori dando agli operai non una mercede straordinaria, ma una commisurata a quella che corre sulla piazza di Roma. In questo caso non esiste forza maggiore se non quando gli operai chiedono una mercede sproporzionata al proprio lavoro, superiore a quella portata dal tasso delle mercedi correnti.

Io quindi invito l'onorevole ministro semplicemente a dar corso al contratto, invitando l'Impresa a cominciare i lavori; così facendo avrà reso un servizio all'opera stessa del palazzo di giustizia che potrà essere compiuta nel 1903, e nello stesso tempo avrà fatto opera di pacificazione, togliendo le cause di malcontento che ora giustamente esistono nella classe degli stuccatori romani.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Risponderò brevemente all'onorevole Bissolati. Egli ha fatto la storia del nuovo contratto per le opere di stuccatura concluso con l'impresa Borelli, e l'ha fatta esattamente, tranne in

un punto, cioè quando ha detto che nel contratto medesimo era posto come obbligo l'impiego degli stuccatori di Roma.

Il contratto invece lascia libera l'Impresa di affidare questi lavori agli operai che crede, nè poteva fare diversamente, e non obbliga ad impiegare gli stuccatori romani.

Bissolati. Non ho detto questo.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'amministrazione ha commesso all'attuale Impresa l'esecuzione delle decorazioni ecc., sia per dar lavoro agli stuccatori, sia per abbreviare il tempo per la ultimazione del Palazzo di Giustizia.

Difatti il primo contratto concluso con la ditta Borelli fissa la scadenza dei lavori in rustico all'aprile 1901, e poichè solo dopo quest'epoca si sarebbero potuti eseguire i lavori di stucco e di intonaco ecc., così affidandoli alla medesima, si è guadagnato più di due anni nella ultimazione di essi.

Il Governo, preoccupandosi appunto di fare eseguire presto i lavori, ed anche della condizione in cui si trovavano gli stuccatori di Roma, fece sapere all'impresa Borelli che avrebbe potuto cominciare subito i detti lavori; ma il tempo non fu propizio, perchè, e l'onorevole Bissolati lo sa bene, il Palazzo di Giustizia, non essendo ancora coperto, gli stucchi avrebbero dovuto farsi nelle vòlte, sulle quali cadeva e cade tuttora la pioggia, e sarebbero stati danneggiati dall'umidità infiltrantesi. Ed anzi poichè è necessario che lo stucco si faccia all'asciutto, il Ministero ordinò che si fosse cercato di coprire queste vòlte di asfalto, ma la stagione che purtroppo non è propizia a questo genere di lavori, fece sì che passasse gran tempo senza potervi mettere mano.

Tuttavia anche il Governo, desideroso come è di far principiare questi lavori, si adoprò in quanto era possibile perchè si fossero costruite delle impalcature, specialmente in quelle parti che erano già coperte ed al riparo dalla pioggia e dalle intemperie, per una lunghezza di più che 100 metri. Si era fissato che dal primo febbraio si dovessero cominciare i lavori di stuccatura. Che cosa è avvenuto? L'onorevole Bissolati lo ha detto: la resistenza degli stuccatori i quali pretendevano quanto vado a dire. Gli stuccatori dicono all'Impresa che essi non devono essere ritenuti operai *uti-singuli*, ma come ente cooperativo. Fin qui passi pure. Seguono:

rifiuto della medaglia d'ingresso, e nessun vincolo di ore di lavoro; mercede fissata dalle cooperative; pagamento del salario all'ente cooperativo e non agli operai.

Ora l'onorevole Bissolati sa che il Governo non può entrare in questa materia. Può raccomandare, come ha raccomandato e raccomanda, che ci sia una specie di accordo fra la ditta Borelli e la Cooperativa degli stuccatori; ma non può imporsi dicendo alla ditta Borelli: pagate tanto o tant'altro; è un accordo, che deve venire reciproco e spontaneo, fra l'intraprenditore e coloro che debbono eseguire gli stucchi. L'Impresa non attende altro che il Governo le dia degli ordini! Ma il Governo ordini non ne può dare, perchè il giorno che ne desse, chi pagherebbe sarebbe il Governo. L'accordo quindi deve risultare spontaneo dalla libera volontà dei contraenti, ed il Governo non ci può entrare. Posso assicurare l'onorevole Bissolati, che il Governo, e per esso gli ingegneri e gli ispettori del Genio civile, tentano che quest'accordo si faccia; ma che il Governo ordini, questo l'onorevole Bissolati non può chiederlo. Tutto ciò posso dire in rapporto al Palazzo di Giustizia.

Circa poi alla questione della facoltà di non fare entrare nel cantiere altre Imprese, questa ormai è stata risolta col contratto per la costruzione delle opere di stuccatura.

Bissolati. Domando di parlare per fatto personale, perchè il ministro mi ha attribuito opinioni che io non ho espresso.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Io, mai!

Presidente. Parli, onorevole Bissolati.

Bissolati. L'onorevole ministro ha detto che i patti che sono chiesti dagli stuccatori di Roma sono questi: vogliono essere trattati come corporazione e vogliono entrare nel cantiere ed essere trattati non *uti singuli*, ma *uti universi*.

Ebbene, se questa, che appare un'eccessiva domanda all'onorevole ministro, è la ragione per cui egli crede di non poter prendere la causa degli operai (veramente non gli ho domandato questo) badi che gli operai di Roma non chiedono affatto quelle condizioni cui ha voluto alludere; essi sottostanno a qualunque patto, sia di fissazione di giornata, sia di fissazione di cottimo, accettano di essere trattati *uti singuli*, accettano di entrare nei cantieri e di uscirne in quell'ora che piaccia all'Impresa; soltanto vo-

gliono sapere quando entrano al lavoro la mattina che cosa ricaveranno dalle loro fatiche, vogliono sapere, una volta che essi abbiano il cottimo, quale è il prezzo unitario di questo cottimo. E mi pare che le pretese siano molto modeste e tali che l'onorevole ministro dovrebbe riconoscere giuste, se anche il Governo da lui impersonato si muovesse, non nel senso di direttamente favorire gli operai, ma nel senso di premere sull'Impresa perchè l'Impresa faccia il compito suo.

In fin dei conti non vi si chiede nulla di straordinario! So bene che parlando a un Lacava io non parlo a un Valdech-Rousseau, che accetta di entrare come intermediario fra gli operai e i capitalisti, so bene che non parlo ad un Millerand, so bene con chi parlo; ma io chiedo puramente e semplicemente che il Governo spinga l'Impresa a fare l'obbligo suo, che è quello di attuare i lavori in questi giorni; che se dall'adempimento degli obblighi dell'Impresa stessa può derivare un vantaggio agli operai, questa non è una ragione perchè l'onorevole ministro si trattenga dalla spingere l'Impresa all'adempimento dei propri doveri.

Presidente. Con queste osservazioni il capitolo 69 è approvato.

Capitolo 70. Ampliamento, sistemazione ed arredamento delle Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Legge 30 luglio 1896, n. 339) - Quarta annualità, lire 450,000,

(È approvato).

Strade. — Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali. — (Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale). — Capitolo 71. Correzione di un tratto della strada nazionale n. 46 fra l'abitato di Loreto e la stazione omonima (Ancona), lire 19,400.

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

Rovasenda. Farò una modesta raccomandazione. Io ho rilevato con soddisfazione, quando si discuteva il disegno di legge sulle opere pubbliche straordinarie da compiersi nel quadriennio, che in esse era compresa la sistemazione della strada nazionale n. 31 nel tratto tra Gaiola e Moiola per cui da molto tempo interessavo il ministro. Se, come non dubito, il Senato approverà come già fece la Camera,

questo disegno di legge, l'esecuzione di tale lavoro rimane assicurata.

Mi limito ora a raccomandare al ministro di fare in modo che non ne venga differito di molto l'appalto, trattandosi di opera urgente ed importante anche sotto il punto di vista militare, tanto che l'amministrazione della guerra concorre nella spesa con lire 25,000.

E poichè ho facoltà di parlare, se l'onorevole presidente e l'onorevole ministro me lo consentono, farei una punta fino al capitolo 243, ove si fa menzione della linea Cuneo-Ventimiglia. Io ho prestato la massima attenzione al discorso pronunziato dall'onorevole ministro nella seduta di venerdì, specialmente quando egli parlò delle costruzioni ferroviarie state decretate già per legge e rimaste poi scese in seguito alla legge Prinetti del 27 giugno 1897. Se io ho bene afferrato il concetto del ministro, egli avrebbe detto che per tali costruzioni si sarebbe pensato nel quinquennio successivo al quadriennio con le somme che rimarranno disponibili di 86 milioni circa.

Fra le linee rimaste sospese, e linee di seconda categoria, vi è la Cuneo-Ventimiglia. Ora io non domanderò certamente che si provveda fin da ora all'esecuzione di tutta la linea, ma non posso esimermi dal domandare che non si aspetti il quinquennio per porre riparo una buona volta all'assurdo, che una ferrovia la quale è costata parecchi milioni, anche col concorso di Comuni e Provincie, che è di natura internazionale, dopo avere attraversato una galleria che misura otto chilometri di lunghezza, abbia da fermarsi improvvisamente in rasa campagna, senza avere una testa di linea. E notisi che l'abitato che diverrebbe testa di linea non dista che di circa sette chilometri dallo sbocco della galleria. Onorevole ministro, si tratta di un caso eccezionalissimo che non si verifica in alcuna altra linea ferroviaria dello Stato. Ed io sono convinto che se Lei presentasse al Parlamento un disegno di legge in cui fosse stanziata la spesa per pervenire fino a questo abitato, che è il comune di Tenda, il Parlamento l'approverebbe.

Nè mi dica, onorevole ministro, che mancano ora i fondi; poichè come già l'onorevole Danieli ha dimostrato, sia nella sua relazione scritta, sia quando ha parlato venerdì alla Camera, il Governo, senza aspettare il quinquennio, ha a sua disposizione, per costru-

zioni ferroviarie, due milioni nell'esercizio 1901-902, cinque milioni dell'esercizio 1902-1903 dopo il quale, cessati gli stanziamenti della legge del 1897 e quelli per le Casse patrimoniali, rimarrebbero quindici o sedici milioni.

Io spero che l'onorevole ministro, il quale conosce la questione da me sollevata già altre volte, ed ebbe anche egli stesso ad ammettere l'importanza sia davanti alla Camera che davanti al Senato, vorrà darmi una risposta soddisfacente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.

Valeri. Parlo per rivolgere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Nelle nostre regioni coltivate a mezzadria molto intensivamente, la mano d'opera abunda nei mesi d'inverno e scarseggia nei mesi di estate. Perciò pregherei che questo piccolo lavoro della via Flaminia, deviazione della strada che mette proprio al paese di Loreto e che in alcuni tratti ha una pendenza persino dell'undici per cento, sia appaltato nei mesi d'inverno, il più presto possibile, direi quasi, subito. Tanto più che mi consta, essendo stato appositamente negli uffici del Genio Civile d'Ancona, che i progetti sono già pronti e qui vedo la somma stanziata in bilancio. È questa la preghiera che intendevo rivolgere al ministro dei lavori pubblici, sicuro di essere benevolmente esaudito e per la quale sentitamente ringrazio a nome mio e degli operai di quel paese.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Rovasenda mi fa due raccomandazioni. La prima riguarda la strada nazionale n. 31, di cui egli stesso ha ricordato che si fa menzione in una delle tabelle della legge del quadriennio. Appena il Senato avrà approvato questo disegno di legge, l'onorevole Rovasenda può essere sicuro che io mi occuperò vivamente della strada di cui ha parlato.

La seconda raccomandazione riguarda la strada ferrata Cuneo-Ventimiglia, e nell'occasione egli ha ricordato quanto io dissi nella discussione generale. Onorevole Rovasenda, questa è una *vexata quaestio*, ed ogni volta che vi si torna sopra mi duole di dover dire che ora è impossibile provvedere alla costruzione di ben diciotto linee di cui parlai nella discussione generale, linee di prima, di seconda, di terza e di quarta categoria. Non lo nego,

la Cuneo-Ventimiglia si trova in condizioni speciali, come egli ha detto, ma anche le altre si trovano in condizioni...

Rovasenda. ... non così speciali.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Me ne appello agli altri sostenitori delle linee diverse, a cominciare della Bologna-Verona.

Schiratti. La Bassano-Primolano. (*Interruzioni*).

Lacava, ministro dei lavori pubblici. È vero che la Cuneo-Ventimiglia si ferma in aperta campagna, ma per fare la parte restante ci vogliono parecchi milioni. Dunque io non posso prendere impegno di portare alla Camera la questione della Cuneo-Ventimiglia, perchè ciascuno potrebbe venire qui a suonare la campana del proprio campanile e chiedermi: perchè v'interessate solamente di quella e non delle altre che su per giù si trovano, non dirò in condizioni identiche, ma in condizioni simili?

Ma l'onorevole Rovasenda ha soggiunto: voi avete alluso al quinquennio dopo la legge del quadriennio. Questa non è che la indicazione di una soluzione; io non ho detto che bisogna aspettare ancora 5 anni, dico soltanto che, trattandosi di una spesa di oltre 436 milioni, quale è quella che si dovrebbe incontrare per costruire tutte le 18 linee che sono previste in leggi anteriori e fin oggi non costruite, non è ora possibile presentare un disegno di legge per una spesa così rilevante.

Si tratta di un problema ferroviario che il Governo studia continuamente, e creda pure l'onorevole Rovasenda che questo studio non è fatto per illudere le popolazioni, perchè io, per il primo, riconosco che le popolazioni hanno tutto il diritto di vedere costruite quelle strade che sono state contemplate dalla legge, e quando siamo dinanzi ad una legge, il primo dovere del Governo è quello di rispettarla e di farla rispettare.

Quindi io ripeto: per me non è altro che una indicazione l'aver detto che dopo il quadriennio vi sarebbero state delle somme disponibili, ed accennai appunto alla cifra di 85 milioni pel quinquennio, giusta i calcoli che ho fatto fare dalla ragioneria del Ministero e giusta le osservazioni accennate dal relatore Danieli, il quale pose la questione nei suoi veri termini ed invitò il Governo a prendere in esame il grave problema delle costruzioni ferroviarie.

Dunque io dicevo che quella è l'indica-

zione di una soluzione, ma non è la sola e ve ne possono essere delle altre, anche in tempo meno lontano.

L'onorevole Rovasenda comprende inoltre che, essendo presso alla fine del primo ventennio delle convenzioni con le Società, se si volessero fare ora dei nuovi contratti di costruzione, non sarebbe possibile ottenere le stesse condizioni che si ebbero con le convenzioni Saracco. Fra 5 anni scade il ventennio, e perciò riescirebbe assai difficile fare con le Società dei nuovi contratti, ma tutto al più, quando si tratterà di risolvere la questione dell'esercizio ferroviario, si potrà accoppiarvi anche quella delle costruzioni. Veda dunque l'onorevole Rovasenda che vi sono vari mezzi per raggiungere lo scopo, ma io non posso fin da ora prendere impegno di presentare al Parlamento una proposta per completare la linea Ventimiglia-Cuneo.

Concludo come ho cominciato: si tratta di una *vexata quaestio*, e mi duole, ogni volta che si parla di costruzioni ferroviarie, di dover fare queste dichiarazioni, ma purtroppo non posso farne delle diverse.

All'onorevole Valeri, che mi raccomandò l'appalto della correzione della strada nazionale Flaminia, presso Loreto, dirò che io non ho bisogno di essere invitato a far eseguire lavori: quando le somme occorrenti sono state approvate, ed i Corpi consultivi hanno detto la loro ultima parola, io mi sento molto lieto di ordinare l'appalto dei lavori.

Valeri. Per sollecitare e far presto...

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Quando è il caso di sollecitare, vengono sollecitati. Ad ogni modo assicuro l'onorevole Valeri che appena possibile verrà disposto l'appalto dei predetti lavori.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 71 s'intenderà approvato.

(*È approvato*).

Capitolo 72. Concorso dell'amministrazione stradale, nell'interesse della strada nazionale n. 48, nella spesa per il rimboscamento e sistemazione della quarta zona dell'Aterno nei comuni di Arischia e Pizzoli (Aquila), lire 21,000.

Capitolo 73. Costruzione di una difesa contro il torrente Piave in prolungamento di quella esistente fra il chilometro 32-3

alla località Cà del Fien, e opere di sistemazione e rassodamento della corrispondente scarpata danneggiata dalle piene dall'autunno 1896 lungo la strada nazionale n. 9 (Belluno), lire 17,000.

Capitolo 74. Ricostruzione di muri cadenti e allargamento della carreggiata alla località detta i Volti lungo la strada nazionale n. 1 (Belluno), lire 17,100.

Capitolo 75. Costruzione di una scogliera a prolungamento di quella esistente in alveo del Piave con sistemazione della scarpata sottostante nella località Le Giazze per la conservazione della strada nazionale n. 9 (Belluno), lire 20,000.

Capitolo 76. Sistemazione e deviazione del tratto fra le sezioni 9 + 42 e 26 nel chilometro 77 della strada nazionale n. 17 presso Capodiponte (Brescia), lire 20,000.

Capitolo 77. Costruzione di cucine e stalle nelle case cantoniere Bannata, Carangiano, Ramata e Ronza, e di una cisterna nella casa di rifugio Granci lungo la strada nazionale n. 73 (Caltanissetta), lire 7,200.

Capitolo 78. Concorso nella sistemazione del tronco di strada nazionale di accesso dalla strada nazionale n. 63 alla stazione ferroviaria di Nicastro (Catanzaro), lire 17,950.

Capitolo 79. Ricostruzione di taluni muri di controriva e di cunette lungo il 1° tronco della nazionale n. 70 (Palermo), lire 30,000.

Capitolo 80. Ricostruzione di cunette murate e di muri di controriva lungo il 2° tronco della nazionale n. 70 (Palermo), lire 30,000.

Capitolo 81. Ricostruzione di cunette murate e di muri di controriva lungo il tronco da Corleone a Sella Cantuberna nella nazionale n. 69 (Palermo), lire 30,000.

Capitolo 82. Ricostruzione di alcune opere d'arte minaccianti rovina lungo la strada nazionale n. 36 (Pavia), 25,000.

Capitolo 83. Sistemazione e difesa di un tratto in frana tra i manufatti 40 e 41 nella località Moglie d'Isola, mediante muro di sottoscarpa lungo la sponda destra del Trebbia nella strada nazionale n. 36 (Pavia), lire 15,000.

Capitolo 84. Allargamento della carreggiata stradale e mitigazione della forte pendenza nella località denominata Sasso Tagliato, lungo il tronco fra i Piani di Portis e Socchiene della strada nazionale n. 1 (Udine), lire 11,500.

