

XXVII.

1ª TORNATA DI VENERDÌ 30 NOVEMBRE 1900

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE PALBERTI.

INDICE.

Disegno di legge (Discussione)	Pag. 729
Bilancio dei lavori pubblici:	
AGNINI	738
BRANCA (ministro)	742
CAVAGNARI	734
CERIANA-MAYNERI	741
CIMORELLI	733
FILI-ASTOLFONE	730
IMPERIALE	730

La seduta comincia alle ore 10.

Ceriana-Mayneri, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata antimeridiana precedente, che è approvato.

Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di premissione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1900-1901.

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Primo iscritto a parlare è l'onorevole Fili-Astolfone.

Egli ne ha facoltà.

Fili-Astolfone. Io dirò brevissime parole, sia perchè si tratta di un bilancio già per metà esaurito, sia perchè non mi posso ripromettere che le mie parole trovino qualche eco

in chi rappresenta oggi il Ministero dei lavori pubblici, al quale ho avuto parecchie volte il dolore di esprimere le mie lagnanze per ciò che è accaduto a quella tale ferrovia che ora nominerò. Perciò sarò breve; e la mia brevità ha questo doppio scopo: di protestare fortemente, vivamente, gagliardamente contro la trascuranza del Governo ed anche, se mi permettono i colleghi di dirlo, del Parlamento per un diritto acquisito che per noi è stato violato.

L'altra osservazione, che io devo fare, si riferisce unicamente ad un passato, al quale l'onorevole Branca contrapponeva, una volta, bonariamente, in un suo discorso, la affermazione che, se egli fosse rimasto ministro, le cose sarebbero andate diversamente. Alludo, in una parola, alla linea ferroviaria Castelvetro-Porto Empedocle, che, per la legge del 1888, doveva esser compiuta nel 1892, mentre siamo all'anno di grazia 1900 e, non solo non è stata costruita questa linea, per la quale erano impostate in bilancio le somme, ma si è approvata quella tale legge che ne rimanda l'esecuzione; legge che il Governo della lesina ha creduto di regalare a quelle popolazioni, che aspettavano di veder rispettato il loro buon diritto.

Io non spero nessuna risposta dall'onorevole Branca, e farebbe male anche se egli me la facesse, perchè io non sarei così tranquillo, da sentirmi dire dal ministro una parola, che rincrudisse il sentimento che io

provo parlando di questa dolorosa questione, per la quale io lotto da tanto tempo nella Camera; e perciò avevo pregato l'ottimo e caro amico Mazziotti, succeduto come relatore di questo bilancio all'onorevole Danieli, di dire una viva parola sull'argomento in seno alla Giunta del bilancio e di farne un cenno nella sua relazione perchè almeno questo conforto mi fosse dato, di veder la cosa ricordata con un raggio di luce che compensasse il mio rammarico che sarà assoluto, implacabile.

Io voglio così tener desta e nell'animo mio e dinanzi al Parlamento una questione che tanto interessa una Provincia delle estreme parti d'Italia, una Provincia che è trattata dal Governo come se fosse composta di indigeni arrivati or ora nel consesso dell'unità nazionale.

Noi vediamo la sollecitudine del Governo nel soddisfare parecchie cose urgenti che appartengono ad altre regioni d'Italia e lo lodiamo.

Ma non possiamo spingere la nostra abnegazione sino ad assolvere questo Governo, quando esso trascura in modo così grave interessi dell'estrema parte d'Italia, non parlo della bassa Italia, dell'estrema parte alla quale non arriva alcun beneficio non solo, ma nemmeno alcuno di quei raggi di sole che si rispecchiano in tutte le altre Provincie del Regno. Ed è vero, siamo al mare, siamo alla costa africana, onorevole Branca, e possiamo essere trascurati specialmente con quella indifferenza e con quella trascuranza, che è propria di quei Governi, pei quali là dove è più forte il sentimento del patriottismo, là maggiormente si deve destare il malcontento delle popolazioni.

Ed ho finito: sarà questa la terza o la quarta volta che ho parlato con una certa vivacità.

L'onorevole Branca già ne ebbe una di interpellanze da me rivoltagli a questo proposito; mi dispiace che capiti ancora a lui di dover ricevere pur questa volta ancora l'espressione del mio rammarico, che non si muta e non si può mutare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. C'ero preparato!

Fili Astolfone. È quindi in linea di protesta e di memoria, per tener viva l'attenzione del Paese e del Parlamento sopra questo gravissimo sconcio, che io ho pronunziato oggi queste poche parole, magra soddisfazione alla

quale io mi sono attaccato perchè del resto mi sarebbe mancato un altro mezzo per poter dire al Governo come io la penso e come si dovrebbe operare. (*Commenti*).

Presidente. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Imperiale.

Imperiale. Parlo in tema obbligato ed in circostanze non diverse da quelle in cui già parlai altra volta. Non è quindi fuor di proposito che io ripeta osservazioni già fatte e rivolga all'onorevole ministro Branca domande che già in altro tempo rivolsi ai suoi predecessori.

Il bilancio dei lavori pubblici, ho detto qui, pochi mesi or sono, grave nel suo complesso di fronte alle somme disponibili dell'intero bilancio dello Stato, è purtroppo sproporzionato alle esigenze alle quali dovrebbe provvedere; e rappresenta, in certo modo, il massimo sforzo fatto da chi, volendo pensare a tutti, finisce per non contentare alcuno. E mentre si proclama continuamente che la politica degli espedienti deve essere abbandonata — con un bilancio di 79 milioni, 10 dei quali sono devoluti a spese di amministrazione, che dovrebbe provvedere a ferrovie, porti e bonifiche, a tutti gli stanziamenti insomma compresi nei suoi numerosi titoli e capitoli — l'abilità di un ministro consiste appunto nel trovar questi espedienti. Così, la visione, larga, precisa di quello che si dovrebbe fare, svanisce di continuo nella ricerca del provvedimento, destinato a conciliare due termini quasi inconciliabili: la mancanza dei mezzi e le necessità gravi, imperiose del Paese. Si dovrebbe fare una ferrovia e si propone un piccolo tronco di pochi chilometri; si dovrebbe sistemare un porto e si fanno soltanto pochi metri di calata; e tutto questo, a furia di espedienti contabili, di storni e di piccole economie.

Questo è il caso generale. Scendendo poi al caso particolare, purtroppo tutto questo è accaduto e accade tuttora a proposito del porto di Genova.

Il destino, chiamiamolo così, ha voluto che questo porto, più rapidamente di quello che le Commissioni governative avessero preveduto, con lo sviluppo del suo traffico, che da 850 mila tonnellate, quale era nel 1873, è salito a 5 milioni di tonnellate nel 1899, entrasse in concorrenza con i maggiori porti esteri e con Marsiglia soprattutto.

Il Governo, il quale, con i lavori di ingrandimento del porto e della succursale dei

Giovi, aveva forse creduto di avere adempiuto largamente all'obbligo suo, dovette constatare ufficialmente, nello stesso anno in cui quei lavori stavano per compiersi, che essi erano già insufficienti al traffico che allora si svolgeva nel porto; e dovette riconoscere, pure ufficialmente, che altri lavori erano urgenti; e fra questi, urgentissimi, l'aumento di 5 mila metri lineari di calate e l'apertura di un nuovo valico attraverso l'Appennino.

Questa constatazione venne fatta nel 1893, e mentre nei sette anni che sono trascorsi da quell'epoca ad oggi, il traffico ha superato di un milione di tonnellate le previsioni fatte allora dalla Commissione governativa, mentre gli altri porti, con cui ci siamo messi in concorrenza, si sono armati febbrilmente di nuovi impianti, di nuovi macchinari e stanno provvedendo a nuovi sbocchi, nel porto di Genova, da un anno circa, si è cominciato qualche lavoro, che aumenterà forse di due mila metri lineari la potenzialità delle calate, si è studiato un impianto di un parco di vagoni e si parla di tanto in tanto di una sistemazione generale del porto e di un valico attraverso l'Appennino.