Capitolo 85. Sistemazione e consolida-

mento della falda franosa montana in corrispondenza alla Ripa di Roncajolo lungo la strada nazionale n. 36 (Piacenza), lire 25,000.

Capitolo 86. Costruzione di due briglie in legname a valle del manufatto sul Libbia e sistemazione dell'alveo medesimo in difesa della strada nazionale n. 36 (Piacenza), lire 10,000.

Capitolo 87. Rialzamento della strada nazionale n. 82 nei tratti che rimangono sommersi durante le piene del fiume Cedrino (Sassari), lire 30,000.

Capitolo 88. Costruzione di un muro di controriva e di un muro di sostegno fra le progressive 18.575 e 18.715 lungo la strada nazionale n. 22 (Torino), lire 8,000.

Capitolo 89. Sistemazione del tratto della strada nazionale n. 10 fra la Valle dei Pomti e la casa Upa soggetto alle inondazioni del fiume Brenta (Vicenza), lire 16,000.

Capitolo 90. Spese casuali per opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali per le quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000.

Capitolo 91. Studi di progetti per opere stradali non autorizzate da leggi, lire 11,350.

Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali. (Spesa dipendente dalla legge 27 giugno 1897, n. 246). — Capitolo 92. Sistemazione della strada nazionale n. 39 per ovviare alla frana nella località Archi di Volcascio e Molinetto (Massa), lire 100,000.

Intorno a questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Poli.

Poli. Devo fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici a proposito di questo capitolo 92.

Dovrei ringraziare, oltre l'onorevole ministro attuale dei lavori pubblici, anche i suoi predecessori, gli onorevoli Prinetti e Pavoncelli, per essersi sempre occupati con molto affetto di questa strada che è l'unica la quale unisca la Garfagnana al mondo civile. Ma non debbo tacere che certe condizioni speciali, sia perchè l'ufficio del Genio Civile di Massa è dall'altra parte degli Apuani, sia per altre ragioni..... hanno fatto sì che, mentre sono state fatte spese enormi, non si è ancora messa quella strada in condizione di sicura viabilità. E dico che sono state fatte spese enormi, perchè si era stabilito di fare le riparazioni nel mese di maggio ed invece queste cominciarono nel mese di set-

tembre o di ottobre, quando le acque rendevano impossibili i lavori.

Io quindi voglio rivolgere due preghiere all'onorevole ministro. La prima è quella di far sollecitare questi lavori; la seconda è quella di fare studiare se, anche a titolo di economia, non fosse il caso di portare la strada sull'altra sponda del Serchio, perchè sulla sponda in cui si trova ora, la posizione, dirò così, geologica è tale che, per quanto grande sia la scarpa, non è possibile che la strada possa starvi.

Io confido nella bontà dell'onorevole Lacava e mi auguro che egli vorrà fare esaminare la questione.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Per la prima parte posso assicurare l'onorevole Poli, che i lavori sono in corso di esecuzione, ed appunto, per le ragioni testè da lui dette, si sono sollecitati.

Per la seconda parte sono anche lieto di poterlo assicurare, che una Commissione, composta di due ispettori del Genio civile e di un ingegnere delle miniere, ha l'incarico di studiare la questione, e di fare proposte per assicurare la stabilità del transito in quella località. Quando la Commissione mi avrà presentato le sue proposte, vedrò quali provvedimenti converrà prendere.

Ecco quello che posso assicurare all'onorevole Poli.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 92.

Capitolo 93. Sistemazione tra il ponte delle Pertiche e l'abitato di Mentoulles della strada nazionale n. 26 (Torino), lire 20,500.

Capitolo 94. Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 18,200.

Riparazioni straordinarie. — (Spese dipendenti dalla legge 27 aprile 1899, n. 165). — Capitolo 94 bis. Riparazioni di danni cagionati alle opere stradali dello Stato dalle alluvioni dell'autunno 1898; spese per lavori, per direzione e sorveglianza (*Spesa ripartita*), lire 250,000.

Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali. — (Spese dipendenti da leggi speciali). — 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), *per memoria.*

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 8).

Capitolo 97. Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo-Sannitica (Campobasso), lire 130,000.

(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), *per memoria.*

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 14).

Capitolo 99. Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino), lire 140,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 335. Elenco II, n. 33).

Capitolo 100. Diramazione della strada n. 58 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino (Belluno), lire 50,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 59).

Lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenute dallo Stato. — Capitolo 101. Strada provinciale di 2^a serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Cosenza), per memoria.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 8).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giunti.

Giunti. Devo ringraziare l'onorevole ministro Lacava delle sue buone intenzioni, ed anche di quello che ha già fatto per la viabilità in Calabria. Mi permetto però di ricordargli che molto ancora ivi rimane da fare.

Vi sono, nelle nostre Provincie, moltissime strade le quali attendono di anno in anno il loro completamento, ed intanto per le dette strade, Provincie, Comuni e Governo sostengono spese ingenti, perchè dove manca un tronco; dove ancora il progetto non arriva ad essere approvato, o dal Ministero, o dal Consiglio di Stato, o dalle altre autorità; dove per alcuni tronchi vi sono liti interminabili con gli appaltatori; e

dove infine i collaudi non si arrivano a fare. Così avviene che strade, per lunghi tratti già fatte, restano inoperose, e vi si devono spendere centinaia di migliaia di lire per mantenerle o rifarle.

Ora io richiamo l'attenzione dell'onorevole Lacava circa questo stato di cose, certamente dannoso e insostenibile. Comprendo che gli appaltatori sono ingordi; ma spesso il Governo, per l'economia di poche migliaia di lire, subisce gravissimi danni. Prego dunque l'onorevole Lacava di badare anche a questo per le Province Calabresi. Citerò una strada della provincia di Cosenza, cioè la Lungro-Belvedere. Questa strada sono circa 30 anni che è in costruzione; è lunga 70 chilometri ed è di grandissima importanza per la Provincia. Intanto, per due soli tronchi, uno cioè da Acqua Formosa al torrente Grande, e l'altro dal torrente Grande al torrente Vetturino, questa strada non può essere completata. Per il tronco Acqua Formosa il progetto è già pronto. Ora mi si dice che si trova al Consiglio di Stato, e là si trascina di mese in mese e non si può vederne mai una soluzione. Io pregherei dunque l'onorevole ministro di affrettare questo lavoro così importante. Per l'altro tronco vi è una controversia con l'impresa Lupinacci, ed anche questa controversia non arriva mai a definirsi. Si trovi modo una buona volta di completare questi lavori; si solleciti chi ha il dovere di presentare i progetti e farli appaltare; infine si faccia qualche cosa, perchè in Calabria vi è un grande malessere! Dirò un'ultima cosa, non per le strade, ma per il servizio ferroviario di Calabria.

Alcuni colleghi della Sicilia hanno lamentato che in Calabria si facciano troppo fermate. Io però faccio notare all'onorevole ministro che le fermate che si fanno in Calabria sono necessarie. Noi non abbiamo che un solo treno: se questo ci si toglie, come potremo andare a Napoli, come potremo venire a Roma? Per avere le strade ferrate la Calabria ha fatto sacrifici che continua a sopportare; non mi pare dunque giusto che si sopprimano alcune fermate. D'altra parte il vantaggio che potrebbe risentirne il diretto Palermo-Napoli-Roma è ben piccolo; si tratta di minuti e, se anche si trattasse di qualche mezz'ora, non mi sembra che per questo si dovrebbero sacrificare quelle popolazioni.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Giunti ha parlato della strada provinciale di seconda serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alla Saline di Lungro (Cosenza). Per questa strada si trovano disponibili lire 480 mila circa, e l'onorevole Giunti deve esserne ben contento, perchè molte altre strade, i cui capitoli sono iscritti *per memoria* non hanno questa disponibilità. Dirò di più: che c'è un progetto di lire 500 mila, già compilato ed in corso di approvazione, di guisa che se ne disporrà l'appalto tra breve. Ella quindi può essere soddisfatto.

Per quanto poi riguarda il completamento del tronco dal fiume Grande al valone Vetturino, l'onorevole Giunti stesso ha detto che vi è una lite con l'Impresa. Quando gl'impresari ricorrono ai tribunali, è una vera sventura per le opere. Ma il Ministero non può troncare le liti, esso non può che rimettersi all'avvocatura erariale, e questa al potere giudiziario. Quando la questione sarà risolta, verrà posto termine anche a quel tronco di strada.

Per quanto poi riguarda la questione delle fermate lungo la linea da Reggio-Calabria a Roma, l'onorevole Giunti avrebbe fatto molto bene se ne avesse parlato ieri quando gli altri onorevoli colleghi, rappresentanti della Sicilia, fecero rilevare che il treno diretto ha troppe fermate. Allora forse, l'onorevole Giunti, colla sua efficace parola, avrebbe potuto dimostrare che queste fermate sono necessarie.

Io non dissi che tutte le fermate lungo la linea possono essere soppresse, ma dissi che sarà mia cura di vedere quali delle fermate, che non siano necessarie per diverse ragioni, possano essere soppresse; e manterrò ciò che ieri ho detto, poichè in fondo la verità è che il treno diretto, che passa per le Calabrie, ha lo scopo di avvicinare Palermo e Messina alla capitale, e quindi deve fermare soltanto alle stazioni imposte per esigenza di servizio, ed a quelle altre dove avvengono coincidenze, oppure presentano circostanze speciali.

Giunti. Allora mettete un altro treno per le Calabrie!

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 101.

(È approvato).

Capitolo 102. Strada provinciale di 2ª serie dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco e Rossano (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 9).

Capitolo 103. Strada da un punto della nazionale n. 57, presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro), lire 180,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521, Strada n. 7).

Capitolo 104. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza), lire 230,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 8).

Capitolo 105. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso), lire 264,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 13).

Capitolo 106. 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), lire 157,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 107. 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), lire 150,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 108. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza), lire 160,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).

Capitolo 109. Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia pei Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Aquila), lire 200,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48).

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

Tinozzi. Io prendo a parlare in questo capitolo perchè in esso trovo menzionata la strada nazionale Aquila-Teramo, al cui completamento mancano appena due o tre chilometri. Senza indugiarmi a dimostrare la

importanza di questa strada che, attraversando centri popolati ed industriosi, mette in comunicazione le tre Province dell'Abruzzo, mi limito a dire che l'onorevole ministro, affrettando la costruzione dell'ultimo tronco della strada stessa, compreso tra Brittoli e Forca di Penne, in provincia di Teramo, farà opera utile e giusta, poichè moltissimi Comuni finora tagliati fuori dalle principali vie commerciali, avranno vantaggi morali e materiali inapprezzabili dall'apertura al traffico di sì grande arteria, e così saranno appagati i voti vivissimi di quelle popolazioni, espressi recentemente al Governo con apposite deliberazioni municipali, che io avrò presto l'onore di presentare all'onorevole ministro.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. È vero quanto ha detto l'onorevole Tinozzi circa la strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, che unisce due Province. Io gli dò una buona notizia, cioè che coi lavori in corso la strada sarà completata.

Tinozzi. Non sono stati ancora appaltati.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Posso assicurare l'onorevole Tinozzi che tutti i lavori occorrenti a completare questa strada sono stati appaltati, ed ora trovansi in corso di esecuzione.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 109 si intenderà approvato.

(È approvato).

Capitolo 110. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina), (Legge 30 maggio 1875, n. 2551. Strada numero 53).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Piccolo-Cupani.

Piccolo-Cupani. Prendo a parlare di queste due strade: la prima, che comincia da Capo d'Orlando e passando per Santa Domenica, va a Randazzo in provincia di Messina; la seconda che comincia da Sant'Agata di Militello e va a congiungersi con la strada nazionale in provincia di Palermo.

Queste strade, decretate da venticinque anni, ancora non sono costruite neppure per la metà. Dire all'onorevole ministro dell'importanza di queste strade non fa d'uopo; esse congiungono tre Province; quelle di Messina,

Catania e Palermo. Esse sono importanti anche dal lato militare e altresì importanti per la pubblica sicurezza, poichè traversano le Alpi Sicule, che sono le Madonie.

Io debbo ringraziare l'onorevole ministro di aver fatto per queste strade uno stanziamento che era stato tolto dal precedente Ministero Di Rudini; di che quelle popolazioni debbono esser gratissime all'attuale Ministero. Ma, giunto a questo punto, dopo il ringraziamento, a me non resta che di formulare questa calda preghiera: che, una buona volta, siano terminate queste strade eterne, aumentando di un poco, in virtù della legge del quadriennio, lo stanziamento ad esse relativo. Questa, la mia modesta preghiera.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Piccolo-Cupani ha parlato di due strade. La prima, quella di Capo d'Orlando, si trova in condizioni diverse da quella di Sant'Agata, perchè i lavori, dei quali ha parlato con tanta benevolenza verso di me l'onorevole mio amico, sono stati appaltati; e coi lavori in corso e con quelli recentemente aggiudicati la strada di Capo d'Orlando verrà ultimata. Quanto all'altra strada, l'onorevole Piccolo-Cupani consideri che rimane a costruire un solo tronco, quello che va dalla Fossa del Lupo al valico di Femmina Morta, e da questo valico a Margio Sollazzo. I progetti relativi sono ormai redatti; non mancano che alcuni studi complementari, ai quali si sta procedendo col concorso di un ingegnere delle miniere. Appena compiuti, si esaminerà sollecitamente il progetto, ed essendovi disponibili i fondi, saranno bandite le aste.

Presidente. Rimane approvato questo capitolo 110.

Capitolo 111. Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina (Messina), lire 200,000.

Capitolo 112. Strada da Rotonda per Viganello alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza), lire 200,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Donnaperna.

Donnaperna. L'ampia discussione che ieri avvenne circa i ritardi dei treni diretti che mettono in comunicazione la Sicilia ed il continente, ha destato in me un senso d'invidia, pensando che quasi tutti i nostri colleghi della Camera hanno la possibilità di poter

raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici di accelerare l'andamento dei treni, di raddoppiare *ferry-boats*, e così di seguito, mentre io non mi trovo in questa condizione, perchè la mia regione non soltanto non ha ferrovie, ma non ha neanche strade rotabili complete. Rappresento un collegio, onorevoli colleghi, che si trova nel circondario di Lagonegro, uno dei più vasti circondari d'Italia, perchè ha una estensione di oltre 100 chilometri di lunghezza, e va dal Mar Tirreno al Mare Ionio. Questo circondario è attraversato, per lungo, da uno dei fiumi più importanti della Basilicata, il fiume Sinni che, nell'inverno specialmente, ha carattere torrenziale ed è inguadabile.

È diviso dalla vicina provincia di Calabria da una catena di monti altissimi, dai monti del Pollino, le cui vette eccelse arrivano più che a 2400 metri sul livello del mare. In una regione così accidentata, vi sarebbe necessità assoluta di strade, di viabilità comoda, per rendere possibile agli abitanti di raggiungere il capoluogo del loro mandamento, il capoluogo della loro Provincia ed il capoluogo del loro circondario; ma simile necessità non è soddisfatta; ed un'unica strada nazionale, la Sapri-Ionio, in costruzione da oltre 50 anni, essendo stata cominciata dal Governo Borbonico, ancora non è completata, essendo in costruzione appunto uno dei ponti che avrà bisogno di altri due o tre anni per finirsi di costruire. Non è che sieno mancati i progetti di massima; è mancata invece quasi sempre l'esecuzione di essi. La regione alla quale appartengo avrebbe bisogno di diverse strade; oltre la nazionale che si svolge quasi tutta sulla riva sinistra del fiume Sinni, occorrerebbe che la progettata strada di seconda serie, Rotonda-Val-sinni, che originariamente avrebbe dovuto svolgersi sulla destra del Sinni, fosse convenientemente variata con la costruzione di due ponti sul detto fiume onde dare la comunicazione ai Comuni che si trovano sparsi al di quà ed al di là del Sinni. Così si eviterebbe il grave inconveniente di vedere interrotte le comunicazioni dei paesi dello stesso mandamento, come succede a Francavilla sul Sinni ed a S. Severino Lucano che, quando il fiume è gonfio ed inguadabile, non possono recarsi a Chiaromonte.

Fino dal 1866 fu decretata questa strada, che ora si trova classificata nella categoria

delle strade di seconda serie, e fu denominata Rotonda-Valsinni; di essa fu fatto progetto molto di massima e ne fu perfino incominciata la costruzione; ma alcuni tronchi solamente furono costruiti fino a S. Severino Lucano ed altri sono in costruzione da Valsinni verso Noepoli. Della parte centrale, circa quaranta chilometri, ancora non si parla.

Furono progettate anche strade che dovevano unire Sant'Arcangelo a Colobraro e a Tursi; ma di queste non è stato fatto neppure il progetto definitivo.

Infine è stata riconosciuta dagli abitanti del Lagonegrese la necessità di un valico del Pollino con una strada nazionale che da Castrovillari valicando le montagne nei pressi di Terranova di Pollino si unisse alla nazionale Sapri-Ionio presso Senise.

Voti dai Consigli comunali e dal Consiglio provinciale sono stati già fatti, ed io spero che il Ministero vorrà tenerne conto. Ritornando ora alla strada di serie Rotonda Valsinni, per la quale si è stanziata una somma in bilancio, si è riconosciuto che i tronchi che dovrebbero costruirsi al centro, secondo l'antico progetto, sarebbero assolutamente inutili.

Una Commissione venne a Roma tre anni or sono, ed io ebbi la fortuna di farne parte. Essa si recò dal ministro Prinetti il quale gentilmente la ricevette e riconobbe l'assoluta utilità di una variante affinché la strada servisse sempre più a risolvere il problema della viabilità in quelle regioni. Egli fu, anzi, così cortese da stabilire perfino una somma di 1600 o 1700 lire che l'ufficio del Genio Civile di Potenza fu autorizzato a spendere per preparare un progetto di massima.

Ebbene, onorevole ministro: quantunque l'onorevole Prinetti abbia più volte invitato l'ufficio del Genio Civile di Potenza a fare questo progetto, i suoi ordini non sono stati eseguiti. In seguito io mi sono diretto più volte a Lei, ed Ella ha fatto scrivere in questo senso all'Ufficio stesso; ma sia perchè diversi funzionari che ne facevano parte sono stati traslocati, sia perchè l'ingegnere capo del tempo non ha creduto che il progetto, che già era a buon porto, andasse bene, il fatto è che il detto progetto non è stato ancora completato.