E alla vigilia dell'apertura del Sempione, mentre si dovrebbero già collocare i binari sulle linee ferroviarie, che devono collegare il porto e i grandi centri industriali, con questo nuovo sbocco che sta per aprirsi al commercio, ignoriamo ancora se si siano trovati i mezzi per impiantare quel parco di vagoni da tanto tempo promesso e che rappresenta il *minimum* dei ripieghi proposti per aumentare la potenzialità, ormai quasi esaurita, delle linee ferroviarie che servono il porto.

Non parlo poi della continua e periodica mancanza di materiale ferroviario, nè di tutti i ritardi nei lavori che sono già appaltati o per i quali esistono già i fondi; di tutta l'ostilità inconcepibile nel negare, per esempio, l'allacciamento del porto con la parte orientale della città.

Constato solamente il fatto doloroso, che, e oggi stesso l'onorevole Branca ci dicesse che ha provveduto a tutto e che ha trovato mezzi, non solo per fare il parco dei vagoni, ma per sistemare completamente il porto e per fare il nuovo valico attraverso l'Appennino; e se le deliberazioni in proposito fossero prese oggi stesso, esse sarebbero in certo modo tardive; perchè il Sempione

si aprirà tra il 1904 ed il 1905 e con i nostri sistemi amministrativi, forse in quell'epoca, si preparerebbero i capitolati d'appalto per i lavori deliberati.

Intendiamoci: di tutto questo non do colpa ad alcun ministro. Devo riconoscere anzi, che da molti anni tutti i ministri dei lavori pubblici, che si sono succeduti a quel dicastero, si sono occupati con grande amore e con grande interesse della importante questione; dall'onorevole Saracco, che con larghezza di vedute aveva forse intuito la vera soluzione del problema, dall'onorevole Prinetti, che ha fatto votare le convenzioni dell'agosto 1897; all'onorevole Lacava il quale ha quasi portato a termine la questione difficile del rifornimento del materiale ferroviario e che ha studiato con amore grandissimo, in tutto il suo complesso, il grave quesito.

Ma il pubblico non vede e non conosce tutti questi studi e certamente non apprezza tutti gli sforzi di intelligenza e di energia che sono necessari, ormai, a qualunque ministro, per condurre in porto qualsiasi progetto. Il pubblico non sa di studi, non si accontenta di promesse, e giudica soltanto dai fatti. E da noi, a Genova, ragiona così: il commercio ha bisogno di risoluzioni pronte ed energiche, che provvedano al presente e prevedano l'avvenire. Il Governo, il quale dovrebbe prendere queste risoluzioni spontaneamente, aspetta quasi sempre di avere l'acqua alla gola, ed i provvedimenti suoi sono spesso inadeguati, ed arrivano quasi sempre in ritardo.

Bruccia un capannone nel porto di Genova; e gli avanzi dell'incendio rimangono per un anno e mezzo sulla calata, non perchè manchino i denari, ma perchè le autorità portuali non riescono a mettersi d'accordo per eseguire i lavori.

Ogni modesto negoziante conosce quali siano i movimenti periodici delle merci, ed è in grado di prevedere in tempo utile quelle oscillazioni dei mercati e quelle altre cause che producono affluenza straordinaria di un certo genere di merci in epoche non consuete. Quanti studi, quante Commissioni, quante relazioni ci sono volute invece perchè il Governo facesse suoi i calcoli di ogni modesto negoziante, dimostrando di aver compreso che le richieste continue e insistenti di un aumento di materiale di trasporto, non rispondevano già, come qual-

cuno ha detto, a meschini espedienti elettorali, a querimonie interessate di speculatori, ma a necessità gravi ed imperiose del commercio nazionale!

E così di seguito. Si è promesso tante volte, di studiare una sistemazione generale del porto, e un'amministrazione di questo. Gli studi si sono fatti, ma sono sempre rimasti allo stato di studi e di promesse.

Cattivo e pericoloso sistema questo di creare speranze, che sono poi continuamente deluse, perchè le delusioni in questa materia creano più sovversivi di ogni propaganda anarchica, e della stessa miseria.

Appartengo da lunghi anni al Consiglio comunale di Genova, consiglio più o meno liberale, ma sempre composto di uomini d'ordine e conservatori, e non ricordo che siano mai passati quattro o cinque mesi, senza che il Consiglio ad unanimità abbia votato una vibrata protesta contro il Governo, protesta che qualche volta ha preso anche il tono della minaccia. Minacce innocue, se si vuole, ma che rispecchiano uno stato di animi non passeggero, ma permanente, e direi quasi, cronico; che ora si rivela con un voto del consiglio comunale, che aderisce al movimento per le autonomie comunali iniziato dai Consigli certamente meno conservatori del nostro; domani, con una diffidenza talora eccessiva, verso le promesse di questo o di quel ministro.

Perchè perpetuare questa lotta continua tra il desiderio e la realtà, tra l'accertata insufficienza del bilancio e le necessità del paese? Perchè non dire francamente la verità, e confessare che lo Stato non può far tutto, e dire, a quelli che vogliono e possono fare: fate?

Ritornando al caso concreto, ricorderò a questo proposito, che Genova, la quale da molti anni giustamente si agita perchè il meraviglioso sviluppo del suo traffico non si arresti, perchè le correnti che non a lei sola, ma a tutta Italia portano il benessere e la ricchezza, non siano deviate nè inaridite, ha domandato al Governo che la sistemazione del suo porto, che dovrebbe essere cura nazionale, fosse affidata a chi nel porto vive e lavora. Questa domanda di Genova fu accolta dapprima con favore dal Governo, il quale nominò una commissione presieduta dal senatore Boccardo, che concretò le sue proposte in un disegno di legge che istituiva un Consorzio al quale dovevano affidarsi e la esecuzione

dei lavori necessari al porto e l'amministrazione del porto stesso.

Chiamati ad esaminare questo progetto i maggiori interessati, cioè gli enti locali e i commercianti, dichiararono che, salvo qualche modificazione più di forma che di sostanza, l'accettavano, sebbene questo progetto non rappresentasse il *desideratum* del commercio, affermandosi disposti a nuovi sacrifici purchè qualche cosa si facesse e presto.

Perchè trascurare queste dichiarazioni questa splendida manifestazione di energia? Perchè non tentare questo esperimento di savio decentramento amministrativo? Perchè non tentare, d'altra parte, di applicare ad altri casi i concetti informativi di questo progetto che si potrebbero riassumere nella formula: *dell'opera che paga l'opera*; alla soluzione per esempio di quel problema ferroviario, che non può essere disgiunto da quello portuario propriamente detto?

Lo Stato che, con leggi di protezione, ha saputo creare nuove industrie, potrebbe — ho già detto altra volta — con tutte le cautele volute, senza compromettere gli interessi presenti ed avvenire dell'Erario, trovare il modo di far convergere le energie del Paese i capitali privati, appunto verso i commerci e queste industrie dei trasporti, che, mentre offrono più sicure garanzie, sono più largamente e più propriamente remunerative.

Perchè non inaugurare in questo senso un nuovo indirizzo di quella che chiamerò politica economica, informata al concetto che assai pedestremente riassumo in quello di uno Stato che, rinunciando a voler fare tutto e a tutto provvedere, si contentasse di aiutare i deboli non creando continuamente ostacoli all'azione di coloro che possono vogliono fare?

Non dica l'onorevole ministro che oggi non può rispondere a queste mie domande che non può esprimere il suo pensiero a questo proposito. Alla sua mente acuta di studioso e di uomo di Stato il problema non può riescir nuovo; ed egli in questo momento a cui tutti aspettiamo di conoscere le idee del Ministero di fronte ai problemi economici che forse più dei politici agitano il Paese ha il dovere di pronunziare una parola.

Mi auguro che questa parola sia tale da provare che il Ministero, il quale ha molto lodevolmente adempiuto alla prima parte del suo programma, pacificando gli animi

vuole anche cominciare a comporre il grave dissidio che esiste, e che è inutile dissimulare, fra Governo e Paese; dissidio o almeno diffidenza grave dappertutto, ma in modo speciale dove più si lavora e produce, e dove sembra che l'azione del Governo continuamente contrasti o almeno ritardi l'espansione voluta e necessaria di ogni energia. (*Vive approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cimorelli.

Cimorelli. L'onorevole Imperiale, simpatico ed autorevole rappresentante di Genova, ha sostenuto con parola facile ed ornata gli interessi della sua città: io, modesto rappresentante del Molise, vengo a porre innanzi alla Camera una questione che interessa altamente i nostri montuosi paesi.

Lo Stato italiano ha fatto molto per le strade rotabili comunali; nel 1860 nelle nostre Provincie c'erano pochissime strade e le comunicazioni erano assai difficili; specialmente i paesi situati sul culmine di montagne erano quasi segregati dal mondo; e la Provincia mia, che è montuosa come la Basilicata cui appartiene l'illustre ministro, aveva pochissime strade.

A questa deplorabile condizione di cose ha provveduto lo Stato italiano con la legge sulle strade obbligatorie, ma questa legge portò conseguenze finanziarie molto gravi in danno dello Stato medesimo; ed allora di queste conseguenze finanziarie si impensierì grandemente l'onorevole Saracco, e la legge sulle strade comunali obbligatorie, nei suoi effetti, fu sospesa con la legge del 1894. Parecchi Comuni si erano affrettati a giovare delle disposizioni della legge sulle strade comunali obbligatorie e quindi la rete stradale fu largamente sviluppata. Vi furono pure anche amministratori indolenti; e però non pochi Comuni sono rimasti senza la strada.

Io ho preso a parlare per domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici tre cose.

Come si vuol mantenere le strade finora costruite? Come si vuol provvedere alle riparazioni di cui hanno bisogno? Ed infine in che modo s'intende di venire in aiuto di quelle amministrazioni comunali che non completarono le loro strade?

Le strade comunali obbligatorie furono costruite; ma, o per indolenza, o per impo-

tenza di talune amministrazioni, parecchie di queste strade vanno deperendo.

Io domando: vuole l'onorevole ministro dei lavori pubblici ripresentare il disegno di legge, che fu presentato già dal suo predecessore, onorevole Lacava, per la manutenzione delle strade obbligatorie, addossando la manutenzione medesima alle Provincie? È inutile che io dimostri la convenienza e la opportunità di questo concetto dell'onorevole Lacava.

L'onorevole ministro converrà con me che le Provincie sono in condizioni molto più agevoli per poter provvedere alla manutenzione delle strade. Un capitale tanto ingente è stato investito nella costruzione delle strade, che sarebbe un peccato, sarebbe cosa assai deplorabile che andasse perduto, pel deperimento continuo delle strade comunali obbligatorie. Sappiamo bene che gli amministratori di molti piccoli Comuni, talvolta per indolenza, talvolta per difetto di mezzi, e perchè non hanno uffici tecnici ed impiegati, i quali sorvegliano, non possono provvedere al mantenimento regolare delle strade medesime, mentre le Provincie, che hanno uffici tecnici ed impiegati a dovizia, a questo mantenimento potrebbero facilmente provvedere.

Io domando: ha in mente l'onorevole Branca di ripresentare questo progetto per la manutenzione e riparazione delle strade comunali obbligatorie? Come già ho detto, molte delle strade comunali obbligatorie costruite deperiscono, parecchi ponti sono caduti e in tante parti le strade sono in condizioni rovinose, addirittura impraticabili. Potrebbero bene le Provincie non solo addossarsi l'obbligo di mantenerle, ma anche di ripararle. Ed io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici anche un altro disegno di legge.

I Comuni, i quali furono sollecitati nel costruire le strade obbligatorie, a tempo debito, si sono procurati questo grande beneficio, ma vi furono anche altri Comuni, i quali non erano in grado di poter sostenere le spese, che erano necessarie per la costruzione delle strade medesime e questi Comuni ne sono rimasti privi. Taluni altri hanno cominciato la costruzione di queste strade obbligatorie, ma per difetti di mezzi l'hanno lasciata sospesa. Io vorrei quindi che l'onorevole ministro Branca andasse più oltre del suo predecessore, onorevole Lacava, addos-

sando a carico delle Provincie la manutenzione e la riparazione delle strade obbligatorie, già costruite; si seguirebbe l'esempio di parecchie Provincie; le quali appunto si sono assunte il carico di provvedere alla riparazione e alla manutenzione delle strade comunali obbligatorie. E debbo dirlo ad onore di un nostro egregio collega, l'onorevole Falconi, il quale, presidente del Consiglio provinciale di Molise, si fece antesignano di questo principio ed ottenne che le strade comunali obbligatorie fossero dichiarate provinciali e mantenute dalla Provincia.

Ma io vorrei qualche cosa di più e domando al ministro dei lavori pubblici, se non sia giusto aiutare anche i piccoli Comuni, i quali cominciarono la costruzione delle strade obbligatorie, ma poi non le finirono per difficoltà finanziarie. Siccome vi erano da costruire grandi opere di arte e talvolta ponti costosissimi, i piccoli Comuni non ebbero la forza di provvedere al completamento delle strade medesime.

Perchè lo Stato non deve fornire ai Comuni il modo di finire queste vie? Non già io domando al Ministero ed alla Camera di tornare nuovamente alle disposizioni della legge sulle strade comunali obbligatorie che fu sospesa nei suoi effetti da quella del 1894, ma domando che il Ministero voglia ripresentare il progetto già presentato dall'onorevole Lacava, con cui si autorizzavano i Comuni di prendere a prestito dalla Cassa dei Depositi le somme necessarie per estinguere i debiti contratti appunto per la costruzione delle strade obbligatorie ed aggiungo di prendere a prestito dalla stessa Cassa a mitissimo interesse anche quelle somme che sono necessarie per completare le strade stesse.

Raccomando quindi vivamente al ministro che ripresenti questo disegno di legge così ampliato alla Camera, ed in tal modo saranno autorizzati i Comuni che hanno debito ad estinguerli; e quelli che hanno lasciato a mezzo la costruzione delle vie a completarla, facendo debiti con la Cassa depositi.

Io credo che, trattandosi d'interessi così rilevanti, non di questa o quella Provincia, sibbene d'indole generale, l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà continuare l'opera così opportunamente iniziata dall'onorevole ministro Lacava, sviluppandola anche di più, dando cioè balia ai piccoli Co-

muni, che sono privi attualmente di strade, di costruirle con denaro preso a prestito dalla Cassa depositi a mitissimo interesse. (Bravo!)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

Cavagnari. Onorevoli colleghi, mi ha dato motivo di prendere a parlare durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici una interpellanza che insieme al collega Imperiale abbiamo presentato ora è poco tempo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e della quale io credo opportuno di rammentare il testo alla Camera: « I sottoscritti domandano d'interpellare il ministro dei lavori pubblici al fine di mettere in armonia la lettera spedita dal Ministero al municipio di Genova in data 26 ottobre decorso: 1° col disposto dall'articolo 6 della legge-convenzione 2 agosto 1897 riflettente l'allacciamento della parte orientale del porto di Genova con la stazione Brignole; 2° colle sempre crescenti esigenze del traffico portuario; 3° colle ripetute istanze della cittadinanza genovese nelle sue legal rappresentanze. Ed anche per vedere se non sia il caso di sostituire, alle eccezioni dilatorie che si frappongono per differire i lavori, un procedimento di esecuzione rispondente alle leggi ed all'urgenza della situazione. »

Parlo anche per interpretare a viva voce i voti, i sentimenti e le istanze di tutta Genova, la quale ad ogni tratto è obbligata a richiamare il ministro dei lavori pubblici all'osservanza della legge, e della Convenzione del 2 agosto 1897, intervenuta tra il Governo e quel municipio, specialmente in rapporto a quanto è stabilito nell'articolo della Convenzione stessa.