Io adunque La prego caldamente di volere ordinare recisamente all'ufficio del Ge-

nio Civile di Potenza di completare il progetto in parola nel più breve tempo possibile non solo, ma anche che questo progetto venga coordinato agli altri delle strade Sant'Arcangelo-Colobraro-Tursi ed alla nazionale che dalle Calabrie, valicando il Pollino, dovrebbe innestarsi alla Sapri-Ionio presso Senise. Ed a questo scopo credo che sia utile l'istituire nello stesso ufficio del Genio Civile di Potenza una sezione unicamente destinata allo studio di questi progetti e di altri da stabilirsi, per evitare l'inconveniente già avvenuto di strade che si approvarono, e poi, al momento della esecuzione, si riconobbero non rispondenti ai bisogni veri della regione alla quale dovevano servire.

Io, onorevole ministro, come vede, non ho chiesto milioni nè per ferrovie, nè per strade di lusso; chiedo solamente che le popolazioni che mi onoro di rappresentare, possano comunicare tra loro, senza correre il pericolo della vita, come succede specialmente in questa stagione, e come è successo a Senise, ove l'altro giorno un individuo si è annegato per traversare il Sinni, che attualmente è inguadabile. Ella disse ieri una frase altamente encomiabile, alla quale io debbo assolutamente sottoscrivermi. Ella disse che non intendeva la parola regione, ma intendeva la parola Italia. Ma appunto perchè anche noi facciamo parte di questa Italia, abbiamo il diritto di essere trattati alla stessa stregua delle altre regioni, e non peggio dell'Abissinia, ove si sono sprecati tanti milioni, ed ove ancora si costruiscono strade rotabili e ferrovie.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. È vero, onorevole Donnaperna, che quelle regioni si trovano in condizioni tali di deficienza di viabilità, che nulla ho da aggiungere a quello che ha detto Lei. Sono stato anche io deputato del collegio plurinomiale di Lagonegro, ed ho percorso tutto il collegio a cavallo, e conosco per prova quanto sia deficiente la viabilità. Ma non tutte le cose si possono fare in un momento. Si fanno a poco a poco, e la provincia di Basilicata, a cui Ella appartiene, ed a cui anch'io mi onoro di appartenere, sa che il Governo fa per essa molti lavori, specialmente stradali. Qui si discute spesso, come Ella ha detto, di pochi minuti, ed io per arrivare al mio paese natale

(l'ho detto tante volte) ho bisogno di otto ore di carrozza. Sembra strano, ma è così. Per arrivare da Potenza, dove finisce la ferrovia, a Corleto-Perticara, ho bisogno di otto ore di vettura; e sono otto ore, perchè viaggia il ministro o il deputato, altrimenti, con la vettura postale, ne occorrerebbero dodici.

Ma lasciamo stare questa questione. Anche questa è una *vexata quaestio*. Si fa quello che si può. Vuol dire che noi di quelle regioni abbiamo la virtù di attendere, e anche per noi verrà l'ora, ed anche per Lei onorevole Donnaperna, di andare a Senise, nella sua città natale, forse con la ferrovia. Ma, ripeto, bisogna avere la virtù di aspettare.

Io ho fatto questa digressione perchè Ella mi ha messo sul punto di farla, e ritornando all'oggetto della sua dimanda, le dirò anzitutto che la strada Sapri-Ionio è interamente appaltata.

Donnaperna. Ma non compiuta; sono cinquantasei anni che si lavora e ce ne vogliono ancora altre tre.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. È vero, ma sono stato proprio io che ho fatto l'ultimo appalto. Quindi questa strada è in corso di compimento, e non tarderà molto ad essere finita. La difficoltà principale è stata quella della costruzione del ponte sul fiume Sinni, il quale, come Ella ha detto, in certi punti, quando è in piena, raggiunge la larghezza di due chilometri, ed ha distrutto molte proprietà, ed anche le sue. Orbene, quel ponte maestoso si sta costruendo e così sarà finita la strada.

Venendo ora alla strada Rotonda-Valsinni, dirò che, per ultimarla, occorre costruire ancora altri tre tronchi, che importano la spesa non indifferente di due milioni e settecentomila lire, che purtroppo non abbiamo in bilancio, poichè la legge del 1896, che io debbo eseguire, non ha stanziato per questa strada altri fondi che quelli che si stanno ora spendendo. Ma di questi tronchi si occuperà la nuova legge che, in seguito ad un ordine del giorno della Giunta generale del bilancio, io ho preso impegno di presentare al più presto, e parliamo della variante di Senise e Francavilla.

Ella, onorevole Donnaperna, si lamenta perchè non è stato compiuto il progetto di questa variante; ma Ella sa pure che l'ingegnere che doveva appunto completare lo studio di essa fu destinato alla direzione del-

l'ufficio per l'Acquedotto Pugliese. Ed io ricordo le insistenze che vennero da Potenza perchè quell'ingegnere restasse colà, ma io resistetti, rispettando la disposizione data dal mio predecessore, ed andò là dove un maggior bisogno lo richiedeva e cioè ad Avellino per lo studio dell'Acquedotto Pugliese. Da ciò provenne il ritardo nella compilazione del progetto della variante; ora però posso assicurarla che il progetto è fatto e che per il 15 di questo mese sarà presentato per opera di altro ingegnere. Quindi non lamenti troppo, onorevole Donnaperna, che non si facciano studi e lavori in quella regione; come ho detto, anche il progetto della variante è oramai compiuto, verrà sollecitamente sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici; dopo di che, il ministro prenderà i relativi provvedimenti. Stia quindi certo l'onorevole Donnaperna, che io ho pure molto a cuore i bisogni della regione Lagonegrese, che è certamente una delle regioni d'Italia più deficenti di viabilità. (*Benissimo!*)

Aggiungo che se per tali lavori occorre rimettere la Sezione speciale, sarà provveduto.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni rimane approvato il capitolo 112.

Capitolo 113. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo), lire 47,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23)

Capitolo 114. Strada dal ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana nei tenimenti di Castellino e Ripabottoni alla nazionale Sannitica presso Centocelle (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 133. Elenco III, n. 71).

Capitolo 115. Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serracapriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso), lire 263,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).

Capitolo 116. 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 117. Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturmo per Monteroduni, Longano alla nazionale del Pentri (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 75).

Capitolo 118. Strada alla provinciale Cerrosecco in Bonafro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 79).

Capitolo 119. Completamento della strada di comunicazione diretta, fra i circondari di Frosinone e Gaeta, nei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Caserta), lire 11.000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 336. Elenco III, n. 81).

Capitolo 120. 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 90,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111).

Capitolo 121. Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza), lire 50,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 112).

Capitolo 122. Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 118).

Capitolo 123. Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Girgenti), lire 60,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 174).

Capitolo 124. Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza Sant'Arcangelo verso Armento (Potenza), lire 290,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 214).

Capitolo 125. Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Salerno), lire 230,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 226).

Capitolo 126. Sussidio dello Stato per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, lire 400,000.

Capitolo 127. Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1ª e 2ª serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente, lire 1,000,000.

Capitolo 128. 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, numero 333 (Elenco II) e 9 luglio 1883, n. 1506, lire 748,000.

Capitolo 129. Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333 (Elenco III), lire 570,000.

Capitolo 130. Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862, al 1888, *per memoria*.

Capitolo 131. Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 81,000.

Presidente Interno al capitolo 131 ha facoltà di parlare l'onorevole Farinet.

Farinet. Onorevoli colleghi! Non avendo potuto parlare nella discussione generale, prendo le mosse da questo capitolo per sollevare un'alta questione di moralità e di giustizia che già sollevai in questa Camera sotto forma di interrogazione. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici mi disse allora che l'argomento era troppo vasto per potersi svolgere nel campo di una interrogazione: ed io, sebbene credessi che fosse sempre opportuno rivendicare una questione di giustizia consentii a rimandarla, riservandomi di ritornarci sopra in occasione della discussione del bilancio.

Io intendo parlare dei maltrattamenti, dei soprusi, della vera tratta dei bianchi che si esercita su tutti i lavori pubblici a danno dei poveri braccianti e terrazzieri, sotto gli occhi impassibili degli impiegati del Genio civile che, purtroppo, debbono confessare la loro impotenza di fronte a fatti così riprovevoli.

L'origine principale di questi fatti, la sappiamo tutti, consiste negli enormi ribassi che gli impresari fanno nei pubblici incanti. Io so di ribassi del 46 per cento.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Anche di più!

Farinet. Allora che cosa accade? Che non potendo guadagnare sulle forniture dei materiali per le quali i preventivi sono già bassi, gli impresari si rifanno sulla pelle degli operai; questi poi, mezzo o quasi completamente nomadi, non riuniti in società o in sindacati, non hanno modo di difendersi e si trovano, piedi e mani legate, in preda alla più schifosa speculazione.

Ecco quello che accade generalmente.

Quando arrivano le squadre di operai stracciati, laceri, affamati a domandare lavoro in un cantiere, se non c'è il padrone, l'assistente dice loro: il padrone non c'è, mettetevi là e lavorate, quando verrà il padrone vedrà ciò che avrete guadagnato. Se poi c'è il padrone, egli dice: io non so di che cosa siate capaci, intanto lavorate, se volete mangiare andate al magazzino e fatevi dare pane, farina e formaggio. Alla fine poi si danno loro delle paghe derisorie, che sono completamente assorbite da quanto essi hanno consumato.

Mi si dirà: ma ci sono le autorità giudiziarie! È vero: ma certe volte le autorità sono lontane e gli operai non hanno il mezzo di ricorrere ad esse; d'altronde anche quando arrivano fino alle autorità, si sentono dire: avete ragione, ma non abbiamo i fondi.

Molti sono i rimedi proposti ed escogitati per ovviare ad un simile deplorabile stato di cose. Si parlò di limitare i ribassi, ma su questo rimedio io non ho troppa fede, perchè allora i signori impresari intascherebbero la differenza e gli operai starebbero male lo stesso. Si è proposto di fissare un minimo dei salari nelle opere pubbliche, ma molti hanno obiettato che in nessun paese d'Europa è stato adottato un tal sistema. Lo credo, ma in nessun paese d'Europa gli operai sono maltrattati come in Italia, in nessun paese d'Europa ci sono dei lavoranti costretti ad andare a fare concorrenza ai negri in America ed ai *fellah* in Egitto.

Veda, onorevole ministro, se si può adottare la proposta del minimo del salario; intanto La prego di includere in tutti i capitoli d'appalto queste tre clausole, che mi

sembrano atte a risolvere in modo pratico il problema, od almeno ad attenuare di molto gli inconvenienti lamentati. Queste clausole sarebbero le seguenti:

1° che il periodo di prova per gli operai sui lavori pubblici venisse limitato a non più di tre giorni, e che risultasse dai loro libretti la giornata fissata ed il giorno dell'entrata sul lavoro;

2° che presso ogni località dove hanno luogo lavori pubblici sia installata una Commissione di *probi-viri* destinata a giudicare senza appello i reclami degli operai;

3° Che gli impresari siano tenuti a lasciare in deposito almeno un ventesimo delle somme prescritte per i salari, onde garantire gli operai dei loro diritti e dei loro averi.

Io spero, onorevole ministro, che dalle sue parole emergerà il convincimento che l'amore per gli operai in quest'Aula non è il monopolio di alcuno.

È tempo che per quella povera gente che costituisce la classe operaia si faccia qualche cosa di più che bei discorsi, e che si prendano provvedimenti pronti, energici ed umanitari.

Non io, onorevole ministro, ma centinaia di migliaia di poveri operai aspettano da voi una parola di giustizia e di umanità. (*Bravo! Benissimo! — Approvazioni.*)

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. La questione sollevata dall'onorevole Farinet circa i ribassi non è la prima volta che viene dinanzi al ministro dei lavori pubblici. Egli ha detto che coi ribassi si arriva perfino alla cifra del 40 per cento. Molto di più, onorevole Farinet! Io mi sono trovato nella condizione di avere dei ribassi fino al 54 per cento, specialmente quando si tratta di manutenzione di strade e movimenti di terra. Molti di questi appalti, onorevole Farinet, io li ho annullati, ed ho suddiviso i lavori anche per togliere quella specie di monopolio che fanno i grandi appaltatori; ma creda pure che non è un mezzo sicuro per poter riuscire.

Qualche volta, annullato un appalto perchè si era avuto un ribasso troppo forte, si è ottenuto che il secondo riuscisse con minor ribasso; ma certi altri, pur troppo, invece

sono riusciti come i primi ed anche con un ribasso maggiore.

Io ho cercato di limitare i ribassi: ma anche questo è un mezzo che ha molti pericoli, poichè la legge non può disporre che per linee e casi generali.

Vi sono degli appalti nei quali si possono consentire ribassi anche elevati, perchè in alcune località il prezzo della mano d'opera è molto minore di quello che si trova in altre regioni d'Italia.

Io so per esempio che, specialmente nella manutenzione delle strade nazionali, il ribasso non ha portato diminuzione di salario agli operai, ma anche questa questione non può risolversi con un disegno di legge. Io aveva pensato di sottoporre al mio collega del tesoro alcune proposte circa la determinazione di un minimo dei salari, ma, ben considerate le difficoltà, ne ho smesso il pensiero.

L'onorevole Farinet ha accennato appunto al salario minimo; ma se dovessi qui portare una lettera del Bodio (e lo nomino a cagion d'onore), sentireste che egli nega precisamente che si possa stabilire il minimo dei salari.

Egli dimostra come il minimo del salario sia un danno per la mano d'opera, e quindi per gli stessi operai.

Alcune volte avviene che alcuni progetti di lavori siano compilati e poi passi molto tempo prima che siano appaltati, dimodochè in questo frattempo il costo della mano d'opera varia, e gli intraprenditori sapendo che il progetto fu compilato quando la mano d'opera era calcolata assai più, possono offrire grandi ribassi per ottenere l'appalto. Altre volte poi avviene che gli stessi ufficiali del Genio civile attribuiscono ad un'opera un costo maggiore a quello che realmente è necessario; e questo non perchè cerchino di aumentare la spesa, ma perchè non sono sempre perfettamente consci delle condizioni locali.

Sono molte le ragioni, molti i coefficienti che determinano il ribasso d'asta, fra i quali non è da dimenticarsi anche la gara che si accende fra gli appaltatori.

L'unico rimedio, secondo me, è quello, che chiamerei sperimentale; cioè, caso per caso, quando l'Amministrazione creda che il ribasso sia talmente rilevante che l'appaltatore non possa riuscire se non diminuendo la mercede degli operai oppure intentando lite allo Stato, allora il Ministero col suo

criterio prudenziale deve annullare l'asta, e caso per caso prendere le sue determinazioni. Per esempio, quando l'appalto viene fatto per un grande lavoro, si può suddividere questo lavoro in diversi lotti, ed allora si è sicuri che non ci sarà monopolio.

L'onorevole Farinet ha parlato di tre rimedi da studiare, cioè stabilire nei capitoli un periodo di prova di 3 giorni per i lavoratori; istituire dei *probi-viri* fra intraprenditori e lavoratori; imporre il deposito da parte dell'impresario di un ventesimo dell'importo delle mercedi. Tutto ciò è da studiare, ed io non mi ricuso di farlo; ma non posso dire fin d'ora che queste condizioni debbano porsi nei capitoli, perchè spesso introducendo condizioni simili, non si fa che il vantaggio degli appaltatori, anzichè quello degli operai.

Presidente. Con queste osservazioni s'intende approvato il capitolo 131.

Capitolo 132. Assegni mensili al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 136,000.

Capitolo 133. 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, lire 21,000.

Sussidi straordinari per opere stradali. — Capitolo 134. Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267 e 19 luglio 1894, n. 338) lire 1,498,500.

Presidente. Intorno a questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Diligenti.

Diligenti. Questa somma mi pare che sia destinata soltanto, in seguito alla legge del 1894, alla liquidazione dei crediti dei Comuni per le strade obbligatorie che erano già eseguite o in corso di esecuzione.

Ora desidererei sapere dall'onorevole ministro a quale somma ascendano ancora questi rimborsi da farsi ai Comuni; poichè mi dicono che il reparto che si attendeva da qualche tempo si fa desiderare, ed alcuni di questi Comuni si trovano in imbarazzi che veramente si attendevano, date le promesse che loro erano state fatte con leggi dello Stato. Il provvedimento adottato nel 1894 fu un provvedimento ispirato da un bisogno supremo di economia, di riduzione di spesa: ma forse queste riduzioni di spesa o d'im-

pegni non si dovevano applicare ad enti già tartassati e dissestati per opera dello Stato in tante altre forme, come sono i Comuni. Ad ogni modo, oggi che le condizioni della finanza dello Stato sono assai migliorate da quell'epoca, che il credito è rialzato, che insomma non può dar pensiero al Governo di sborsare alcune centinaia di mila lire o qualche milione di cui è debitore verso i Comuni che si trovano in condizioni, ripeto, molto più tristi delle sue, mi pare che anche la convenienza, anche il decoro del Governo esigerebbe che si facesse finita con questi strascichi di debiti non pagati, e che si restituisse addirittura ai Comuni tutto ciò che loro è dovuto, ciò che lo Stato ha obbligo di pagare. Io non so precisamente, ripeto, qual somma sarebbe necessaria; ma certamente non deve essere fortissima tanto più che da alcune liquidazioni mi risulta che non si dovrebbe mettere fuori tutto quello che fu previsto. Io mi permetto dunque di esprimere questo desiderio al ministro, il quale conosce troppo le condizioni di gran parte dei nostri Comuni per non rendersi conto dei danni che arreca loro ogni indugio nei pagamenti a cui hanno diritto per parte dello Stato.

E se poi mi fosse lecito un maggiore ardire, io vorrei anche pregare l'onorevole ministro di considerare se non convenga di ristabilire anche una certa somma per la ripresa di queste costruzioni, per la prosecuzione delle strade obbligatorie che, purtroppo, non furono finite neanche in base alla somma abbastanza modesta che fu determinata dalla legge del 1868. Mi pare che fosse prevista la costruzione di oltre 40 mila chilometri di strade e non se ne sono costruiti che 13 mila, cioè un terzo appena.

Ora io non credo che la viabilità in Italia, e mi pare che anche il ministro abbia manifestato ora uguale parere, sia, specialmente in alcune regioni, molto sviluppata e che per conseguenza non vi sia anche un danno economico per tutti, cominciando dal Governo, se le costruzioni stradali non proseguono con quella solerzia che dovrebbe portarvi uno Stato civile. Delle strade provinciali che furono decretate colla legge del 1881 molte furono sospese e poi non a tutte si provvide con questa legge. Vi sono inoltre anche strade obbligatorie che erano già state avviate, che poi la legge del 1894 troncò ad

un certo punto, e che i Comuni rurali, nelle condizioni miserrime in cui si trovano in gran parte, non possono assolutamente proseguire.