Credo anche di interpretare il pensiero dell'onorevole collega Fiamberti, il quale ha presentato al riguardo una interrogazione ed interpreto il pensiero ed il sentimento dell'onorevole collega ed amico Fasce, il quale cortesemente me ne ha dato l'incarico.

Il Governo, mentre le succedentisi Commissioni, le quali, come ben diceva poc'ora il collega Imperiale, andavano studiando e studiavano ancora ciò che v'è da fare a riguardo del porto di Genova (e per le quali Commissioni, si potrebbe ripetere il: *dum Ron consulitur Saguntum expugnatur*) mentre tutte queste Commissioni studiavano e studia-

ancora, nel 1897 ha dovuto riconoscere, che lavori di una assoluta e urgente necessità si imponevano, a meno che non si fosse voluto che la corrente di traffico che le condizioni geografiche del porto di Genova avevano attratto venisse fuorviata.

Dico che nel 1897 il ministro del tempo riconobbe la necessità di provvedere a queste opere, le quali non consentivano assolutamente dilazione di sorta. Di fatti si legge nella relazione dell'onorevole Prinetti, ministro di allora, quanto segue:

« Intorno a queste nuove opere urgenti non occorre spendere molte parole, perchè ormai ne è notoria la necessità »; e più sotto: « anche il servizio di cabotaggio esige maggiore spazio onde potersi svolgere convenientemente ».

A queste considerazioni, che si leggono nella relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge, fa eco la relazione della Giunta generale del bilancio, la quale, per mezzo di uno dei suoi più autorevoli membri, il collega Giovanelli, così si esprime: « Il semplice ritardo nel compimento delle opere necessarie a mantenere, facilitare ed aumentare quelle correnti commerciali che furono attratte al primo porto italiano dall'apertura dei transiti ferroviari sotto le Alpi che ricingono il nostro paese ad occidente ed a settentrione, fatalmente non sarà una semplice sosta, ma sarà un regresso a cancellare le funeste conseguenze del quale ogni sacrificio non parrà troppo grave all'amor proprio italiano, ma più di tutto al bene inteso suo interesse ».

Queste erano le considerazioni le quali imponevano la presentazione del disegno di legge, approvante la convenzione intervenuta tra il municipio di Genova e il Governo. Notate che, siccome i ministri facevano vedere come il bilancio non consentisse agravi, il municipio di Genova aveva consentito di anticipare la spesa e si contentava, come si contenta, di ricevere in rimborso dallo Stato una somma annuale: questo anche per dimostrare l'urgenza assoluta che si procedesse immediatamente ai lavori. Quella legge, onorevoli colleghi, reca la data, come ho detto, del 2 agosto 1897. Mi ricordo che, quando si discusse l'articolo 6 della Convenzione, nel quale trattavasi della galleria di allacciamento della parte orientale del porto con la stazione del Bisagno, insieme al

collega Farina (che mi dispiace di non vedere fra noi, specialmente in questa circostanza) interpreti sempre dei voti della cittadinanza genovese e di tutti i colleghi della Liguria, noi sostenemmo che una certa clausola sospensiva inserita in quell'articolo era una di quelle clausole condizionali le quali diventano nulle e di nessun effetto in quanto che la condizione si verifica appena la clausola è posta.

Con tutto questo noi domandiamo all'onorevole ministro, siccome abbiamo già rivolto la stessa domanda a qualcuno dei suoi predecessori: come va, onorevole ministro, che dal 1897 infino ad oggi non si è ancora pensato ad allacciare questa parte importantissima del porto di Genova con la stazione orientale? Quali sono i motivi di questo ritardo? Onorevole ministro, noi oggi non vi domandiamo più di togliere quella condizione sospensiva che è nella Convenzione.

Noi fummo facili profeti, quando dicemmo al vostro predecessore: guardate, che questa condizione è inutile perchè il movimento degli ottanta vagoni, al quale voi subordinate l'allacciamento della parte orientale del porto con la stazione del Bisagno si verificherà *longe et ultra*, anzi sarà subito duplicato; non saranno ottanta vagoni che si muoveranno dal molo vecchio, ma saranno per lo meno 160 fino dai primi del 1901. Vi dico, onorevole ministro, che noi fummo facili profeti, imperocchè il molo vecchio smantellandosi ha abbandonato le sue qualità di baluardo messo a difesa, una volta, della gloriosa bandiera di San Giorgio, e fino a questi ultimi tempi dell'italiano vessillo, ed ha visto sorgere, scuotendosi dal lungo letargo, nuove opere grandiose, magazzini generali, impianti di binari; tutte opere intese non a guerra, ma al benefico sviluppo del traffico e del commercio portuale.

Una relazione dell'Amministrazione di quei magazzini generali, che ho qui, dice che nel 1901 questi (e notate che si tratta solo della costruzione di una parte di quei magazzini, cioè del gruppo nord) daranno un movimento di 200 vagoni al giorno. Dunque vedete quanto fosse inutile quella clausola dell'articolo 6 con cui, in certo modo, si tentava sospendere l'esecuzione dell'allacciamento: dunque vedete quanto fosse urgente, fino da allora, come vi dicevamo noi, che quegli studi fossero fatti, che a quell'allaccia-

mento fosse provveduto. Ma vi è di più, onorevole ministro: non si tratta solo del gruppo dei magazzini generali che si costruiscono al nord del molo vecchio: un altro gruppo di magazzini generali si sta costruendo anche al sud, a sarà ultimato prima che finisca il 1902.

Che cosa si risponde a questa gente, a tutto questo movimento che si farà sulla penisola del molo vecchio? Risponderemo forse che studieremo o che stiamo ancora studiando? No, onorevole ministro! Io non vi dico che studiate, perchè son persuaso che avrete già studiato prima, ma vi dico soltanto: date esecuzione alla legge! Questo è il vostro mandato, questo è il dovere del potere esecutivo, tanto più quando, eseguendo la legge, non soltanto si compie il dovere principale del potere esecutivo, ma si risponde ad impellenti necessità di servizio come sono quelle che mi onoro di denunciarvi.

Onorevole ministro, voi sapete, e ve lo ha detto poc'anzi con la sua eloquente parola il collega Imperiale, come il movimento del traffico portuale abbia *longe et ultra* superato tutte le previsioni fatte dalla Commissione ministeriale; voi sapete che nel 1903 avremo tutto quel movimento di sei milioni e più di tonnellate che fu preventivato dalla Commissione del 1893, presieduta dal senatore Gadda, pel 1913.

Ebbene, onorevole ministro: sapete quale movimento, nel 1903, si effettuerà, in base alla costruzione dei magazzini generali, in base a quei due scali che la convenzione stabilisce doversi costruire, pel cabotaggio, nella parte orientale del porto? Io piglio i dati della Commissione ministeriale. Per quanto concerne i lavori del molo interno destinato al commercio di transito saranno 630 mila tonnellate all'anno; per quanto concerne il movimento del cabotaggio, sempre secondo i calcoli della Commissione ministeriale, noi arriveremo a 1,250,000 tonnellate all'anno. Così che sulla penisola del molo vecchio, nel 1903, avremo un movimento di più di 1,800,000 tonnellate di mercanzia. La quale mercanzia, secondo calcoli che io non ripeto qui alla Camera, porterà un movimento giornaliero, in media, di 480 vagoni. Ecco i famosi 80 vagoni, allegati dalla Convenzione; ed ecco, onorevole ministro, (e mi piace di ripeterlo tanto per voi quanto per coloro i quali furono autori di questa clausola e la imposero al municipio

di Genova), come fummo facili profeti nel dire che il movimento nel molo vecchio oltrepasserà (e di quanto!) gli 80 vagoni. Ebbene; rimpetto a questo risultato, che cosa abbiamo fatto noi? Quale sbocco abbiamo preparato?

Non vi parlo dei valichi appenninici e di quelli delle Alpi: di qualche cosa più modesta io vi parlo. Che cosa abbiamo fatto per fare uscire questi vagoni dalla penisola del molo vecchio? Perchè io credo che voi non abbiate secondato il progetto di taluni i quali, pur di non andare alla stazione orientale, hanno presentato al municipio di Genova un progetto tubolare, molto tubolare, di una galleria subacquea che dal fondo del molo vecchio dovrebbe andare fino alla lanterna. Io credo che forse questo progetto non sia giunto fino a voi, perchè è abbastanza strano.

Ma, torno a dire: che cosa abbiamo fatto, onorevole ministro? Studiamo sempre, onorevole ministro? Ma questi vagoni bisognerà pure che escano dalla penisola del molo vecchio. La Commissione, prima d'ora, ha veduta ed esaminata la condizione del porto. E dico: prima d'ora, perchè questa Commissione ha fatto udire la sua voce fino dal 1893; e qui, altre volte, si è detto e ripetuto che il movimento del molo vecchio non può svilupparsi lungo la piazza Caricamento: perchè là vi è tale una ristrettezza che non è possibile avere il desiderato sviluppo del movimento per quella linea, la quale inoltre è già occupata dal movimento che in quegli scali si va facendo. Nè io starò a dimostrarvi questo con parole mie...

(L'oratore cessa di parlare).

Presidente. Continui, onorevole Cavagnari.

Cavagnari. Se il ministro non sta attento...

Branca, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Cavagnari, la questione la conosco forse quanto Lei: l'abbiamo trattata spesse volte insieme.

Cavagnari. Ella la conosce sicuramente meglio di me; ed è appunto per questo che mi affidavo che l'allacciamento fosse fatto, e che mi permetto di domandare perchè non sia stato fatto. D'altronde, per dimostrare che da piazza Caricamento non è possibile convogliare questo movimento, mi servirò delle parole della Commissione stessa incaricata di esaminare e di riferire. Già nella risposta al questionario della Commissione ministeriale, si legge che l'Amministrazione marittima dello

Stato invoca l'allacciamento del molo vecchio con la ferrovia orientale, » perchè, si dice, che anche con il riempimento del Mandraccio la potenzialità ferroviaria in quel lato del porto non potrà essere accresciuta per lo strozzamento che si avrebbe nell'angusta calata del porto franco, cioè della piazza Caricamento. »

E qui aggiunge altre considerazioni che per brevità ometto. Ora ecco cosa soggiunge in proposito la Commissione ministeriale presieduta dal senatore Gadda:

« Lo scalo di piazza Caricamento locale e comune ai binari con lo scalo marittimo è minimo, e questo, aperto solo nel 1888, è ristrettissimo, manca di binari anche per il movimento attuale. Ma l'ampliamento di questo scalo è praticamente impossibile perchè completamente racchiuso tra il porto franco, la calata e strade pubbliche importantissime; non vi è quindi altro mezzo di provvedere se non che quello di scaricarlo di una parte di lavoro che ora vi si svolge. »

E più sotto trovo un rapporto del commendatore Lampugnani, capo del servizio delle strade ferrate, il quale, nella risposta all'indicato questionario, osserva:

« Riguardo allo scalo ferroviario di piazza Caricamento nulla vi è da fare, mancando assolutamente lo spazio; quindi questo scalo resterà sempre tributario di quello di Santa Limbania e non potrà far più di quello che fa ora. Bisognerà curare che se si fanno impianti al Molo Vecchio od in altra parte allacciati abbiano uno sviluppo tale di binari da bastare a sè stessi. »

Onorevole ministro, queste sono le relazioni che emanano dal Ministero dei lavori pubblici e provocate dei vostri predecessori; sono rapporti i quali stabiliscono nel modo più tassativo, nel modo più ineccepibile che il movimento di traffico che si sviluppa nel Molo Vecchio non può passare per Piazza Caricamento. Ora io vi domando: dove lo faremo passare, se non abbiamo ancora provveduto all'allacciamento?

Io ricordo alla Camera che l'onorevole ministro, per rispondere a questa imperiosa esigenza del traffico portuario di Genova (si noti che c'è stato un momento in cui, sotto la sua amministrazione, non si rispondeva neanche) in presenza di tutte queste imperiose esigenze, inviò una recente lettera al municipio di Genova. E udite, onorevoli col-

leghi, che cosa dice questa lettera nella sua parte ultima:

« Lo studio poi di una nuova linea (pare proprio che si tratti di una cosa nuova, di una cosa che si presenti sotto forma di studio o di progetto e non di dare esecuzione ad una legge) tra il porto e la stazione orientale che per vero non si presenta con carattere di assoluta urgenza (e anche questo finora non lo sapevamo) deve essere coordinato ad un progetto generale di sistemazione del porto in presenza e previsione di bisogni di un avvenire meno prossimo. »

Ora, con tutto quello che si verifica sul Molo Vecchio, al municipio di Genova, come risposta alle sue insistenze e a quelle della Camera di Commercio e di tutta la cittadinanza riunita in Comizi, il Ministero dei lavori pubblici non sa rispondere che questo! Francamente par proprio di sognare! È vero che dal Ministero dei lavori pubblici, dopo che la nostra interpellanza era giunta a Roma, come correttivo a questa lettera che davvero era un po' grossa, è arrivata un'altra lettera in cui si dice che il progetto era ancora allo studio. Ma ve l'ho detto io che si studia sempre! Dal 1897 in cui la legge è in vigore, di fronte ad un ingombro di 480 vagoni giornalieri che dovranno muoversi da un momento all'altro dalla Penisola del Molo Vecchio: al Ministero si studia sempre!

Eppure l'onorevole ministro deve ricordare che quando il Ministero vuol fare, fa, ed io ne lo lodo. Per esempio, si è parlato, anche per evitare lo strozzamento di San Pier d' Arena, di una galleria la quale sbocchi verso Rivarolo; ed io, ripeto, dò lode per questo provvedimento per il quale, avendosi fretta di fare, gli studi furono fatti immediatamente e credo che sia pronto anche l'appalto. Ma come? Invece qui si tratta di dare esecuzione alla legge e di non spendere neppure un centesimo perchè i fondi sono già stanziati in bilancio; ma quali forze occulte, onorevole ministro, si oppongono acchè si dia esecuzione alla legge, quando il movimento così grande del porto di Genova ve lo impone?

Io non voglio abusare ulteriormente della pazienza dei colleghi i quali hanno capito meglio di me la questione, e pongo fine al mio dire. Deve essere la seconda o la terza volta, e me ne duole, che io parlo di questo argomento; me ne duole, dico, non perchè ciò porti una diminuzione a quella specie di

amor proprio che abbiamo tutti, politicamente parlando, e perchè possa parere che mi dispiaccia che le mie parole si perdano nel vuoto. Io sono così modesto che non posso avere alcuna pretesa; ma mi danno conforto, nel sostegno della mia tesi, i miei colleghi i quali mi onorano della loro firma e del loro appoggio; mi dà conforto il sapere che ho nelle mani una causa, non solo buona, ma ottima; e mi danno conforto le voci insistenti che mi vengono da Genova, dal primo emporio commerciale del Mediterraneo: ed in compagnia di queste autorità, mi son fatto ardito di ricordare all'onorevole ministro che la parte orientale di Genova non deve essere trascurata.

E non deve esser trascurata anche perchè, se non vi fosse la legge 2 agosto 1897 che lo impone, se non vi fossero tutti quanti i voti ai quali ho accennato, io potrei ricordare all'onorevole ministro che in quella zona, anche la mente acuta e preveggente di Napoleone il grande voleva che si facessero grandi lavori di scalo e di incanalamento, perchè pensava che quella parte di Genova si dovesse considerare come la continuazione non solo, ma come la parte più sicura del porto.

Dunque vedete, o signori, che non è da oggi che si parla di rafforzare quella parte; non è da oggi che si riconosce l'importanza di quella zona!