Ora io vorrei pregare l'onorevole ministro di voler riflettere, egli che conosce bene le condizioni dei Comuni e delle campagne anche le più desolate, di riflettere se non convenga di provvedere, non solamente ai bisogni del commercio e delle comunicazioni, ma anche a ristabilire il lavoro nelle campagne, dove manca, assolutamente, dove, non ostante tutto il buon volere, gli amministratori dei Comuni non possono sopperire alle più vive domande della popolazione povera ai cui bisogni i proprietari e gli abitanti del Comune non possono far fronte, essendo anch'essi in condizioni non troppo liete.

Un incoraggiamento, un aiuto per parte del Governo, potrebbe, in momenti difficili, riattivando un po' di lavoro, rimuovere un malcontento anche pericoloso. Per conseguenza spero che il ministro vorrà, non per questo bilancio, ma per quelli successivi, esaminare se non sia opportuno e conveniente inscrivere a quest'uopo una certa somma, per la prosecuzione, cioè, delle strade obbligatorie, delle quali noi, da oltre trent'anni, non abbiamo potuto, come ho già annunziato, compiere che una terza parte. Invece, in altri paesi, si sono eseguiti lavori di questo genere assolutamente giganteschi, eppure lo Stato contribuisce ancora tutti gli anni, come avviene in Francia, a promuovere queste comunicazioni che prendono nomi diversi, poichè, in Francia, si chiamano strade vicinali, ma che, in fatto, non sono altro che le nostre strade obbligatorie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Danieli, relatore. L'onorevole Diligenti ha trattato due argomenti che riguardano le strade comunali obbligatorie: il primo, riguardante i sussidi che i Comuni avrebbero diritto di percepire dallo Stato in base alla legge del 1868; il secondo, riguardante il proseguimento della costruzione delle strade comunali obbligatorie.

Il primo argomento, rispondo all'onorevole Diligenti, fu fatto oggetto di esame da parte della Giunta generale del bilancio in quasi tutte le sue relazioni. Dagli studi e calcoli fatti dal Ministero dei lavori pubblici fino dal 1897, cioè, dopo la legge Saracco del

del 24 luglio 1894, risultò che i sussidi ancora da pagare ai Comuni in base alle ripartizioni già fatte e che riguardavano strade già costruite, ammontavano, nel 1897, a otto milioni; i sussidi che si prevedeva di dover pagare per le strade in corso di esecuzione al momento dell'approvazione della legge del 1894 ammontavano a quattro milioni e mezzo; e i sussidi che si prevedeva di dover pagare per lavori, rispetto ai quali erano state indette o deliberate le aste prima dell'approvazione della legge (caso anche questo contemplato dalla legge del 1894) ammontavano a tre milioni: e quindi un totale di quindici milioni e mezzo. Se non che la stessa Amministrazione, giustamente, osservava, che alcuni di questi milioni avrebbero dovuto dedursi, perchè, molte opere, per le quali erano stati chiesti sussidi, erano state dai Comuni stessi abbandonate, e altre opere non erano state eseguite secondo le norme e le disposizioni della legge del 1868, e perciò non avevano diritto a sussidi. Si prevedeva, insomma, che la spesa complessiva sarebbe stata di circa dodici o quattordici milioni.

Ora di questi milioni, alcuni furono pagati negli esercizi 1897-98 e 1898-99, e cioè un milione e mezzo per ciascun esercizio, e quindi tre milioni in tutto. Perciò rimangono ancora alcuni milioni a carico dello Stato, e specialmente i cinque che si debbono pagare in base alle ripartizioni già fatte.

E la Giunta generale del bilancio, pensando, precisamente, come l'onorevole Diligenti, che, cioè, fosse opportuno affrettare il pagamento di questi sussidi, perchè dal ritardo derivano gravi danni ai Comuni che sono obbligati a pagare interessi fortissimi agli appaltatori, che hanno diritto di pretendere; la Giunta generale del bilancio, ripeto, propose all'onorevole ministro dei lavori pubblici (e questi consentì) che, per l'esercizio 1899-900 e per quello 1900-901, la somma di un milione e mezzo fosse aumentata fino a due milioni. Quindi, nel presente bilancio, che è in discussione, invece di un milione e mezzo, come ha creduto l'onorevole Diligenti, la somma da iscriversi sarebbe di due milioni. Però l'altro mezzo milione non potrà iscriversi se non quando il Senato avrà approvata la legge del quadriennio, che fu approvata dalla Camera nello scorso dicembre.

Quindi avremo nell'esercizio 1899-900, quasi già consumato, e nel venturo esercizio 1900-901,

quattro milioni, con i quali, presso a poco, si potrà arrivare ad estinguere il debito dello Stato, già contratto, secondo le ripartizioni fatte. E successivamente rimarranno da pagarsi sussidi per i lavori che erano in corso nel 1894 e per quelli per i quali erano indette le aste al momento dell'applicazione della legge del 1894. Perciò lo stanziamento di un milione e mezzo continuerà negli esercizi successivi, per pagare questi sussidi.

Quanto al secondo argomento trattato dall'onorevole Diligenti, cioè, alla prosecuzione delle strade comunali obbligatorie, posso dirgli che siamo di fronte alla legge del 1894, che ha sospeso l'applicazione di quella del 1868; bisognerebbe, quindi, togliere di mezzo la legge del 1894.

Ed io su questo punto non ho nulla da dire, perchè la risposta spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Non ho che a confermare quanto ha detto l'onorevole relatore, che, cioè, appena votata, come mi auguro, al più presto possibile, dal Senato la legge del quadriennio, la spesa che nel bilancio appare di un milione e 498 mila e 500 lire, sarà elevata a due milioni, non solamente per questo esercizio, ma anche per quello successivo. Poi si ritornerà allo stanziamento suindicato, e ciò fino a tanto che si estingueranno i debiti che lo Stato ha verso i Comuni.

Io comprendo, onorevole Diligenti, la condizione in cui si trovano alcuni Comuni di fronte agli appaltatori. E difatti per me è una continua *via crucis*, perchè devo rispondere sempre che i fondi sono limitati, e che non si può pagare il sussidio che era stato loro accordato. Perciò, come dicevo, io ho accettato di buon grado la proposta della Giunta generale del bilancio di aumentare questo stanziamento da un milione e mezzo a due.

Per quanto riguarda l'altra questione accennata dall'onorevole Diligenti, che è la più grave, cioè quella di riprendere la legge sulle strade comunali obbligatorie, non è cosa che si possa risolvere *illico et immediate*; nè io potrei dare un affidamento all'onorevole Diligenti, perchè, come ha ben detto l'onore-

vole relatore, si dovrebbero spendere molti milioni, senza tener conto che la legge, se mai si dovesse richiamarla in vigore, andrebbe certamente modificata.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni s'intenderà approvato il capitolo 134 in lire 1,498,500.

Capitolo 135. Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 1,500.

Capitolo 136. Sussidi ai Comuni per opere di difesa degli abitati contro le frane, lire 30,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole De Marinis.

De Marinis. Devo rivolgere una breve preghiera all'onorevole ministro. Interpretando il sentimento della mia provincia nativa, di Salerno, lo ringrazio per quanto ha fatto, e per quanto promette di fare ancora, per riparare i danni del nubifragio e delle ultime frane. Senonchè mi arriva notizia, che le condizioni statiche della frana, così detta del Castello, sovrastante ad una parte dell'abitato e della linea ferroviaria, son tali che minaccia di cadere; quindi concludo la mia preghiera al ministro nei seguenti termini: inviare sul luogo un ingegnere delle miniere, il quale accerti la condizione delle cose, e possa indicare al Governo le opere urgenti per evitare possibili disastri; disastri che sarebbero di una grande portata, tenuto conto che non soltanto è minacciata una parte dell'abitato, ma ancora la linea ferroviaria sottostante.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Mi era nota la domanda che avrebbe fatta l'onorevole De Marinis, ed ho voluto prenderne notizia, ma fino ad oggi nulla risulta al Ministero di questa frana, così detta del Castello, che minaccerebbe una parte dell'abitato di Salerno.

Ora, mentre ringrazio molto l'onorevole De Marinis delle parole benevole dette al mio indirizzo, perchè io non faccio che il mio dovere, debbo aggiungere che ho già telegrafato per avere notizia di questa frana, e se, come non ho da dubitare dopo le parole dell'onorevole De Marinis, la minaccia esiste, manderò persona sul luogo per poter verificare l'entità della frana, e vedere quali sono i provvedimenti da prendersi da parte del Ministero dei lavori pubblici.

De Marinis. Ringrazio.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 136 in lire 30,000.

Capitolo 137. Sussidio per la sistemazione della strada d'accesso all'Abbazia di Montevergine in provincia di Avellino, lire 5,000.

Acque. — Sistemazione dei principali fiumi veneti (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231). Completamento delle sistemazioni dei fiumi: Reno ed influenti, Gorzone, Brenta, Bacchiglione, Aterno e Sagittario (Legge 6 agosto 1893, n. 455, Sistemazione del fiume Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalla legge 14 gennaio 1897, n. 12) (Spese ripartite). — Capitolo 138. Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria in conseguenza di piene (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231), lire 975,000.

Capitolo 139. Personale addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendenti dalle leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231 - Indennità fisse mensili e di trasferte al personale del Genio civile; assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza e straordinario, lire 25,000.

Capitolo 140. Completamento della sistemazione del fiume Reno e suoi influenti indicato al numero 1 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455, lire 1,800,000.

Capitolo 141. Completamento della sistemazione dei fiumi Gorzone, Brenta, Bacchiglione indicato al n. 2 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455, lire 280,000.

Capitolo 142. Completamento della sistemazione dei fiumi Aterno e Sagittario indicato al n. 3 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455, lire 240,000.

Capitolo 143. Personale addetto ai lavori di completamento delle sistemazioni dei fiumi: Reno e suoi influenti, Gorzone, Brenta, Bacchiglione, Aterno e Sagittario, indicati ai numeri 1, 2 e 3 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 - Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile, lire 40,000.

Capitolo 144. Quota a carico dello Stato nella spesa per i lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalla legge 14 gennaio 1897, n. 12), lire 400,000.

Capitolo 145. Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalla

legge 14 gennaio 1897, n. 12 - Assegni, trasferite e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile, lire 37,500.

Spese comuni ad acque e strade. — Capitolo 145bis. Concorsi e sussidi alle opere stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consortili danneggiate dalle alluvioni e mareggiate dell'autunno 1898 (Legge 27 aprile 1899, n. 165) (*Spesa ripartita*), lire 300,000.

Bonifiche. — *Bonificazioni dipendenti da antichi editti.* Capitolo 146. Lago di Bientina, lire 41,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

De Nava. Ho chiesto di parlare su questo numero, che è il primo della categoria delle bonifiche, per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un argomento, che sono convinto avrà, già, formato oggetto dei suoi studi, perchè ne abbiamo, già, altre volte parlato. Si tratta della necessità di provvedere che ora che incominciano su più vasta scala i lavori di bonifica, in seguito all'ultima legge da noi approvata, si trovi un personale del Genio civile, idoneo a che le opere sieno eseguite razionalmente, e in modo da corrispondere allo scopo vero di essa legge. I lavori di bonifica non sono lavori che si possono dirigere da chiunque non abbia fatto studio speciale della materia; sono lavori che richiedono attitudini speciali, le quali si acquistano, principalmente, con l'esperienza. Perciò mi auguro che il ministro abbia preso o prenderà tutte le disposizioni necessarie perchè, nei luoghi in cui simili lavori debbono farsi, vi sia un personale adatto, tanto per gli studi dei progetti quanto per la direzione e per l'esecuzione delle opere.

E poichè sono nell'argomento generale delle bonifiche, domanderò all'onorevole ministro anche un'altra assicurazione se il disegno di legge, cioè, sulle opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria, che egli, con tanta sollecitudine, presentò alla Camera e che fu da questa discusso e approvato, diventerà, presto, legge dello Stato; in quanto che è mia persuasione, e credo sia anche sua, che le opere di bonificazione non potranno esser compiute senza che diventi legge dello Stato quel disegno che si riferisce alla sistemazione dei torrenti, perchè, in molti luoghi del Regno, la vera bonificazione consiste appunto, nella sistemazione di alcuni

corsi d'acqua, di quelli, cioè, che producono impaludamenti, che, a loro volta, reclamano, poi, la bonificazione.

Mi auguro di avere anche su questo punto dall'onorevole ministro una piena e intera assicurazione.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Comincio dalla seconda delle raccomandazioni fatte dall'onorevole De Nava, cioè da quella che riguarda la legge sulla sistemazione dei fiumi e torrenti.

L'onorevole De Nava, che fu relatore di quella legge, sa che, approvata dalla Camera, io la portai immediatamente al Senato, dove si trova in corso di esame.

Io metto tutto l'interesse a che questo disegno di legge sia esaminato e discusso nell'altro ramo del Parlamento, perchè è il completamento della legge sulle bonifiche. Infatti le bonifiche non raggiungeranno lo scopo se prima, o contemporaneamente, non si faccia la sistemazione dei fiumi e torrenti, poichè la causa maggiore degli impaludamenti è da ricercarsi appunto nelle condizioni dei nostri torrenti, tanto alpini che appenninici, i quali creano quei tali letti di fiumi, di cui ho parlato or ora a proposito del Senni, che danneggiano le proprietà, che formano le paludi, e quindi determinano la necessità delle bonifiche.

In quanto all'altra raccomandazione fatta dall'onorevole De Nava, credo che anch'egli sappia come io, nell'intento di dare un indirizzo uniforme ai lavori di bonifica, nominai delle Commissioni compartimentali, presiedute da un ispettore del Genio civile, che io ricordo qui a cagione d'onore, l'ispettore Fornari, il quale è noto per la sua competenza in materia di bonifiche.

Egli visita i diversi compartimenti ed ha l'incarico di dare, con uniformità di criteri, le opportune istruzioni agli uffici locali del Genio civile, per la compilazione dei progetti delle opere di bonifica, progetti di cui parecchi, come l'onorevole De Nava sa, sono già a buon porto. In alcune Provincie sono anche principiatissimi gli studi per la classificazione in prima categoria delle nuove bonifiche comprese nell'allegato all'articolo 2 della legge 18 giugno 1899, e per le quali, dopo l'esame e il parere dei Corpi tecnici, e il Decreto Reale che le dichiara di prima ca-

tegoria, si dovrà sottoporre un nuovo disegno di legge, al Parlamento, per l'autocizzazione e la ripartizione dei fondi relativi.

Nè questo è tutto.

Come è noto all'onorevole De Nava, la legge affida al Governo l'esecuzione delle bonifiche di prima categoria, ma gli dà anche facoltà di farne la concessione ai Consorzi. Ora io ho fatto il possibile per agevolare tali concessioni, e dove i Consorzi si sono potuti costituire, come è avvenuto in alcune regioni nelle quali è tradizionale il Consorzio, ho cercato in tutti i modi di incoraggiare codeste concessioni.

Così è a buon punto la concessione per la bonifica dell'isola di Ariano, che ammonta ad una spesa di quattro milioni e 400 mila lire, e parimenti è molto avanti quella che riguarda la bonifica a sinistra di Canal Bianco, che importa una spesa di oltre dodici milioni. Ciò provi all'onorevole De Nava quanto interesse io metta nel fare in modo che la legge sulle bonifiche cominci ad essere eseguita. Tanto più io desidero queste concessioni, in quanto che, come l'onorevole De Nava non ignora, se le bonifiche son fatte dallo Stato, è necessità rimanere entro i limiti del bilancio; ma, se son fatte per via di concessioni, allora, subentrando altri enti, le bonifiche sono eseguite più presto di quel che possa fare lo Stato. Credo che l'onorevole De Nava possa dirsi soddisfatto di queste mie dichiarazioni.

De Nava. Sono soddisfattissimo.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, si intende approvato il capitolo 146 in lire 41,000.

Capitolo 147. Stagni di Vada e Collemezano, lire 6,000.

Capitolo 148. Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli, lire 700,000.

Capitolo 149. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 36,000.

Capitolo 150. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 120,000.

Capitolo 151. Torrente di Nola, lire 70,000.

Capitolo 152. Regi Lagni, lire 80,000.

Capitolo 153. Bacino Nocerino, lire 100,000.

Capitolo 154. Agro Sarnese, lire 100,000.

Capitolo 155. Bacino del Sele, lire 100,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Marinis.

De Marinis. Prego l'onorevole ministro di ricordarsi delle insistenze degli abitatori e

dei proprietari della plaga del Sele affinché, ripresi i lavori di bonifica di quel bacino, sia tolto l'inconveniente, che molti di quei proprietari seguitino a pagare le tasse di bonificazione per terreni, che sono alluvionali. Questa è la preghiera, che sottopongo all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Come la Camera sa, per queste bonifiche, che dipendono da antichi editti, le somme iscritte in bilancio, non servono ad altro, che alla manutenzione, poichè, per la continuazione dei lavori, provvede la legge sulle bonifiche, di cui testè ho parlato.

Quindi la somma di lire centomila iscritta per il bacino del Sele, riguarda, soltanto, la manutenzione della bonifica stessa. Terrò conto ad ogni modo di quanto ha detto l'onorevole De Marinis, e, se occorrerà sollecitare i lavori di manutenzione, li solleciterò molto volentieri.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 155 in lire 100,000.

Capitolo 156. Vallo di Diano, lire 120,000.

Capitolo 157. Piana di Fondi e Monte San Biagio, lire 100,000.

Capitolo 158. Lago Salpi, lire 240,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Maury.

Maury. Ho raccolte le ultime parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici al nostro collega De Nava, come indizio di una sicura speranza pel futuro miglioramento dello studio tecnico delle bonifiche.

Il capitolo che riflette la bonifica del lago di Salpi, mi dà modo di rivolgergli alcune osservazioni, e di indicargli alcuni sintomi, dei quali lo prego di essere diligente osservatore.

L'onorevole Lacava sa, quanta sia la gratitudine dell'animo nostro, per la tenacia e per lo zelo grandissimo che addimostrò, nel condurre in porto la legge sulle bonifiche, lungamente invocata. Noi chiediamo ora all'onorevole ministro, pari tenacia e zelo pari, onde l'esecuzione di quella legge corrisponda ai suoi fini benefici.

Ho accennato a sintomi che indicherò, poichè non vorrei che si ripetesse, in materia di bonifiche, quel che deplorammo in materia di costruzioni ferroviarie, da un ven-

tennio: l'eccesso, cioè, nella esecuzione dei lavori, di opere fastose, di opere costose, di opere inutili, le quali per causa della spesa enorme che determinarono, destarono nel Parlamento e nel pubblico sentimento una reazione tale, che oggi parlare di nuove ferrovie sembra una insania.

Adoperiamoci tutti, dunque, onorevole ministro, perchè la spesa notevole da lei proposta e dal Parlamento approvata, corrisponda al massimo utile possibile, nella esecuzione delle opere, e non lasci che un utile giustificato, ma piccolo, alle imprese di lavori, le quali traggono gli utili maggiori dalle opere costose ed inutili.

Questa impressione, che turba l'animo mio, traggio da alcuni fatti, che, con la massima schiettezza, le denuncierò. Questa tendenza a non valutare che le sole opere grandiose come buone, spiega forse fatti che le narrerò; imperocchè, se così non fosse, non potrei trovare giustificazione alcuna della niuna cura del corpo del Genio civile per alcune delle opere del Salpi, non solo, ma dovrei deplorandola, recare su di esso un giudizio che sarebbe, mi si consenta la parola, gravissimo.

Poco più di venti anni fa, nella mia Provincia, alcuni valentuomini stanchi di attendere dall'azione monca e fiacca dello Stato l'esecuzione delle opere sancite dagli editti regi napoletani, che assicuravano la bonifica del lago Salpi e l'incolmeamento del torrente Carapelle, si riunirono in consorzio e raccogliendo le loro energie, giunsero in meno di tre anni, a ridare ad una estensione di 150 chilometri quadrati la salubrità ed il benessere, mercè l'incolmeamento del fiume torrentizio. Detto consorzio costruì 25 chilometri di canali, 40 chilometri di arginazioni, 5 ponti, creò scoli, colmò bassi fondi e paludi.

Questi egregi fondatori del consorzio, il primo ed il solo che sia finora nato nelle antiche Provincie napoletane, appartenevano in gran parte al Parlamento. Il Berardi, il Visocchi, il Cappelli, il Palitti, il Pavoncelli, il Nicolai ed altri, avevano contratta dai loro colleghi dell'Italia settentrionale, la fede nelle opere idrauliche e nei lavori di bonificazione. Si stentò forse più tempo a dar carattere giuridico obbligatorio al consorzio, che ad eseguire i lavori necessari all'opera; ed in meno di tre soli anni, la vastissima plaga del basso Tavoliere di Foggia, che è lungo la costa dell'Adriatico, ove un tempo

florirono le città greche di Salapia e di Kerion, tornò come un dì, immune dalle inondazioni e dalle acque stagnanti.

Il piccolo comunello di Zapponeta, che per un secolo sembrò un villaggio abissino, con i suoi tukuls di canne e di paglia intessuta con vimini, scese dalla duna sabbiosa e vide sorgere le sue casette di pietra nella pianura ormai all'asciutto.

Il beneficio arrecato da quest'opera privata, non fu, soltanto, quello di dare al possesso privato la salubrità e la bonifica; il beneficio si estese al possesso demaniale dello Stato, poichè convogliata la metà delle acque torbide del fiume Carapelle alla gronda occidentale del lago Salpi, l'opera del Consorzio fece emergere altri otto chilometri quadrati di terre nuove, che, in parte, lo Stato potè vendere come pascoli discreti, mentre erano prima paludi. Pascolano gli armenti ora, là dove la biscia d'acqua e gli uccelli acquatici nuotavano sulle acque pestifere.

Un diligente ingegnere capo della sua amministrazione, onorevole ministro, curò, circa dieci anni or sono, di accrescere i benefici già conseguiti dallo Stato. Egli fece costruire il prolungamento per tre chilometri del canale detto del Carapellotto attraverso le nuove terre conquistate, portandone la foce alla nuova gronda del lago ed iniziò la costruzione di un terzo bacino di colmata, che in pochi anni sarebbe stato riempito dalle torbide fecondanti così copiose del torrente.

Ed ora appaiono i sintomi allarmanti, cui ho alluso, e su i quali richiamo la diligente attenzione del ministro.

Infatti dal giorno in cui nuovi studi, per la completa bonifica del lago Salpi furono iniziati, questo gran canale di colmata fu interamente abbandonato, e n'è derivato questo triste ma prevedibile fenomeno: il canale colmatore che deve contenere un fiume torrentizio impetuoso nelle grandi piene, rimase ostruito allo sbocco e la foce interrata per oltre un metro e mezzo, impedisce il deflusso delle acque. Inoltre si sono costruite palafitte nell'alveo stesso, per procurare agli operai od agli affittuari dello Stato, il passaggio a piede asciutto. Tre settimane addietro, in una giornata di piogge abbondanti e di scioglimento di nevi sull'Appennino, una grande piena appare. La ostruzione della foce fece rigonfiare le acque a monte; gli argini resistettero, (sono argini che in alcuni

punti raggiungono sette metri di altezza) ma non bastarono più a contenere la piena, benchè, da venti anni, ne avessero contenuto delle massime! Quasi ovunque i portelli di derivazione dei canali minori furono sorpassati dalle acque, e questi portelli sono collocati in modo da dominare le piene e non furono mai sorpassati nel passato!

Furonvi danni pei privati e danni ai lavori delle opere dello Stato, che derivarono unicamente dallo abbandono in cui fu lasciato l'ultimo tronco del canale dai direttori tecnici locali della bonifica dello Stato.

Dovrei chiamare insano o delittuoso quel metodo, se non dubitassi che l'abbandono delle opere deriva dalla preoccupazione di volerne progettare delle più importanti e delle più grandiose.

Onorevole ministro, diciotto anni sono, un illustre vostro predecessore, Alfredo Baccarini, onorò quella bonifica di una sua visita recandosi a Manfredonia. Io lo ricevevi sulla bonifica quale presidente del consorzio a cui appartenevo. Ricordo come egli si fermasse lungamente ad esaminare le opere, e come nel primo gran canale che incontrò sulla via, appunto il Carapellotto, una piena grigia-giallognola, ricca di torbide, solcava la verde pianura del Tavoliere come un immane solco giallo che traversi il verde dei campi di grano nascente, dopo una pioggia copiosa.

Il ministro seguiva con l'occhio attento la corrente vorticoso. Una persona egregia presente, poco edotta di opere idrauliche, per quanto benemerita per patriottismo, Carlo Gambuzzi, disse al Baccarini: che cosa sono mai questi argini di fronte agli argini del Po? Badate, rispose Alfredo Baccarini, che gli argini del Po sono stati fatti dallo Stato, e questa è opera privata notevolissima; auguro al mio paese, auguro alle provincie del Mezzogiorno di vederne costruire e molte di simili. Ciò dicendo mi strinse la mano, unico premio (che rammento con soddisfazione) concesso alla mia giovanile audacia, che aveva accettata la grande responsabilità di amministrare un consorzio in cui ogni consocio era un maestro.

Ricordi, onorevole ministro, ai suoi funzionari quale fu il giudizio e l'augurio di Alfredo Baccarini. Se mai fosse venuta l'ora di disprezzare tutto ciò che non è opera compiuta dallo Stato, rammenti ai suoi dipendenti

ciò che devo con rammarico far notare alla Camera.

Sulla gronda occidentale del lago Salpi, i proprietari privati con una spesa di novecentomila lire appena, bonificarono tredicimila ettari e colmarono anche mille ettari dello Stato, in ventitre anni, con lavori di costruzione e di manutenzione costanti. Sulla gronda orientale del Salpi, in un periodo identico di tempo, con una spesa che raggiunge i due milioni, non vedo ancora quale sia la colmata compiuta, quale il beneficio ottenuto dalle opere costruite e mantenute dallo Stato. *(Bene!)*

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. È molto facile andare d'accordo con l'onorevole Maury in alcuni punti principali del suo discorso, per esempio quando egli parla di lavori inutili. Uno dei miei propositi è appunto quello di eliminare intieramente tutto ciò che è inutile, perchè quello che è inutile porta spreco di forza e di danaro. Per ciò che riguarda poi i lavori, dirò così, classici, alla romana, io vi sono completamente avverso. Ultimamente, quando feci il mio discorso inaugurale al Congresso degli ingegneri di Bologna, dissi che l'ingegnere, tanto privato che governativo, per prima cosa deve ricordare di essere contribuente.

Perciò quando voi mi invitate ad eliminare, non solo le opere inutili, ma anche le superflue e fastose, io sono nel mio campo.

L'onorevole Maury ha fatto la storia di un Consorzio che si è costituito da più di 20 anni, ed ha reso igienica tutta una plaga già paludosa ed infetta. Io desidererei che nel mio paese, e specialmente nel Mezzogiorno, ve ne fossero molti di questi proprietari che si unissero in Consorzio, per creare quell'istituto che nelle nostre Provincie non ha attecchito, e non so se potrà un giorno attecchire. Ma, per parte mia, io sarei molto lieto di sostituire l'azione dei privati a quella del Governo, perchè sono il primo a riconoscere che, dove arriva l'iniziativa privata, essa può fare, se non meglio, certamente con minore spesa dello Stato. Non dico meglio, perchè spesse volte anche i Consorzi privati non raggiungono lo scopo; ma certamente lavorano sempre con minore spesa, perchè c'è quell'interesse privato che non si trova così vivo quando le opere sono fatte dallo Stato.

Ma, ritornando all'argomento del lago di

Salpi, dirò all'onorevole Maury, che nello stanziamento di quest'anno, si sono aggiunte lire 40 mila per l'apertura del canale cosiddetto della Regina, tanto necessario per la bonifica di quel lago.

E con questo non ho altro da aggiungere.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 158 in lire 240,000.

Capitolo 159. Salina e salinella di San Giorgio sotto Taranto, lire 13,600.

Capitolo 160. Agro Brindisino, lire 4,000.

Capitolo 161. Bonificazioni pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa, lire 30,000.

Capitolo 162. 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 163. Maremme Toscane, lire 600,000.

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

Soggi. Prima di tutto debbo notare che l'impulso dato ai lavori di bonifica delle Maremme Toscane è, oggi, tale da meritare, sinceramente, una parola di elogio per l'onorevole ministro dei lavori pubblici; debbo, però, richiamare, come, disgraziatamente, sono stato costretto a farlo in occasione di tutti i bilanci, l'attenzione sua sul modo addirittura trascurato e, mi sia lecita la parola, assolutamente indecente con cui viene trattato dal Genio civile di Grosseto il piano di Scarlino. Sin dai tempi di Leopoldo Secondo quella pianura si poteva dire bonificata, tanto è vero...

Voci (dalle tribune). Forte! forte!

Soggi. Ma che forte d'Egitto! Parlo come mi pare! (*ilarità*) ...tanto è vero che il Padule era già prosciugato, perchè i canali di scolo erano, ormai, tutti aperti. Ora, invece quell'opera è lasciata nel più intero abbandono; il padule va ripristinandosi di anno in anno, di modo che, nelle vicinanze di Follonica, dove la malaria era interamente scomparsa, torna di nuovo ad imperare e ne è prima causa la trascuranza del Genio civile nella conservazione dei lavori della bonifica stessa.

L'onorevole ministro sa meglio di me come, in questo momento, sia per i contratti fatti per l'esercizio delle miniere con le so-

cietà estere ed italiane, sia per la strada ferrata che si costruisce fra Massa e Follonica, sia per l'abolizione dell'Estatura, quella regione del Grossetano ha preso un incremento che va continuamente crescendo, e grandi masse di lavoratori si avviano e si avvieranno verso quei territori. È giusto che questi lavoratori debbano andare a cercarsi una abitazione qualunque a grande distanza, mentre potrebbero risiedere nel luogo del lavoro? Si può ad esse muovere accusa se, con sommo disagio economico, andranno a stare dove troveranno almeno un'abitazione e un po' di un'aria più respirabile? Richiamo, quindi, l'attenzione del ministro su questa enormità commessa dal Genio civile di Grosseto il cui capo è di certo uno dei migliori ingegneri d'Italia. Ma perchè mentre si occupa con vero intelletto d'amore, lo riconosco io stesso, di tanti altri lavori, trascura una bonifica che ormai da tanto tempo, poteva dirsi compiuta? Non chiedo un soldo di più al Governo, perchè capisco che se dovesse soddisfare tutte quante le domande, che a lui sono rivolte nella discussione di questo bilancio, non gli basterebbero nemmeno i tesori della regina di Golconda; ma torno a ripetere che i denari, spesi sin da tempo remoto, e che si spendono anche oggi, e non sono pochi, per le Maremme Toscane, non siano sprecati, ma diano il maggior profitto possibile! (*Benissimo!*)

Presidente. Onorevole Diligenti, desidera parlare?

Diligenti. Prendo occasione da questo capitolo 163, perchè non saprei da quale altro, per dire due parole sulla *vexata quaestio*, come direbbe l'onorevole ministro dei lavori pubblici, della bonifica della Valle di Chiana.

Purtroppo questa bonifica che avrebbe dovuto essere compiuta con legge speciale, fu inclusa in quel leggione, ultimamente votato dal Parlamento per le bonifiche, tenendosi sempre così poco conto dei diritti più che sacri di quella valle che furono, per tanto tempo, sconosciuti dallo Stato, e che non si sa ancora se saranno rispettati come dovrebbero essere. Però confido nell'equità dell'onorevole ministro che, a proposito della competenza della spesa, accettò quelle riserve con cui furono tutelati, spero abbastanza, i diritti di quei paesi che riposano, del rimanente, sulla necessaria esecuzione delle leggi organiche dello Stato già applicate all'argomento e che nessuno, come dissi altra

volta, potrebbe, ormai, abrogare, mentre si riconsacrano solenni diritti acquisiti. E su questo punto non dico altro, sperando bensì che l'onorevole ministro metta in relazione con queste disposizioni gli stanziamenti del bilancio. I quali, in verità, sono assai limitati anche per altri rispetti, e anche per l'utile efficacia di lavori che si dovrebbero riprendere dopo un abbandono già abbastanza funesto, e dopo che non si sono nemmeno compiute le opere ordinate con la legge 23 luglio 1881. Gli stanziamenti prescritti nella nuova legge, e che si applicheranno nel bilancio 1900-1901, sono, infatti, insufficienti in generale per disporre lavori di qualche entità. Nel primo stanziamento si tratta di 400 mila lire, che verrebbero aumentate di altre 200 mila lire due anni appresso, mantenendo, per tutto il resto del tempo, lo stanziamento tra 400 mila e 600 mila lire. Non mancai di far notare questa insufficienza di mezzi alla Direzione generale delle opere idrauliche, ma mi fu risposto che esiste una riserva cospicua, di parecchi milioni, di cui il Governo può valersi per ultimare i lavori per i quali si esauriscono gli stanziamenti; quindi, anche per questa parte, confido nella solerzia e nell'equità dell'onorevole ministro.

Un'altra domanda mi sia lecito dirigere riguardo alle opere da eseguire in Val di Chiana. Dall'esame del disegno di legge e dalla relazione, non risulta che questo progetto provveda ai lavori del Castiglionesi, tante volte promessi fino dalla legge del 1881, la quale mancò, per questa parte, della dovuta esecuzione, per ragioni cui ho accennato altra volta, e che, quindi, non ripeto per non tediare la Camera. Il fatto è che il Governo aveva preso solenne impegno di provvedere a queste opere, che era anzi più particolarmente obbligato di eseguire trattandosi di riparare a danni gravissimi da lui stesso e per utile proprio cagionati, cioè, per colmare e bonificare i latifondi cedutigli nella Valle di Chiana dai Comuni come corrispettivi dell'impegno preso per la bonifica. Questi lavori, così incredibilmente abbandonati, sono sempre più urgenti, perchè ogni alluvione che si verifica in quei luoghi non fa che aggravare sempre più lo stato anormalissimo di tutti quei corsi d'acqua pensili i quali sono una minaccia sempre più grave per le proprietà di tutto un territorio; il quale è uno dei più ubertosi e dei più splen-

didi d'Italia, ma che, perdurando ancora costesto accumularsi di danni, minaccia di diventare una vera palude. Ora questo progetto dovrebbe presentarsi a parte, poichè non è incluso nel progettone della bonifica.

Rammento che questo obbligo è stato assunto da tutti i ministri che si sono succeduti dal 1881 in qua; anzi a quest'ora avrebbe dovuto essere compiuto, anche per cura del ministro dei lavori pubblici onorevole Lacava, il progetto definitivo di cotesta stabile sistemazione. Perciò lo prego, per la quiete delle popolazioni, e soprattutto nell'interesse della giustizia, di rassicurarmi in proposito. Codesto lavoro dovrebbe far seguito immediato alla esecuzione che mi fu data per imminente dell'altro progetto che pure dovrebbe esser già pronto e sul quale parimenti richiamo l'attenzione del ministro, la sistemazione, cioè, dei rii Cortonesi. A cotesta, però, dovrebbe seguire quella dei rii Castiglionesi, perchè non ne sono che una continuazione. Perciò attendo su tutti questi argomenti una parola rassicurante dell'onorevole ministro.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Socci ha richiamato la mia attenzione sul piano di Scarlino. Veramente quando l'onorevole Socci ha parlato, ha fatto le lodi dell'Ufficio del Genio civile di Grosseto, ma poi ha soggiunto che esso non si occupa di questo piano di Scarlino. Io debbo però ritenere che il Genio civile si sia occupato anche di questo lavoro: ad ogni modo ho preso nota di quanto egli ha detto, e sarà mia cura di domandare, al riguardo, spiegazioni al Genio civile di Grosseto. E tanto più lo farò in quanto che, come sapete, la ingente spesa per la Maremma Toscana ascende finora a 32 milioni, oltre quella che è stata stabilita nella recente legge sulle bonifiche.

L'onorevole Diligenti ha mosso diverse questioni per quanto riguarda la Val di Chiana, che è compresa appunto in questo capitolo. Io mi atterro strettamente alla legge nuova, la quale ha fissato stanziamenti che non è possibile mutare, trattandosi di legge organica che noi abbiamo votato pochi mesi or sono. In questa legge ciascuna bonifica ha la sua dote.

È vero, onorevole Diligenti, che v'è un capitolo per gli imprevisti; ma *est modus in rebus*. Certamente se si vede che v'è una spesa

urgente, la quale non trovi luogo in alcuno degli stanziamenti portati dalla legge, si può toccare anche il capitolo degli imprevisti; e non nego all'onorevole Diligenti che potrò attingere anche sul fondo stanziato in quel capitolo, quando ve ne fosse necessità per la Maremma Toscana.

Per quanto riguarda poi le altre opere di cui l'onorevole Diligenti ha parlato, se si tratta del torrente Esse...

Diligenti. Non è quello.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. ...dirò che al Ministero non è pervenuta finora nessuna istanza che ne riguardi la classificazione. Appena verrà, il Ministero ne ordinerà la istruttoria.