D'altronde, poichè è risaputo che il movimento della merce nel porto di Genova è ripartito in modo che il 4 per cento va verso il levante, di altrettanto si sfollerà la parte occidentale e la galleria della traversata che mette dalla stazione Principe a quella del Bisagno. Di più nella parte orientale del porto si svolgerà tutto l'importante movimento del cabotaggio che potrà profittare del nuovo allacciamento, e nella parte orientale potrebbesi avviare anche tutta la esportazione; notisi ancora che il nuovo allacciamento potrebbe anche essere raccordato con la galleria che dalla stazione marittima di Santa Limbania va a raggiungere quella della traversata, altro mezzo per evitare lo strozzamento di piazza Caricamento.

Ma è inutile che io ripeta tutte queste cose che vi sono note.

Io non parlerò più di questo argomento, perchè, ve l'ho già detto, mi rincresce ripetermi, e perchè spero che voi provvederete secondo le esigenze della situazione ed im-

pedirete a me ed ai miei colleghi di riparare della questione, domandando, nel caso contrario, il che spero non avverrà, l'intervento della Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnini.

Agnini. Se veramente importante è la questione, per la quale lottano i colleghi liguri e importante non solo per il porto di Genova, ma per tutto il commercio nazionale non meno importante è il problema sul quale intendo di richiamare l'attenzione della Camera e del ministro. Invero quando si considera che sopra un miliardo e seicento milioni di entrate, si attribuiscono al bilancio dei lavori pubblici appena una ventesima parte e cioè settantanove milioni; quando si considera che questo bilancio il quale dal 1875 e 1880 disponeva di trecento milioni all'anno e nel periodo susseguente di 150 a 200 milioni, adesso è ridotto alla somma esigua di 79 milioni, da cui si debbono inoltre detrarre 16 o 12 milioni per le spese di amministrazione; quando si considera che altre Nazioni consacrano ai lavori pubblici il quinto, sesto, dell'intera entrata; altre Nazioni che pur non hanno come noi una così lunga distesa di coste interrotte da numerosi porci che richiedono continue spese, non hanno come l'Italia un territorio solcato da tanti corsi d'acqua da regolare e dai quali bisogna difendersi; quando a tutto ciò si rifletta, si rimarrà titubanti se muovere critica alla quasi inazione del ministro dinanzi ai più importanti problemi idraulici, o se piuttosto non si debba deplorare vivamente l'intero sistema governativo, che a spese davvero produttive, a questo bilancio, destina somme impari ai bisogni nazionali. Eppure, quando si riflettesse al grande influenza che i lavori pubblici hanno sull'economia nazionale, sullo sviluppo dell'industrie e dell'agricoltura, oh! si verrebbe nel concetto, che non da oggi soltanto non sosteniamo, di dotare più largamente questo bilancio.

Ma vengo allo scopo del mio discorso al problema idraulico emiliano, problema che da tempo impensierisce quanti conoscono le vere condizioni del regime idraulico dei fiumi dell'Emilia.

Sin dal 1892 il Maganzini presentava un progetto per la costruzione di un canale che partiva dal Po all'altezza di Piacenza, e che traversa le Province di Parma, Reggio, M

dena, Bologna, Ravenna e Forlì sfociava in mare. Rettifico: prima di lui il Manfredi, ingegnere del Genio civile, anteriormente al 1870, aveva già fatto uno studio consimile per un canale più modesto che da Piacenza arrivava a Bologna immettendosi nel Reno, il cui corso sistemava sino alla foce.

Il progetto più recente e più vasto dell'ingegnere Maganzini rendeva irrigua una zona di 750 mila ettari di terreno. La spesa ascendeva a 180 milioni. (*Movimenti*). Eh! io capisco il sorriso di alcuni colleghi! Ma quando abbiamo assistito l'anno scorso alla domanda fatta qui nella Camera di cento e più milioni per il rinnovamento dell'artiglieria ed altre cose dell'esercito, non dovrebbe uscire meraviglia la domanda di 180 milioni per un'opera così utile!

Non so interpretare il tentennamento di questa del collega Leporini; sarò grato se vorrà esprimerlo in parole. Da parte mia non istituisco neppur confronto fra le spese cui ora ho alluso e i 180 milioni devoluti ad un lavoro che insieme ad un urgente problema idraulico risolverebbe anche un problema di ordine igienico ed economico, importantissimo.

Il Ministero nominò nel 1892 una Commissione presieduta dal senatore Cadolini, in incarico di esaminare il progetto. Il Cadolini non lo ritenne accettabile, perchè dividendo la spesa totale per l'estensione irri- gibile, l'acqua ad uso irrigazione costava il triplo di quello che viene a costare gli utenti, quella del canale Cavour.

Ma il Cadolini trascurò di calcolare i vantaggi rilevanti che dalla costruzione del canale Emiliano sarebbero derivati al regime dei fiumi affluenti al Po; trascurò di calcolare l'economia importante che lo Stato avrebbe realizzato sulla spesa di manutenzione degli utenti stessi, i quali verrebbero alleggeriti l'imponente massa d'acqua che dai vertici appenninici convogliano al Po; trascurò l'opportunità di valutare il grande incremento di raccolto e la sicurezza territoriale data alla vasta e fertile pianura del Po.

La pianura del Po, così in destra come in sinistra, è attraversata da torrenti impetuosi e da corsi d'acqua importanti, quali l'Enza, il Secchia, il Panaro, il Reno, che continuano minaccia per quelle plaghe. I corsi inferiori nel loro corso inferiore sono per lo più a un dislivello di cinque o sei me-

tri sopra le campagne circostanti, e nelle recenti rotte del Reno sono stati allagati terreni ubertosissimi, e le acque hanno raggiunto l'altezza dei tetti delle case.

Ad ovviare a questo permanente pericolo non c'è altro rimedio, altra soluzione possibile che quella appunto di un grande collettore, come l'ideato canale Emiliano, che togliendo sin dall'origine una fortissima quantità d'acqua al Po e raccogliendo successivamente quelle che per l'Enza, il Secchia ed il Panaro sono condotte in Po, liberi gli affluenti e diminuisca sensibilmente la gran massa d'acqua che ora si raccoglie nel nostro maggior fiume.

E il canale Emiliano darebbe, di riverbero, la sicurezza anche al territorio lombardo-veneto situato alla sinistra del Po; giacchè esso pure è soggetto al rischio delle rotte, delle inondazioni, per le piene frequenti e minacciose di quei corsi d'acqua, in quanto che il loro defluito nel Po rimane spesso ostacolato dall'alto livello che questo fiume raggiunge.

Nessuno può dunque disconoscere la grande importanza dell'opera di cui affretto col voto dell'animo il compimento; opera per la quale lo Stato non farebbe che anticipare di somme, poichè la spesa gli tornerebbe sotto forma di contributo d'irrigazione, di maggiore imposta, di economie, di evitati danni, e infine dal grande incremento agricolo e commerciale di vaste regioni.

Ma ripeto quello che ho detto in principio, non mi sento di muovere rimprovero al ministro se non affronta la soluzione di grossi problemi, preoccupato come lo vedo a destreggiarsi di continuo fra i limiti troppo ristretti del suo bilancio, e i tanti bisogni nazionali.

Però con la stessa sincerità non gli risparmio il biasimo, per quella parte che a lui spetta, quando vedo rimandare di mese in mese, di anno in anno, la esecuzione di lavori che per l'indole e l'entità loro, nonchè per il carattere di urgenza che hanno, dovrebbero essere già compiuti.

Alludo ai lavori del Diversivo di Burana. Ne ho parlato cinque o sei volte in questa Camera, e i miei colleghi lo ricordano.

Il collettore sussidiario del grande canale di Burana, costruito per bonificare, allaga invece dei terreni che prima non furono mai allagati, e, per colmo d'ironia, i proprietari di quei terreni sono chiamati a contribuire

alla spesa di bonifica! Questo grave inconveniente è stato riconosciuto dai ministri che si sono succeduti al dicastero dei lavori pubblici, ma riconoscerlo non equivale a toglierlo.

Fin dal 1896 venne compilato un progetto dall'ingegnere Luca Rossi, progetto che importava la spesa di lire 500 mila. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici lo approvò in massima, ma trovò che la spesa era eccessiva, e che bisognava ridurlo a più modeste proporzioni.

Per le insistenze mie (parlo non per immodestia, ma per la verità) e le pressioni degli interessati, il Governo, nel 1898, affidò la compilazione di un nuovo progetto al Comitato esecutivo della bonifica di Burana. Ma anche questo progetto ha avuto la sorte del precedente. Anche in questo si è trovata eccessiva la spesa.

Ma se, infatti, il progetto del Comitato importa lire 750 mila, mentre quello Rossi preventivava lire 500 mila di spesa, è da osservare che il progetto Rossi scolava soli 4 mila ettari di terreno, invece quello del Comitato assicura lo scolo a più di 10 mila ettari e presenta altri vantaggi di moltissima importanza.

Il progetto del Comitato assicura lo scolo a 1200 ettari di terreno basso fra Vallicella e il Diversivo, a 5200 ettari di terreni medi e ad altri 4000 ettari in sinistra dei collettori Canalazzo e Bagnoli, che il progetto sistemerebbe.

Ho detto che esso progetto presenta altri vantaggi. E invero, il ministro non può ignorare quanto sia poca la sicurezza delle arginature del Diversivo nella parte che attraversa i terreni vallivi.

Le arginature sono state impostate sopra un fondo cedevole, di guisa che ad ogni piena (e una piena si ha ogni volta che la chiavica emissaria del Diversivo in Panaro viene chiusa) le acque si raccolgono in tal copia nel Diversivo da costituire un pericolo continuo, vuoi per la qualità della terra delle arginature, facilmente soggetta ad imbibizione, vuoi per la mobilità del fondo.

Ho visto io nell'inverno del 1896-97 il pericolo gravissimo, che tenne angustiati gli animi per più giorni; un avvallamento era avvenuto nell'arginatura, e soltanto per gli sforzi eroici dei lavoratori guidati, lo dico a cagion d'onore, da funzionari del Genio

civile, furono contenute le acque, ed evitata una rotta che avrebbe inondato una larga estesa di territorio.

Ora, a togliere questo stato di pericolo provvede efficacemente il progetto del Comitato esecutivo della Burana. Esso devia una parte delle acque che ora si immettono nel Diversivo e regola le rimanenti mediante due *sforatori* che permettono di alleggerire, quando si voglia e nella misura ritenuta necessaria, il volume d'acqua raccolto nel Canale.

E alla sua volta, questo sistema degli *sforatori*, offre un altro apprezzabilissimo beneficio.

Ogni lavoro di bonificazione dovrebbe — dove è possibile — essere coordinato anche al concetto della irrigazione.

Non basta redimere un territorio dalle acque e dal pericolo degli allagamenti, che impediscono ogni razionale coltura, ma bisogna possibilmente procurare al territorio stesso il beneficio della irrigazione. Il progetto del Comitato di Burana risponde a questo scopo. Gli *sforatori* permetterebbero di alimentare i canali secondari del Canalazzo e del Bagnoli, ed effettuare la irrigazione, con apposita derivazione dal Secchia.

Orbene, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, malgrado abbia approvato nel 1898 il sistema degli *sforatori* per la Fossalta inferiore in quel di Revere, non lo ha ammesso nel nuovo progetto del Diversivo che pur trovasi nelle identiche condizioni.

Quali le ragioni del suo voto? Quali motivi della reiezione del progetto?

Non voglio accettare la voce che corre da noi, ma non posso fare a meno di ricordarla: cioè che il progetto del Comitato di Burana sia stato respinto perchè l'ingegnere compilatore ebbe l'audacia di apportare rettifiche al piano generale della bonifica preparato dai ingegneri suoi superiori, che adesso fanno parte del Consiglio.

Rifuggo dal prestar fede a ciò, ma debbo confessare che non trovo ragione plausibile al voto del Consiglio superiore, come non trovo giustificazione per il ministro che dovrebbe senz'ulteriore indugio risolvere la questione e togliere il grave inconveniente dei periodici allagamenti del Diversivo.

Non è serio affermare eccessiva la spesa quando la si confronti ai vantaggi realizzati.

bili. Spesa che verrebbe, del resto, in parte sostenuta dagli interessati.

Io concludo col rivolgere un caloroso appello al ministro perchè risolva sollecitamente la questione del Diversivo, e perchè voglia legare il suo nome ad un'opera di grande importanza idraulica ed economica quale è il Canale Emiliano. Imiti i suoi colleghi della guerra e della marina... (*Il deputato Luporini sorride*).

Onorevole Luporini, spero che Ella non sorriderà ancora...

Luporini. Chiedo di parlare.

Agnini. Chieda Ella pure i milioni necessari. Se saranno spesi in opere davvero utili, siccome quelle che ho indicate, non verranno impiantati dagli italiani.

Luporini. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Onorevole Luporini, i fatti personali saranno svolti alla chiusura della discussione.

Luporini. Volevo dirgli...

Presidente. Non ha facoltà di parlare.

L'onorevole Ceriana-Mayneri ha facoltà di parlare.

Ceriana-Mayneri. La fiducia che ho nell'ingegno, nell'equità e nell'energia dell'onorevole ministro Branca, mi muove a prendere la parola per sollecitare la pronta soluzione di un grave problema d'interesse generale, che da lungo tempo è allo studio presso il Ministero dei lavori pubblici, pur troppo senza pratico risultato. Intendo parlare della classificazione fra le opere idrauliche di seconda categoria, di molte opere di difesa contro i principali fiumi d'Italia, le quali, pur avendo tutti i requisiti, tutti i titoli voluti dalla legge, per essere comprese in quella categoria, peccano di essere ammessi nell'elenco, per godere dei benefici che altre opere meno meritevoli da lunghi anni godono.

Già nella discussione del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1897-1898 mi ero occupato di questo problema, ed il valoroso ministro del tempo, onorevole Annetti, mi aveva assicurato di aver dato a studiare ad alcuni impiegati del Ministero dei lavori pubblici questa grave questione, e di far procedere ad un nuovo elenco, dove fossero classificate nuove opere e cassate altre che non avevano le qualità di opere di seconda categoria, per formare così una più completa e più equa classificazione delle opere idrauliche

di seconda categoria. Mi aveva lasciato anche sperare di presentare, terminati gli studi, un disegno di legge in argomento, ma, purtroppo, sono passati oltre due anni e si attende ancora la presentazione di questa legge, che è di vera giustizia, di vera perequazione per le popolazioni rivierasche dei nostri principali fiumi. Io invoco dalla vostra cortesia, onorevole ministro, una esauriente assicurazione; io invoco pronti provvedimenti, che valgano a togliere una disparità di trattamento, la quale menoma la fiducia delle popolazioni nella equità del Governo.

Un'altra raccomandazione d'indole generale mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro in nome di quei principii di decentramento, così cari al popolo italiano, in nome di una buona e pronta amministrazione.

Di affidare cioè agli ingegneri del Genio civile in prima istanza ed agli ingegneri compartimentali in seconda istanza la soluzione definitiva delle pratiche relative alle opere idrauliche più urgenti e meno importanti. Si potranno così evitare dannose perdite di tempo che spesso rendono meno efficaci e più costosi i lavori, una diminuzione delle infinite pratiche che giacciono pur troppo mesi e mesi presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, uno sfollamento di impiegati provinciali comandati al Ministero.

Voglia accettare, nel pubblico interesse, il mio caloroso invito poichè l'opera sperimentata dei valorosi ingegneri e degli ottimi ispettori compartimentali è degna della maggiore fiducia e si potrà ottenere così, anche in questo ramo dell'Amministrazione quel decentramento che noi promettiamo sempre alla vigilia delle elezioni, ma che eletti, non siamo mai capaci di attuare.