Per ciò che riguarda i rii Castiglionesi io ho preso nota delle osservazioni dell'onorevole Diligenti, e cercherò di provvedere in modo che non vi sia ritardo nell'esecuzione dei relativi lavori.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni s'intende approvato il capitolo 163 in lire 600,000.

Capitolo 164. Bientina, lire 410,000.

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

Matteucci. Sono costretto a ritornare sopra un argomento sul quale, altra volta, ho intrattenuto la Camera; non ne posso fare a meno in quanto che ad esso si connettono gli interessi agricoli di una importante regione.

Parlo del prosciugamento del lago di Bientina, il quale, disgraziatamente, (lo sa bene anche il ministro), è un'opera che conta ormai quaranta anni ed è male riuscita, tanto che, per le recenti piogge, verificatesi fino dai primi dell'inverno, il lago è ritornato nei suoi confini.

Da quali cause dipenda questa mala riuscita del prosciugamento è pure conosciuto: prima causa fu l'aver costruito un canale emissario che doveva portar via tutte le acque chiare, facendole passare sotto una botte o tunnel che è incapace a contenerle; seconda causa, l'abbassamento straordinario verificatosi del terreno palustre, di modo che abbiamo, oggi, un dislivello di tre metri; terza causa, finalmente, l'interramento del canale emissario e degli altri piccoli canali accessori, cagionato dalle acque torbide dei torrenti.

Quali rimedi, si dice, potremo apportare a questi inconvenienti? Certo non basteranno

i residui di circa un milione che abbiamo in bilancio, per eseguire i lavori necessari, e dovremo in seguito fare assegnamento sulla legge generale delle bonifiche. Ma intanto bisogna vedere che questo milione di residui sia speso bene, perchè disgraziatamente per l'addietro (non ne faccio rimprovero al ministro il quale dimostra tanto amore per i lavori pubblici) la spesa di dieci milioni non è stata impiegata, come si doveva, in lavori utili e necessari a prosciugare, definitivamente, il lago.

Pure in seguito alle nostre continue e vive domande e dello stesso comune di Capannori, largamente interessato nella bonifica, che, con una recente deliberazione comunicata al Ministero, faceva voti per ottenere urgentissimi lavori, qualche cosa si è fatto; su questo punto mi intratterò brevemente.

Il primo lavoro impresso di una evidente utilità, fu quello di escavare l'emissario, ma questa escavazione si è fermata poco più in là del Ponte d'Isola, tralasciando, ciò che più è urgente, di escavare il canale sotto la Botte la quale è talmente interrata, che tiene in collo le acque, cosicchè quando piove, anche dopo un mese, quelle non accennano a decrescere, Dunque necessario, necessarissimo che questa escavazione sia fatta dentro l'anno.

Si è costruito anche un canale, e le opere sono in corso di esecuzione: il canale detto dell'Ozzeri. Questo canale però, (debbo osservare all'onorevole ministro), secondo un antico progetto dell'ingegnere Cavi, molto competente nella materia, aveva una maggiore importanza, perchè si sarebbe dovuto spingere nell'interno del lago e allacciare un abbondante corso di acque detto la Fossa Nuova. Adesso, invece, questo canale si restringe a raccogliere le acque dell'Ozzoretto e portarle al mare dalla parte del Serchio.

Non disconosco, però, e nessuno la disconosce, l'utilità grandissima di questo canale che è già in corso di costruzione, utilità grandissima per i terreni paludosi che attraversa, i quali ritorneranno a coltura, utilità grandissima anche perchè dovrà raccogliere tanti corsi di acque che ora si dirigono al lago e lo fanno crescere in tempo di piena. Però, affinché questo lavoro abbia una vera efficacia, bisogna che siano sistemati due impetuosi torrenti, il Rio Vorno ed il Guapparo. L'ingegnere Poletta che, ora, ha lasciato la dire-

zione della bonifica, aveva progettato di fare due casse di colmata, l'una per il Vorno e l'altra per il Guapparo, per impedire che le acque torbide di questi due torrenti scaricandosi nell'Ozzeri non l'interrassero, come è seguito per l'emissario.

Però egli non discônosceva, come aveva ritenuto anche l'egregio e compianto ingegnere Marzocchi, che, molto probabilmente, non avrebbero raggiunto lo scopo e quindi anche questo canale importante, che, in via opposta a quella dell'emissario, deve portare le acque al mare, potrebbe avere degli interramenti e in breve tempo diventare inservibile.

Perciò egli riteneva che sarebbe stato miglior cosa che questi due torrenti avessero un canale a sè e fossero deviati e portati direttamente al mare.

Pur nonostante il Poletta, stretto dalle tanaglie del bilancio, presentò al Ministero il progetto dei lavori per le casse di bonifica; ma il Consiglio superiore dei lavori pubblici non credè di doverlo approvare e, se non erro, delegò tre ispettori del Genio civile i quali venissero a verificare se, realmente, questo lavoro raggiungeva lo scopo.

Gli ispettori non sono venuti: so che il Ministero ha fatto premure perchè i progetti siano, nuovamente, studiati e siano presto sistemati i torrenti; ma, disgraziatamente, gli studi che si fanno non ricevono l'approvazione di nessuno e hanno incontrato anche le proteste del Consiglio Comunale di Capannori che ha iscritto nell'ordine del giorno un voto contrario al progetto che si sta studiando.

Ciò porterebbe un deviamiento del rio Vorno e mentre adesso il suo percorso è in luoghi molto bassi e sterili, sempre sottoposti alle alluvioni, oggi invece si farebbe passare questo torrente, tagliando una strada comunale, attraverso a terreni fiorenti per svariate colture e specialmente per quella della vite.

Comprenderà l'onorevole ministro quale immensa spesa importerebbe, per le indennità che si dovrebbero pagare, questo lavoro, il quale, oltre a incontrare la disapprovazione di tutti, recherebbe un danno all'agricoltura.

Ho voluto sottoporre questi rilievi che si fanno ai progetti in corso all'onorevole ministro, perchè a curare questi lavori importantissimi, come dicea egregiamente l'oratore

che mi ha preceduto, vanno mandate persone di straordinaria competenza e specialiste nella materia; altrimenti avverrà quello che è avvenuto finora, cioè si spenderanno milioni e non si approderà a nulla. Si ripeteranno sempre le dolorose lagnanze di tanti agricoltori costretti a dire: noi vediamo i nostri raccolti, per i quali abbiamo gettato invano i nostri sudori, interamente sommersi ed annientati; e così il Governo avrà speso inutilmente il suo danaro a scapito dei contribuenti.

Si faccia, adunque, un lavoro serio, radicale, e non lavori i quali si risolverebbero a danno di ubertose campagne, come testè vi accennava.

Io sento imperioso il dovere di raccomandare all'onorevole ministro, che voglia portare, con quello zelo e con quell'amore che gli sono propri per le bonifiche, il suo studio su quest'opera importantissima.

Comprenderà la Camera che occorre bonificare un lago, il quale aveva quaranta miglia di circuito; non è un piccolo lavoro. Si tratta di un cratere dove, nell'estate, si gettano i semi del granturco, che serve ad alimentare tanti e tanti contadini, i quali, se non avessero il prodotto che viene da quelle terre, si troverebbero, assolutamente, in condizioni di non poter vivere. Nelle nostre campagne lucchesi la proprietà è talmente divisa, si hanno così piccoli possessi, che i proprietari sono costretti, l'inverno, ad emigrare, temporaneamente, per guadagnare ciò che è necessario per le loro famiglie nei momenti in cui non ci sono i lavori campestri; mentre poi, nell'estate, coltivando quei terreni, per i quali pagano larghissimi fitti e una tassa di bonifica non indifferente al Governo, riescono a sbarcare la vita alla meglio, perchè sono molto frugali e laboriosi.

L'argomento è dunque, come diceva in principio, di una vitale importanza; pensi il ministro a questa grande bonifica e ci pensi anche l'onorevole ministro delle finanze, perchè continue sono le lagnanze che giungono da tutte le parti, tanto che si voleva recare a Roma una Commissione per chiedere lo sgravio di questa tassa.

Il Governo Granducale, negli obblighi del quale è subentrato il Governo italiano, promise di bonificare quelle terre e sottopose i proprietari di esse ad una tassa di bonificamento che, realmente, non si è mai attuata.

Basta, o signori, e chiunque può verifi-

carlo, basta passare per la strada ferrata che porta da Lucca a Pistoia per vedere che da Porcari fino ad Altopascio, tutti i terreni adiacenti al Lago sono inondati, sebbene non sieno cadute piogge torrenziali.

Occorre, dunque, riparare a tanto male, perchè se si pretendesse, senza il prosciugamento, a voler esigere una tassa di bonifica, i contribuenti, stanchi, non esito a dirlo, finirebbero col ricusarsi, intentando anche una lite al Governo.

Dopo avere esposto gl'inconvenienti gravissimi cui è sottoposta la bonifica del lago di Bientina, io pongo termine al mio dire e nutro fiducia che si provvederà secondo i limiti del bilancio, ponendo mano a lavori seri e che diano risultati veramente efficaci.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Matteucci ha richiamato la mia attenzione sopra due punti: la sistemazione dei rii Vorno e Guapparo e la sistemazione del canale emissario.

Come ha detto l'onorevole Matteucci, noi abbiamo più di un milione di residui e questa somma deve essere destinata tanto alla prima, che alla seconda opera da lui accennate.

Per quanto riguarda la sistemazione dei rii Vorno e Guapparo, è vero quello che ha detto l'onorevole Matteucci, che ci furono quattro progetti dell'importo tra le 170 mila lire ed un milione e 470 mila. Questi progetti non furono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale prescrisse nuovi studî, ed intanto che i due rii fossero condotti in due casse di colmata.

Gli studî ordinati sono già in corso; ed io fin d'ora prometto all'onorevole Matteucci, che manderò un ispettore sul luogo perchè mi riferisca intorno all'esecuzione delle due casse di colmata. Perchè anche a me fa una grande impressione quello che ha detto l'onorevole Matteucci intorno al modo di esecuzione di queste casse, alle espropriazioni ed ai danni che possono derivare a quelle ubertose campagne.

E poco fa, rispondendo all'onorevole Maury, ho detto che non faccio eseguire lavori inutili, nè lavori fastosi, ma quelli necessari ed utili. Quindi, ripeto, prometto all'onorevole Matteucci di inviare un ispettore sopra luogo.

Per quanto riguarda la sistemazione del

canale emissario del lago di Bientina, sarà ripreso fin d'ora il progetto nello stato in cui si trova, e completato che sia lo farò esaminare per poterne autorizzare l'esecuzione. Ed a questo proposito terrò conto di quanto ha detto l'onorevole Matteucci, perchè anche io riconosco l'importanza di quest'opera, per la quale si è già spesa una somma che ascende a circa 10 milioni e mezzo, ed altri dieci milioni sono autorizzati dalla recente legge sulle bonifiche.

Data l'importanza dell'opera, l'Amministrazione mancherebbe ai suoi doveri, se non imprimesse un indirizzo utile a questi lavori.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, si intenderà approvato il capitolo 164.

Capitolo 165. Burana, lire 420,000.

Capitolo 166. Agro Romano, per memoria.

Capitolo 167. Orbetello, per memoria.

Capitolo 168. Macchia della Tavola-Valle del Crati, per memoria.

Capitolo 169. Paludi Lisimelie, lire 40,600.

Capitolo 170. Paludi di Mondello, per memoria.

Capitolo 171. Paludi di Policastro, lire 15,000.

Capitolo 172. Marina di Catanzaro, per memoria.

Capitolo 173. Lago di Acquafondata, lire 5,000.

Capitolo 174. Agro Telesino, lire 45,000.

Capitolo 175. Valle di Cervaro e Candelaro, lire 389,204.

Nuove bonifiche - Leggi 25 giugno 1882, n. 869, 4 luglio 1886, n. 3962, 6 agosto 1893, n. 463, 8 agosto 1895, n. 518 e 2 agosto 1897, n. 372.

Capitolo 176. Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869 (serie 3ª), per memoria.

Capitolo 177. Padule dell'Alberese (Legge 8 agosto 1895, n. 518), per memoria.

Capitolo 178. Nuove bonifiche a senso delle leggi 4 luglio 1886, n. 3962 (serie 3ª) e 6 agosto 1893, n. 463, lire 827,000.

Capitolo 179. Opere di correzione dei corsi d'acqua nell'Isola di Sardegna (Legge 2 agosto 1897, n. 382), lire 227,500.

Capitolo 180. Opere di bonificazione nell'Isola di Sardegna (Legge 2 agosto 1897, n. 382), lire 95,000.

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

Pala. Questi capitoli, 179 e 180, si riferiscono ai lavori di sistemazione idraulica e

di bonifica, ordinati con la legge 2 agosto 1897. Nel concetto del ministro che proponeva quella legge e del Parlamento che la approvò, essa era destinata a sollevare le deplorabili condizioni economiche della Sardegna. Basta enunciare questo concetto e questo scopo, per intendere come la legge avesse particolare carattere di urgenza: pure, sebbene dalla data di quella legge siano trascorsi quasi tre anni, non si vede ancora che ai lavori si sia posto mano.

I colleghi della Sardegna, per mezzo dell'onorevole deputato Carboni-Boj, fecero interpellanza al Governo per sapere qualche cosa sulle opere progettate, e la risposta che l'onorevole ministro del Tesoro dette, non fu troppo chiara nè troppo soddisfacente. Ciò spiega come io rinnovi l'interpellanza, qui in Parlamento, al ministro che è più competente, cioè al ministro dei lavori pubblici. Se tutte quelle opere hanno un carattere di urgenza, ve ne hanno fra esse alcune urgentissime: ricorderò fra le altre la sistemazione del Coghinias, il quale, a memoria d'uomo, infesta la regione inferiore del suo corso, per due o tre volte all'anno, riducendo a nulla le speranze perseveranti degli infelici coltivatori della medesima.

Ricorderò anche, in linea di bonifica, i progetti di prosciugamento delle due paludi di *Salineddas* e *Corcò* in quel di Terranova, che da secoli infestano i luoghi popolati adiacenti, ed impediscono che quella regione diventi, quello che è destinata ad essere, cioè uno dei più fortunati centri della Sardegna.

Io so che l'ufficio del Genio civile di Sassari, per accudire a tutti questi lavori, richiedeva un aumento di personale tecnico. Ignoro se il ministro lo abbia accontentato: ho appreso però che mentre fervevano gli studi, si è fatto precisamente il contrario di quello che doveva farsi, cioè si è trasferito l'ingegnere capo di Sassari a Lecce. Queste sono cose di dettaglio nelle quali non posso entrare certo, perchè il movimento del personale è lasciato alla prudente discrezione del ministro; ma di fronte all'importanza dei lavori e dello scopo che si vorrebbe raggiungere, niente è più doloroso di vedere che un progetto di legge, dopo tre anni, non ha avuto ancora un principio di esecuzione forse perchè i progetti esecutivi non sono allestiti. Io spero che l'onorevole ministro, che è stato in quella regione, e che ha potuto rendersi

conto della sua infelice situazione, prenderà nella dovuta considerazione la necessità assoluta, che una buona volta a quei lavori più urgenti si ponga mano, e subito.

Ma non posso aver fiducia che il Governo voglia far questo, se pongo mente alla esiguità della cifra stanziata nel capitolo; se si considera che soltanto la bonifica di uno di quegli stagni porterebbe una somma superiore allo stanziamento del capitolo stesso, e che anche nello scorso bilancio fu stanziata una somma non ancora effettivamente impiegata.

E posto che sono su questo argomento, per non essere obbligato a prendere la parola sopra un altro capitolo dirò, che io devo lode esplicita all'onorevole ministro, in quanto volle rendersi conto di persona della importanza straordinaria del porto di Terranova.

Difatti, in occasione del viaggio dei Reali in Sardegna, egli stesso si volle recare, coi membri della deputazione provinciale e coi rappresentanti del Comune e della Camera, a visitare quel porto che percorse in lungo ed in largo.

Ora io chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, uomo quanto altri mai energico e capace di fare, a che punto siano, in ordine ad una questione così importante per il commercio, gli studi che so da lui ordinati per la sistemazione del porto.

Credo che il ministro converrà con me, che sia enorme il fatto che un porto dichiarato di prima classe, per il quale furono spese tante somme e che desta tante legittime speranze del languente commercio sardo, oggi non sia aperto ai piroscafi postali.

Io so che il ministro delle poste e dei telegrafi del Gabinetto che ha preceduto l'attuale, dimostrò verso questo porto ottime disposizioni, tanto che ordinò l'approdo dei postali a titolo di prova: ma il ministro attuale, essendogli sorti dubbi sulla possibilità del comodo accesso del porto, ordinò un'inchiesta, che affidò ad una persona competente della marina militare.

Questa fece un rapporto che fu rimesso al ministro delle poste e dei telegrafi, il quale lo comunicò al ministro dei lavori pubblici con nota, in cui diceva: vediamo di definire questa controversia, occorrendo, anche con un cambiamento di orario.

Mi pervennero da fonte legittima, e posso parlarne, senza commettere un'indiscrezione,

la sostanza e le conclusioni di questa relazione.

Le conclusioni furono queste: il porto è accessibilissimo di giorno; di notte lo sarebbe ugualmente con l'impianto di uno o due fanali di poca spesa.

Conchiudeva questo rapporto di un ufficiale ammiraglio, con queste parole: « Però, ad ogni modo, guardando al movimento avvenire del porto, sarebbe bene che gli approdi fossero trasferiti alla attigua insenatura detta *porto romano*, il quale ha uno specchio d'acqua amplissimo, accessibilissimo ed assai sicuro. » Alla prima proposta l'ufficio tecnico dei lavori pubblici ha opposto delle difficoltà. Ha detto che le condizioni di accesso del porto non erano le più favorevoli, che non era prudente avventurarsi prima del compimento di altri lavori. In questo contrasto, credo si sarebbe fatto meglio ad ordinare degli approdi a titolo di esperimento. Ma, posto che l'ufficio tecnico del Ministero ritiene l'attuale approdo poco comodo, ebbene, si acceda al *porto romano*, che è praticabile anche alle navi di maggior portata.

Si dice che in questo porto non esistono le banchine, ed io rispondo che si può fare una banchina provvisoria, che costerà poche migliaia di lire, come si è fatto in altri porti, dove pure il commercio lo richiedeva; e così si sarà risolto la questione.

Perchè, onorevole ministro, se subordinate l'approdo all'eventualità di studi, che nessuno sa quanto dureranno e lo prova quanto ho detto in precedenza, quando anche questi studi potessero attuarsi, si arriverà a questo: che la questione dell'approdo non sarà definita neanche nel secolo ventesimo, il che non è provvido, non è giusto, non è serio.

Io spero, onorevole ministro, che Ella porrà tutta la sua attività e tutta l'energia, di cui è capace, nella risoluzione di questa, che è la principale delle questioni che interessano il commercio ed il modesto benessere della Sardegna.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Danieli, relatore. L'onorevole Pala ha sollevato una grave questione, che riguarda la Sardegna, alle cui condizioni noi tutti ci interessiamo. Ed io mi associo di gran cuore alle raccomandazioni da lui fatte, affinché le opere previste dalla legge 2 agosto 1897 siano compiute con la massima sollecitudine.

Ma mi permetta l'onorevole Pala, che io faccia alcune osservazioni su quanto egli ha detto.

La legge del 2 agosto 1897, che, nel concetto dei proponenti doveva, come egli ha notato, sollevare le condizioni economiche della Sardegna, autorizzava una spesa di 14 milioni, così ripartita: per correzione di corsi d'acqua, 4 milioni e 750 mila lire; per bonificazioni, 2 milioni; per rimboschimenti, 1 milione e 250 mila lire; per irrigazioni, 6 milioni. Quindi, in totale, 14 milioni. Ma di questa spesa, una parte soltanto, e precisamente 6 milioni e 750 mila lire, grava sul bilancio dei lavori pubblici; quella spesa, cioè, che riguarda la correzione dei corsi d'acqua e le bonifiche. E nella legge stessa, se non erro nell'art. 23, si dispone che queste 6,750,000 lire siano ripartite in venti annualità uguali; e quindi in ogni anno non si possono stanziare che lire 337,500.

Pala. In tre anni si ha un milione!

Danieli, relatore. Verrò anche a questo, onorevole Pala. E quindi l'onorevole Pala, che si lagna della esiguità degli stanziamenti dei capitoli 179 e 180, deve persuadersi che questo suo lamento non è fondato di fronte alla legge, perchè, se somma gli stanziamenti dei capitoli 179, 180 e 184 in parte, e cioè per 15,000, egli ottiene precisamente 337,500 lire.

Non è vero poi, come ha affermato l'onorevole Pala interrompendomi, che si tratti di tre anni, perchè la legge del 1897 stabiliva che il primo stanziamento si dovesse fare nell'esercizio 1898-99; quindi non c'è che un solo stanziamento, già consumato. Il secondo stanziamento è quello appunto, di cui stiamo discorrendo, per il 1899-900.

Pala. E il precedente?

Danieli, relatore. Non ci sono precedenti, perchè la legge del 1897 stabiliva...

Pala. Almeno due anni!

Danieli, relatore. Scusi, onorevole Pala, basta che Ella osservi la legge e guardi che è del 2 agosto 1897, per persuadersi che il primo stanziamento doveva essere quello pel 1898-1899. Il secondo sarà quello di cui parliamo, pel 1899-900.

Quindi tutti i lamenti, che egli ha fatto, e che io riconosco giusti nel senso che si debba affrettare il compimento di queste opere, tanto necessarie per la Sardegna, e che è giustizia si facciano, non sono fondati per-

chè non vi ha che un solo stanziamento, quello del 1898-99, che avrebbe dovuto essere speso, mentre il secondo, è quello di cui stiamo parlando.

Pala. Siamo in deficienza di due anni!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Ringrazio vivamente l'onorevole relatore del bilancio di aver messo le cose a posto.

Onorevole Pala, è facile esagerare, ma nella Camera bisogna dire le cose, quali sono. Noi abbiamo due stanziamenti, non tre, onorevole Pala, e non vi sono residui, perchè la legge è recente.

Ella poi non ha ricordato un'altra cosa. Questa legge non solo divide la spesa in venti annualità, ma sottopone ogni progetto tanto per ciò, che riflette le bonifiche, quanto per ciò, che riflette i corsi d'acqua, ad una Commissione, di cui l'onorevole Pala non ha tenuto conto, ma della quale deve tener conto il ministro.

È bene che la Camera sia di ciò informata.

L'articolo 24 dice: « I progetti esecutivi delle opere, disposte nella presente legge, saranno compilati dal Corpo Reale del Genio civile e dal personale forestale per quanto concerne il rimboschimento, e, ove occorra, dal Corpo delle miniere, sotto la direzione di una Commissione, presieduta dall'ispettore del Genio civile, che dirige il Compartimento che comprende la Sardegna, e di cui faranno parte due ingegneri, delegati dal Consiglio provinciale della Provincia, in cui si debbono eseguire i lavori, l'ingegnere capo del Genio civile della Provincia e l'ispettore forestale. »

Quindi in questa Commissione il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici non è che il solo ispettore compartimentale.

Tutti i progetti debbono essere sottoposti a questa Commissione, e non è esatto quanto disse l'onorevole Pala che non si sia fatto nulla.

Onorevole Pala...

Pala. Chiedo di parlare per fatto personale.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Ma può domandare quello che vuole! (*Si ride*).

Senta, onorevole Pala, quel che si è fatto: si sono appaltate le opere di correzione dei corsi d'acqua di Quartucciu, Selargius e Set-

timo, per l'importo di lire 250,000. Ha capito, onorevole Pala?

Pala. Ho capito. (*Ilarità*).

Lacava, ministro dei lavori pubblici. E si procede nello studio di altri lavori, secondo le proposte della Commissione istituita in conformità dell'articolo 24 della legge (articolo che io or ora ho letto), e composta dei delegati del ministro dei lavori pubblici, del ministro di agricoltura, e delle Provincie interessate. Questo per quanto riguarda la correzione dei fiumi. Per quanto si attiene alle bonifiche, è vero che nessun lavoro è stato appaltato finora; ma ciò, perchè ai progetti che erano stati compilati dal Genio civile sono state prescritte alcune modificazioni da quella stessa Commissione che fu istituita in virtù dell'articolo 24 della legge: modificazioni le quali ora sono state ammesse anche dal Consiglio superiore.

Le opere che prima si appalteranno, giacchè il Consiglio superiore le ha approvate, sono quelle da farsi nella provincia di Sassari. Ecco dunque, onorevole Pala, che non è esatto quel che Ella viene a dire: che il Governo non fa nulla; che non ha fatto nulla. Non è questo il modo migliore di richiamare l'attenzione della Camera sulla Sardegna: poichè tutti quanti qui siamo, comprendiamo le necessità di quella patriottica Isola, e facciamo di tutto per concorrere con l'opera nostra al suo benessere materiale e morale.

Poi, l'onorevole Pala, che del resto è un mio buon amico personale, (*Si ride — Eh! eh!*) viene al suo *Delenda Carthago*; ogni giorno, egli viene a far la storia del porto di Terranova Pausania. Me la fece egli in Sardegna, e me l'ha replicata oggi. Ed ha ragione, poichè sono il primo a riconoscere che l'approdo a Terranova Pausania offrirebbe parecchi vantaggi.

Pala. Meno male che siamo sulla buona strada.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Però, viste le difficoltà manifestate circa i pericoli di questo approdo, l'onorevole Pala dice: fatene un temporaneo esperimento. Eh, *in anima vili*, non intendo ordinarlo. Quindi, ho preso altra via: cioè mi son diretto alla Commissione permanente, per sapere se si possa, o no, approdare a quel porto. In seguito al voto di questa Commissione, sono in corso gli studi per vedere se sia possibile ripristinare l'approdo a Terranova Pausania.

Detto questo, mi auguro che l'onorevole Pala, modificando le prime manifestazioni del suo pensiero, vorrà dichiararsi soddisfatto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala, per fatto personale. Ma si attenga al fatto personale.

Pala. L'onorevole collega Danieli ha cercato di dimostrare che, per questi lavori, si è fatto più di quello che non sia concesso dalla legge stessa.

S'inganna l'onorevole Danieli e la dimostrazione è nelle sue stesse confessioni e nei suoi voti. Io ho avvertito, ed Ella ha ammesso, che questi lavori, almeno per le bonifiche, potrebbero già essere principati, non solo perchè devono esistere i fondi, ma anche perchè, se erano lavori d'urgenza, dovevano d'urgenza attuarsi.

Ora lo scopo dell'urgenza è sparito: restano i danni permanenti, e l'onorevole Danieli non deve dimenticare che non v'ha maggior danno di una legge non eseguita secondo i suoi fini.

Rispondo poi all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che mi ha fatto l'onore di dirmi suo amico personale, complimento che io cordialmente contraccambio, che non ho esagerato niente, perchè è cosa di fatto che ai lavori ancora non si è posto mano; e, in quanto alla questione dello approdo, io dopo aver reso un doveroso omaggio alla iniziativa personale del ministro, uomo energico e quant'altri mai capace, perchè, rendendosi ragione della gravità della questione, si sia recato sul posto a vedere come stavano le cose, devo constatare che egli non mi ha dimostrato che io abbia esagerato; prendo però atto con viva compiacenza della dichiarazione che egli si sia persuaso che gli approdi debbano essere fatti a Terranova.

Quanto poi agli esperimenti *in anima vili*, io mi permetto di ricordare all'onorevole ministro, così sagace e così attento osservatore di uomini e di cose, che ha nel Gabinetto un collega più competente in queste cose, me lo permetta, di me o di lui.

Questo collega suo è il ministro della marina, che ha fatto l'esperimento con una nave della Regia marina della capacità di 2500 tonnellate, e l'esperimento è riuscito benissimo, perocchè entrò liberamente di giorno e di notte nel porto attuale di Terranova.

Ora se una nave da guerra di tale tonnellaggio può entrare nel porto, mi pare che

alcun dubbio non possa esserci per le navi che fanno il servizio postale fra Civitavecchia e Capo Figari, che hanno una capacità molto inferiore a quella nave da guerra, cioè di sole mille tonnellate incirca.

E questo fia suggerito...

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Sì, sì; ma altro è parlare di vapori della marina da guerra, altro di quelli di commercio.

Presidente. Così sono approvati i capitoli 179 e 180.

Capitolo 181. Concorso dello Stato alle opere della bonificazione interprovinciale di Burana concesse al relativo consorzio con la legge 30 dicembre 1892, n. 736 (6ª annualità), lire 523,196.

Capitolo 182. Studi relativi a bonifiche nuove, a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869, 4 luglio 1886, n. 3962 (serie 3ª) e 6 agosto 1893, n. 463, lire 28,000.

Spese generali per le bonifiche. — **Capitolo 183.** Spese casuali ed eventuali, sussidi a minori opere di bonifica, lire 10,000.

Capitolo 184. Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle bonifiche, lire 254,500.

Porti, spiagge, fari e fanali. — *Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, giusta la legge 2 agosto 1897, n. 349 (Spesa ripartita).* — *Porti di 1ª classe.* — **Capitolo 185.** Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, lire 990,000.

A questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Imperiale.

Imperiale. Mi era iscritto fino dal dicembre scorso sopra questo capitolo per esporre alcune considerazioni sull'argomento di cui molte altre volte mi sono occupato.

Per fortuna mia e della Camera, altri e più valenti di me, durante la discussione generale, hanno mietuto largamente nel mio campo. Non me ne dolgo; ringrazio anzi questi colleghi che hanno trattato in modo esauriente la questione; ringrazio soprattutto il mio amico, onorevole Cavagnari, che ha insistito molto opportunamente perchè il Governo ricordasse che, mentre si cercano dappertutto spazi liberi per depositi di vagoni, esiste nella parte orientale della città di Genova una vasta pianura, non ancora completamente sfruttata, che potrebbe facilmente allacciarsi al porto senza recare nessun nuovo

aggravio al bilancio, poichè nella legge dell'agosto 1897 sono stati stanziati i fondi per questo allacciamento. Questi fondi non si sono ancora spesi perchè esiste nelle convenzioni intervenute fra Municipio e Governo, una clausola sospensiva che allo stato delle cose, coll'urgenza di sfollare da tutti i lati il porto, coi molti lavori che si sono intrapresi sul molo vecchio, non ha più ragione di esistere.

E a questo proposito unisco le mie istanze a quelle dell'onorevole collega Cavagnari, perchè il ministro, che ha già non lievi titoli di benemeranza verso la città di Genova per aver studiato con amore la questione del porto, risolva prontamente anche questo importante problema dimostrando così di tenere nel dovuto conto i voti che ripetutamente furono espressi in proposito dal Municipio, e dalla Camera di commercio di Genova.

Ringrazio, ripeto, ancora una volta, i colleghi che con tanta competenza e così ampiamente hanno trattato prima di me l'argomento sul quale mi ero iscritto a parlare; e di questo fatto mi compiaccio non soltanto perchè in questo modo si è risparmiato a me ed alla Camera un discorso, ma perchè è anche un sintomo consolante del nuovo ambiente che si va formando intorno al problema che fino a poco tempo fa appassionava pochi deputati.

Ricordo che, appena entrato in questa Camera, quando la prima volta accennai a trattare la questione del porto di Genova, le mie prime parole furono accolte con un mormorio: Vagoni, vagoni. E si noti che di vagoni non avevo fatto cenno!

Adesso, tutt'al più si mormora: autonomia. Ed è un progresso. Allora lo scherzo cortese faceva, in certo modo, consistere tutta la questione così varia e complessa del porto di Genova in un provvedimento relativo al materiale rotabile; oggi, invece, accenna a quello che, se non soluzione del problema, almeno è tra i mezzi più efficaci per risolverla. E se questo mezzo fosse adottato dal Governo — come, se non erro, il ministro ha dichiarato nella discussione generale — io me ne compiacerei anche perchè questo fatto indicherebbe un nuovo indirizzo nella politica economica del Governo.

Mi spiego. Il bilancio dei lavori pubblici rappresenta la tradizione di un'epoca che non è più la nostra. Grave nel suo complesso di fronte alla somma disponibile dell'intero bi-

lancio dello Stato, esso è sproporzionato ai bisogni ai quali dovrebbe provvedere. Acque, bonifiche, strade, porti, ecc., tutti gli stanziamenti insomma, rappresentano il massimo sforzo che uno Stato, il quale vuole provvedere a tutto, può fare per non contentar nessuno. Così avviene che ogni ministro ha sempre la visione larga, chiara, precisa delle necessità che ci stringono e diventano di giorno in giorno più urgenti, ma quando deve scendere dal generale al particolare, dall'astratto al concreto, la questione si immiserisce. Si voleva e si doveva fare una nuova linea ferroviaria, e si fa un piccolo tronco di pochi chilometri; si voleva un porto e si fanno poche calate, e tutto ciò a furia di mille espedienti contabili, di storni, di piccole economie. Ciò pur troppo è accaduto, finora, anche per il porto di Genova.

Tutti sanno ormai che per mettere questo porto in condizioni di far fronte al traffico attuale, e a quello che si prevede in un prossimo avvenire, per convenientemente allacciarlo al nuovo valico del Sempione, occorrono a dir poco 400 milioni. Non dirò come questi 400 milioni debbano essere spesi perchè l'onorevole ministro sa meglio di me e la Camera conosce ormai quali siano le necessità attuali e urgenti del porto di Genova, e nessuno ignora che per lavori portuali, parchi di vagoni, linee ferroviarie, assolutamente indispensabili, la somma da me indicata è appena sufficiente. Si noti che questi milioni, lo ammettono tutti, bisognerebbe averli oggi; che sarebbe stato meglio averli avuti ieri; meglio ancora averli già spesi in gran parte. Stiamo invece cercando tuttora il modo di trovarli.

Riconosco che il Governo, da molto tempo, impensierito di questo stato di cose, e, preoccupandosi più specialmente dell'urgenza dei lavori portuali, nominò una Commissione perchè studiasse se non fosse il caso di compiere i lavori del porto coi proventi del porto stesso: sistema non nuovo ed applicato con fortuna all'estero ma nuovo all'Italia.

Il progetto trovò gli animi impreparati e sollevò molte opposizioni perchè si volle accompagnarlo con un progetto tecnico, al quale, non del tutto a torto, i maggiori interessati mossero appunto di essersi ispirato alle considerazioni di indole, diremo così, ferroviaria, in prevalenza sulle altre, e sulle marittime in ispecie. Ben fece l'ono-

revole Prinetti, allora ministro, a ritirarlo, perchè in questo modo ottenne si potesse fare subito qualche lavoro, e salvò nello stesso tempo il concetto che con definizione impropria chiamerò dell'autonomia.

Questo concetto oggi è risorto; esaminato coscienziosamente, ha dissipato le prevenzioni ed ora è accolto con favore anche da coloro che prima l'avevano combattuto. L'onorevole ministro ha oggi le mani libere, può, se vuole, presentare alla Camera un disegno di legge il quale, per caso abbastanza raro, concilierebbe l'interesse del bilancio colle aspirazioni dei contribuenti. E spero che l'onorevole ministro finirà per presentarlo, perchè non dubito che, studiando la questione, egli si è convinto non esservi mezzo nè più pratico nè più pronto per compiere quei lavori che sin dal 1893 erano dichiarati indispensabili, urgentissimi.

Non entrerò, per non anticipare la discussione, nel merito del progetto, anche perchè non conosco le opinioni dell'onorevole ministro in proposito. Dirò soltanto che secondo il progetto studiato dalla Commissione presieduta dal senatore Boccardo il provvedimento legislativo dovrebbe consistere, in complesso, nel dare al porto, da una parte, un'amministrazione più libera e quindi più provvida e più efficace, e d'altra parte a trovare nei proventi del porto stesso i mezzi per compiere i lavori. Per farla breve, è l'opera che dovrebbe pagar l'opera, concetto che, secondo me, potrebbe applicarsi con altra forma, alla soluzione di altri problemi, di quello ferroviario, per esempio, che non risolto, renderebbe quasi inutile l'assetto del porto.

Non sono qui per dare pareri e molto meno consigli all'onorevole ministro, ma egli è troppo oculato e savio amministratore per non trovare quella soluzione che, senza compromettere gl'interessi dello Stato per l'avvenire, lo metta in grado di eseguire sollecitamente quelle linee ferroviarie la cui esecuzione si impone in modo che ogni ulteriore ritardo potrebbe costituire un danno irreparabile per molti e gravissimi interessi della nazione ed anche per quelli del bilancio dello Stato.

L'epoca degli espedienti è finita, hanno detto tutti ed hanno detto bene, perchè le loro osservazioni rispecchiavano perfettamente le gravi necessità del momento e la coscienza pubblica.

Ma l'onorevole ministro che meglio d'ogni altro conosce queste necessità, aveva anche facile la risposta: con un bilancio di 78 milioni, di cui almeno dieci per spese di amministrazione, pur troppo tutta l'abilità del ministro si riduce appunto nel trovare questi espedienti.

Non è buon medico chi si limita a far la diagnosi, senza indicare i rimedi. Nel caso nostro, poi, l'ho detto altra volta e lo ripeto ancora, l'esposizione continua, clamorosa dell'insufficienza dei nostri porti e delle nostre ferrovie, può riuscire pericolosa. V'è chi segue con occhio non benevolo l'incremento dei nostri commerci, chi ha mezzi e volontà di insidiarlo e che potrebbe servirsi di queste constatazioni fatte così pubblicamente per sviare quelle correnti di traffico che naturalmente dovrebbero affluire ai nostri porti.

Tutti oramai conosciamo i nostri mali; è tempo di pensare ai rimedi. Troppo lungo e troppo vasto tema è questo perchè io possa trattarlo oggi, in questa discussione affrettata. Osservo soltanto che se il Governo è riuscito con leggi di protezione a creare nuove industrie, assai più facilmente e senza aggravio pei contribuenti potrebbe trovare il modo di far convergere i capitali verso quei commerci, e specialmente verso quelle industrie di trasporti che danno maggior sicurezza di garanzie e sono più prontamente e più sicuramente remunerative.

È un nuovo indirizzo di politica economica che io invoco, e che potrebbe riassumersi in uno Stato che rinunciando a fare da padre e da tutore con tutti, aiuterebbe più efficacemente i deboli, lasciando camminare i forti; in uno Stato che facesse poco per conto proprio, e permettesse che gli altri, quelli che possono, facessero molto.

So di parlare a chi pensa, su questo argomento, non oso dire come me, ma come un onorevole collega che siede accanto a lui, sul banco dei ministri, e che non sono molti giorni scriveva:

« Vi è un punto, a sicuri indizi riconoscibile, in cui l'intensità dell'azione amministrativa raggiunge il massimo, oltre il quale non può andare senza diventare, quale che sia la sua specifica giustificazione, non più benefica, ma deleteria per la società, da cui l'amministrazione trae i mezzi materiali e personali necessari all'azione sua. Gl'indizi principali sono due: la progres-

sione della spesa pubblica e la sua entità in rapporto alla entrata nazionale, che si traduce nella gravità della pressione tributaria; l'incremento della burocrazia e l'ipertrofia dei corpi politici ed amministrativi, tale che essi assorbano troppa parte delle forze mentali e morali della nazione. L'uno e l'altro fenomeno sono in Italia evidenti. Lo Stato italiano, costretto a creare in pochi anni, per sé medesimo e per la nazione, gli strumenti della propria conservazione e le condizioni più necessarie del vivere civile, non poteva non spingere al sommo grado tollerabile l'intensità dell'azione sua. Che a tal punto sia arrivato si spiega, anzi largamente si giustifica. Ma, se proseguisse nella medesima via, esso preparerebbe a sé medesimo ed alla nazione la decadenza, se non la rovina. »

E più sotto:

« La riscossa dell'economia nazionale, fortunatamente avviata, sarà compiuta per opera di lavoro, di associazione, di risparmio, di coltura, di moralità, che sono tutte opere di libertà. Falliremmo miseramente al comune intento, se ci adagiassimo nella illusione di vederla condotta a termine per coazione di autorità o per sovvenzioni di pubblico denaro. »

Così afferma e conclude l'onorevole ministro Salandra in un bellissimo articolo che ho finito di leggere pochi momenti prima di prendere la parola, e non è mestieri che io dica come e quanto questi pensieri corrispondano a quelle convinzioni le quali, più che acquisite, sono, direi così, innate nell'animo mio.

Il raccoglimento di questi ultimi anni, dopo tante e così gravi amarezze, è stato fecondo. L'onorevole ministro del tesoro ha constatato giustamente, nella sua esposizione finanziaria, il potente risveglio di nuove energie nel commercio e nell'industria. A questo risveglio lo Stato non può rimanere indifferente, a costo di esser giudicato ostile.

Una cosa sola io domando al Governo: per la smania di avere un'ingerenza in tutto, di dirigere tutto, non crei illusioni che generano delusioni pericolose; lasci fare molto, decida intanto e presto quellò che vuol fare, e lo faccia subito. La prontezza delle deliberazioni sarà il miglior titolo di benevolenza del Ministero verso il paese, che, al solito, è sempre più grato ai Governi che riescono a dargli la coscienza della propria forza,

del proprio valore, che non a quelli i quali vogliono assumersi il peso, sproporzionato ormai ad ogni forza umana, di promuovere il benessere universale.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. A me duole che l'onorevole Imperiale non abbia assistito alla discussione generale, perchè in quella occasione per ben due volte si parlò del porto di Genova. Io mi riporto quindi alle dichiarazioni che feci allora, tanto riguardo alle condizioni del porto, delle quali mi sono reso un esatto conto dopo la visita fatta, quanto riguardo ai provvedimenti che il Governo intende di proporre.

Circa l'autonomia del porto di Genova, io dissi poi che, per ora, non è il caso di discutere di un progetto che ancora non si sa come sarà proposto, e notai che la maggiore delle garanzie per Genova stava nel fatto che l'esame di quel problema fu affidato ad una Commissione presieduta da un genovese illustre, quale il senatore Boccardo.

Relativamente poi alla costruzione della galleria di Carignano, di cui si occupò l'onorevole Cavagnari, feci già dichiarazioni delle quali prego l'onorevole Imperiale di contentarsi.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni si intende approvato il capitolo 185.

Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate colla legge 14 luglio 1889, n. 6280 (serie 3ª) (Spese ripartite). Porti di 1ª categoria. — Capitolo 186. Porto di Napoli - Prolungamento del molo San Vincenzo - Arredamento e sistemazione di banchine, lire 111,850.

Capitolo 187. Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente, lire 12,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvo.

Salvo. Mi permetto di rivolgere poche parole all'onorevole ministro sullo stesso argomento del quale altra volta ho avuto l'onore di parlare alla Camera, voglio dire il prolungamento del molo di Porto Maurizio, per il quale si trova in bilancio da tre anni stanziata la somma di lire 10,000.

Si tratta del prolungamento del molo allo scopo non solamente di guarentire l'entrata ed uscita da questo porto di ricovero ma di garantire dalle mareggiate il finitimo porto di Oneglia, perchè anche questo si trova nelle stesse condizioni.

Il prolungamento quindi non solo avrebbe questo vantaggio di garantire il porto, ma anche di soddisfare ad un voto delle popolazioni, cioè che il porto Maurizio e il porto d'Oneglia divengano un porto solo che sarà di utilità grandissima alla navigazione. Dico di utilità grandissima non per fare un'affermazione, ma perchè i pratici ed i tecnici hanno riconosciuto che un porto di ricovero in quelle acque è necessario, imperocchè si verifica in pratica che i bastimenti che partono da Marsiglia e da Tolone e che vengono navigando alla volta del porto di Genova, arrivati al Capo-Mele trovano i così detti venti di contrasto che soffiano a rovescio, e sono quindi costretti a tornare indietro. Attualmente succede questo, che i velieri, se sono di grossa portata, non possono entrare nè nell'uno nè nell'altro dei due porti, perchè l'uno e l'altro sono insufficienti. Quindi succede che i bastimenti sono costretti di nuovo a rifare la strada, e talvolta sono spinti perfino al porto di Marsiglia. Quindi l'unione di questi due ricoveri la quale si potrà effettuare mediante il prolungamento del molo di levante e di Oneglia e il prolungamento del molo di porto Maurizio, potrà essere anche col tempo la base di quella ferrovia che è tanto sospirata da quelle popolazioni, creando così un porto unico che avrà una superficie d'acqua approssimativamente uguale a quella del porto di Genova.

Quindi questa ferrovia per la sua utilità può essere appajata con quella di cui si è parlato testè da uno dei nostri colleghi, cioè con la Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

Creda, onorevole ministro, che questa non è una suonata di campana del proprio campanile, ma è una campana nazionale perchè la Nizza-Ventimiglia è stata decretata quando era ministro il Depretis ed è un'opera patriottica in questo senso, che viene ad unire la popolazione staccata dalla necessità politica dalla madre patria nel 1860.

Io dico dunque, che il nostro porto unico che potrà risultare dal prolungamento del molo di ponente di porto Maurizio e del molo di Oneglia potrà essere la base di una ferrovia che unisca le Province piemontesi con la Liguria e serva anche al transito dei commerci.

Attendo quindi dall'onorevole ministro una parola che mi rassicuri in proposito, ritenendo che lo stanziamento delle 12 mila

lire sia inadeguato alla grandiosità del progetto e degli altri fini che vi si collegano.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Comincio da una dichiarazione. L'onorevole Salvo ha dato alle mie parole una portata diversa da quella che era nell'animo mio; ed infatti l'onorevole Rovasenda non ha mai potuto pensare che io dicendo che per la costruzione di 18 strade ferrate nelle diverse parti d'Italia (con una spesa preventivata di circa 440 milioni, e che non sappiamo a quanto poi ascenderà definitivamente) ciascuno può suonare la campana del suo campanile, abbia inteso di dire che la Cuneo-Ventimiglia risponda ad un interesse particolare. Io convergo e riconosco che ciascuna di quelle 18 ferrovie abbia una importanza nazionale, poichè tale la riconobbe una legge del Parlamento. Quindi, onorevole Salvo, non voglia farmi dire quello che io neppure ho pensato di dire.

Venendo alle sue raccomandazioni circa i porti di Porto Maurizio ed Oneglia, dirò che quanto al porto di Porto Maurizio vi sono due progetti per il prolungamento della calata Principe Tommaso di metri 65 e del Molo di ponente per metri 60, pel complessivo importo di 340 mila lire. L'onorevole Salvo domanda: ma come si farà fronte a questa spesa, quando voi avete solo 12 mila lire? Ma Ella sa che nel disegno di legge del quadriennio è proposta la spesa di un milione di lire per opere diverse, e da questo fondo sarà presa la somma necessaria per le opere da farsi a Porto Maurizio.

Quanto al porto di Oneglia, questo si trova in altre condizioni: prima di tutto è stato appaltato il lavoro di ampliamento e sistemazione della calata settentrionale per lire 108 mila da prelevarsi sul fondo degli imprevidi autorizzati dalla legge 14 luglio 1889, e fu stipulato il 3 luglio scorso un contratto dell'importo di lire 186 mila per lavori di riparazione dei danni al molo di Levante prodotti dalle mareggiate del novembre 1898. La relativa spesa sarà sostenuta coi fondi autorizzati dalla legge 27 aprile 1899, n. 165, mentre alle riparazioni indifferibili per l'importo di lire 31,000 si è già provveduto col fondo della manutenzione.

Salvo. Ringrazio e prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e gli faccio osservare che io aveva detto soltanto che

la mia osservazione aveva tratto a un interesse non particolare ma generale.

Presidente. Il capitolo 187 s'intende così approvato. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni ed interpellanze.

Si dia lettura delle domande d'interrogazione pervenute al banco della Presidenza.

Miniscalchi, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze per sapere le ragioni per cui dopo aver ordinato la sospensione della rata imposta terreni in dicembre per la provincia di Cosenza l'ha revocata con telegramma del 22 dicembre.

« D'Alife. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno sul divieto di entrare in Italia ai pellegrini francesi provenienti dalla provincia di Marsiglia.

« Cirmeni. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri della guerra e del tesoro per sapere quanti sono i superstiti della gloriosa spedizione di Marsala, e ciò ai riguardi della pensione loro assegnata.

« Schiratti. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno sui motivi che ritardano la giustizia che dovrebbe esser fatta ad un farmacista di Valdagno, al quale il signor prefetto di Vicenza proibì la vendita di medicinali, nonostante i pronunciati della Magistratura che ripetute volte legittimò l'apertura di farmacie nelle Provincie venete, in opposizione alle Normali Austriache del 1835 conformemente alla legge sanitaria del 1888.

« Venturi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli esteri, per sapere se e quale soluzione abbia avuto la vertenza col Governo austriaco circa il troppo noto incidente di Riva di Trento e se e quali disposizioni sieno state date per impedirne in avvenire la ripetizione.

« Luigi Lucchini. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri per sapere se e quali soddisfazioni abbia ottenute per l'incidente di Riva.

« Barzilai. »

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno, salvo quella dell'onorevole Cirmeni, alla quale l'onorevole ministro dell'interno ha dichiarato di voler rispondere subito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, per rispondere alla interrogazione dell'onorevole Cirmeni:

Pelloux, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Debbo rispondere all'onorevole Cirmeni che non vi è stato nessun divieto del ministro dell'interno.

Essendo avvenuti in Italia alcuni pochi casi di vaiuolo nero in persone provenienti dall'estero, ed appunto dalla parte di Marsiglia, il Governo ha stabilito, come era suo diritto e suo dovere, delle guarentigie, delle precauzioni, e le ha comunicate all'autorità di Marsiglia.

Pare che queste disposizioni non siano state comunicate in tempo ai pellegrini: fatto sta che questi arrivarono alla frontiera, senza che quelle disposizioni fossero state osservate; però sul sito si erano preparate le cose in modo che potessero essere applicate quelle misure alla frontiera stessa. Invece i pellegrini hanno preferito di tornare indietro e sono tornati. Non vi è assolutamente altro.

Del resto non occorre dire, che così si fa per l'interesse dei pellegrinaggi, perchè in fondo se avvenisse qui a Roma qualche caso di malattia importata a causa di precauzioni insufficienti sarebbe un danno e per Roma e per i pellegrinaggi stessi.

Aggiungo poi, che questa disposizione la quale è sembrata a prima vista, quando non si conosceva la cosa nei suoi particolari, una specie di vessazione contro i viaggiatori, è limitata solo alle provenienze dalla linea di Marsiglia ed è limitata alle carovane, ed è perfettamente conforme agli accordi internazionali. I viaggiatori isolati sono perfettamente liberi. Dunque nessun divieto: sono cautele necessarie che il Governo aveva il diritto ed il dovere di prendere, e ritengo che la Camera non può che approvarle completamente. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Cirmeni ha facoltà di parlare.

Cirmeni. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio delle sue dichiarazioni (*Si ride*) e mi dichiaro interamente soddisfatto.

Presidente. Si dia lettura delle interpellanze.

Miniscalchi, segretario legge:

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il presidente del Consiglio dei ministri e l'onorevole ministro dei culti circa gl'intendimenti del Governo sulla sistemazione definitiva del patrimonio delle Chiese Palatine di Puglia, e sul riordinamento amministrativo e gerarchico di esse.

« De Cesare, De Nicolò.

Presidente. Prego l'onorevole presidente del Consiglio di voler dire se accetta questa interpellanza.

Pelloux, presidente del Consiglio. L'accetto e vi risponderò al suo turno; come pure accetto, e vi sarà risposto al loro turno, le interpellanze presentate ieri, una dell'onorevole Vischi e l'altra degli onorevoli De Nicolò e De Prisco.

Sull'ordine dei lavori.

Arlotta. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Arlotta. Prego di voler iscrivere nell'ordine del giorno di domani il disegno di legge per le lotterie di Napoli e Verona, che ritorna dal Senato. Si tratta di un articolo unico di grandissima urgenza per quelle due intraprese, e pregherei la Camera di voler iscrivere questo disegno di legge nell'ordine del giorno di domani.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Lacava, ministro per i lavori pubblici. A nome dell'onorevole Carmine dichiaro che mi ha incaricato di accettare questa proposta.

Arlotta. Grazie.

Cambray-Digny. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cambray-Digny. Domando che la legge per l'acquisto dei quadri di Santa Maria Nuova in Firenze, che è all'ordine del giorno da gran tempo e che viene immediatamente dopo il

bilancio dell'entrata, sia iscritta, insieme alla legge di cui si è parlato ora nell'ordine del giorno della seduta di domani.

Pelloux, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Pelloux, presidente del Consiglio. Consento perfettamente, come si è già stabilito, che si metta all'ordine del giorno di domani la legge per la lotteria di Napoli, perchè ne riconosco l'urgenza, ma vorrei pregare la Camera di non venire così improvvisamente a proporre dei cambiamenti nell'ordine del giorno, cambiamenti che possono portare degli inconvenienti che non sono prevedibili al momento in cui li accettiamo. Infatti in questo momento generalmente la Camera non discute con piena conoscenza di ciò che le si domanda, come sarebbe desiderabile.

Prego quindi l'onorevole Cambray-Digny di non insistere nella sua proposta. La legge per Firenze viene immediatamente dopo il bilancio dell'entrata; si tratta dunque di una questione di pochi giorni, ma io non parlo per la cosa in sé stessa, ma per una questione di principio, perchè, ripeto, non conviene fare dei cambiamenti nell'ordine del giorno a meno che si tratti di materie importanti, poichè vengono poi fatte altre domande simili da altri deputati, domande davanti alle quali la Camera non sa come regolarsi. Io credo dunque che sia nell'interesse di tutti di seguire il sistema normale.

Cambray-Digny. Poichè si tratta di una legge che non può dar luogo a discussioni e che non porta nessun aggravio al bilancio, io aveva creduto che non vi fosse nessuna difficoltà, ma dal momento che l'onorevole presidente del Consiglio si oppone, io non insisto nella mia domanda.

Presidente. Allora domani, appena terminato il bilancio dei lavori pubblici, si discuterà la legge per le lotterie di Napoli e Verona che viene dal Senato; quanto alla legge per l'acquisto dei quadri di Santa Maria Nuova s'intende che verrà in discussione dopo il bilancio dell'entrata.

La seduta termina alle ore 18.40.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazioni.
2. Votazione per la nomina di un segretario dell'ufficio di Presidenza della Camera.
3. Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1899-900. (37).

Discussione del disegno di legge:

4. Concessione di due lotterie, in esenzione da tassa, in favore dell'Esposizione di igiene in Napoli e della Esposizione agricola-industriale in Verona (139-B) (*Modificato dal Senato*).

Discussione dei disegni di legge:

5. Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1899-900 (35).
6. Stato di previsione dell'Entrata per l'esercizio finanziario 1899-900 (31).

7. Acquisto dei quadri e degli oggetti d'arte dell'Arcispedale di S. Maria Nuova in Firenze a favore di detta città (144).

8. Sul servizio telefonico (3), (*Urgenza*).

9. Disposizioni per la conservazione della Laguna Veneta (54).

10. Disposizioni per la concessione delle rafferme ai militari del Corpo Reale Equipaggi (142).

11. Modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi (4). (*Urgenza*).

12. Modificazioni alle leggi per l'applicazione dell'imposta sui redditi di ricchezza mobile. (94)

13. Sull'Emigrazione. (97 e 97-bis)

14. Tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigrati italiani all'estero. (119)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.