Un'ultima raccomandazione mi permetto di fare all'onorevole ministro ed alla Giunta del bilancio, richiamando l'attenzione della Camera sulla utilità e sulla convenienza di ultimare quei lavori, che servono a rendere proficue le grandi opere pubbliche, compiute in questi ultimi anni, onde l'ingente capitale, che si è speso, non rimanga improduttivo e risponda alle giuste aspirazioni delle popolazioni. Potrei citare molte opere pubbliche, che si trovano in questa triste condizione, ma, per non dilungarmi troppo e per non abusare della benevolenza della Camera, segnalerò solo un'opera, l'allargamento cioè del doppio binario del ponte sul Po presso Va-

lenza, reso necessario dall'ingentissimo traffico della ferrovia Genova-Alessandria-Valenza-Mortara, ferrovia che dà un reddito superiore a 65 mila lire per chilometro. Quest'opera è compiuta da alcuni anni, la spesa superò il milione e quantunque con molta previdenza ed opportunità fossero stanziati i fondi per la posa del secondo binario e per l'ampliamento della stazione di Valenza, questi lavori non sono ancora iniziati, cosicchè un ingente capitale, speso dallo Stato, rimane improduttivo con grave danno del pubblico bilancio, con grave danno di quella linea, che, per quanto riguarda le merci, mette in comunicazione il porto di Genova col Gottardo.

Ho fede nell'intuito economico di voi, onorevole ministro, nelle vostre qualità di sapiente amministratore, di valoroso statista, e quindi sono sicuro che voi accoglierete favorevolmente la mia raccomandazione intesa a dare la precedenza, per quanto le leggi lo consentano, a quei lavori urgenti che servono a rendere proficue le opere pubbliche già compiute, onde le ingenti spese fatte dallo Stato non restino improduttive, e diano quel giusto interesse che si riprometteva il legislatore votandole, e possano soddisfare le legittime aspirazioni delle popolazioni ed le impellenti necessità del traffico aumentato. *(Bene!)*

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io mi sento obbligato a seguire un metodo nuovo, che mi viene ispirato dalla nuova Legislatura e dalle interrogazioni che mi sono state rivolte; imperocchè, signori, non ho inteso finora un discorso di discussione generale, non ho inteso una discussione di bilancio. Essendo grande il numero degli iscritti, dichiaro che lascerò all'egregio e valente relatore di rispondere alle questioni di bilancio, ma siccome io non intendo che questa Camera ed il Paese siano impressionati da alcune interrogazioni, così risponderò a tutte quelle che mi sono state rivolte, ed a tutte le altre che potranno svolgersi nel corso della discussione intendo ugualmente di rispondere subito.

Comincerò dall'onorevole Fili-Astolfone. L'onorevole Fili-Astolfone ricorda la legge ferroviaria del 1892, ma dimentica che sono passati otto anni, dimentica che sono passati vari ministri, ai quali ha dato valido appog-

gio, e adesso torna alla carica contro di me. È vero che per ragioni di finanza, (essendovi allora un disavanzo di 200 milioni), differii la costruzione della Castelvetro-Porto Empedocle, ma dichiarai che avendo ridotto lo stanziamento da 100 milioni a 30 milioni, era nel mio concetto che questi trenta milioni, invece di essere adoperati in costruzioni dirette, dovevano commutarsi in annualità d'interessi per provvedere al compimento della linea sospesa.

Con 30 milioni di annualità, potendosi fare 600 o 700 milioni di lavori senza che il paese ne fosse molto aggravato, dichiarai che nel novembre del 1892 avrei presentato il progetto di reparto. La promessa che feci avrei mantenuto, ma la crisi accadde il 5 maggio 1892, un mese dopo che quella legge era stata votata. Molti avvenimenti si compirono per effetto di quella crisi e delle altre successive, ma non posso io certo esserne responsabile. Ed ora, come stato di fatto, debbo dire che il nostro diritto pubblico ferroviario è stabilito dalla legge del 1897, in base alla quale non può parlarsi di nuove costruzioni fino a quando non intervenga un nuovo pronunciato legislativo, che non può singolarizzarsi in due o tre linee, perchè le linee che furono differite allora sommano a 18. Tra esse, come la Castelvetro ve ne sono altre, cito la Cuneo-Ventimiglia e la Bassano-Primolano cui già viene incontro un tronco costruito nel territorio austriaco. Quindi che dichiarazione vuole che io faccia per la Castelvetro Porto Empedocle, oltre il dire che intervenendo una nuova legge ferroviaria, la quale provveda ai bisogni di tutta la nazione, saranno allora certamente valutati i diritti acquisiti, e tra questi in prima linea quella della Castelvetro-Porto Empedocle, mentre oggi in base alla legislazione attuale nulla potrei promettere? Sarebbero promesse che non potrebbero esser mantenute, e non amare far promesse vane.

Ora passo agli onorevoli Imperiale e Cavagnari insieme. Io debbo dichiarare che non mancano i fondi, che non siamo più in sede di studi ma siamo in sede di esecuzione.

Col sindaco di Genova, della cui amicizia altamente mi onoro, e col quale ho proceduto sempre d'accordo, ho fatto di recente una convenzione...

Cavagnari. Ma non ho parlato di quella.

Branca, ministro dei lavori pubblici. ...che com

pleta la precedente, per utilizzare in nuovi lavori anche le economie verificatesi.

Io mi trovo in questa condizione, ed è bene che la Camera lo sappia, che v'è chi non sa far valere i suoi diritti, mentre vi sono altri i quali li sanno far valer troppo! (*Benissimo!*) e siccome il ministro deve usare sempre la bilancia dell'equità, sono obbligato a spingere alcuni e trattenere gli altri, ma trattenerli nei limiti ragionevoli senza nulla di giusto rimandare.

Veniamo ora a parlare degli allacciamenti del porto di Genova. Cominciamo dalla Genova-Rivarolo per la quale mi fu diretta una interpellanza fin dal giugno passato. Lo dichiarai allora, e lo ripeto oggi, che ho trovato il progetto tecnico, ma nessuno stanziamento. Io aveva provveduto ed avrei presentata proposta per lo stanziamento in questo bilancio; ma siccome si crede di volere, per una ragione generale, conglobare tale progetto con altro più vasto, di cui certo Genova non si potrà dolere, ho detto: si può attendere. Ma intanto non ho perduto tempo, perchè ho fatto i decreti di espropriazione. Si parla dell'apertura del Sempione.

Tutte le linee di allacciamento richiedono per essere costruite la metà del tempo necessario all'apertura della galleria. Dico di più che quella galleria, la quale prima procedeva così speditamente, ora dalla parte svizzera procede più lenta per la natura variabile della roccia, e quindi si crede che il termine del lavoro dovrà essere ritardato. Ad ogni modo, ammettendo che si giunga nel 1905 all'apertura della grande galleria del Sempione, v'è tutto il tempo per gli allacciamenti. Ma ritorniamo più specialmente alla questione dell'allacciamento col porto di Genova. Non v'è nulla che mi sia ignoto di quanto è stato scritto, perchè v'è tutta una letteratura su tale questione. Vi sono gli orientalisti e gli occidentalisti.

Cavagnari. C'è una legge da eseguire.

Branca, ministro dei lavori pubblici. La legge si sta eseguendo. Noi per il porto di Genova, con la convenzione stipulata, abbiamo 17 milioni stanziati. Il fondo è più che sufficiente ai lavori; anzi lascerà un residuo che certamente non andrà a beneficio del bilancio generale, e sarà speso d'accordo con i Corpi locali di Genova come meglio loro piacerà.

Dunque non vi è scarsezza di fondi ma larghezza, poichè 17 milioni sono superiori

all'attuale bisogno. Perchè non si è fatto lo allacciamento della parte orientale del porto di Genova con la stazione di Brignole? ha domandato l'onorevole Cavagnari. Perchè v'è la condizione degli 80 vagoni.

Una voce. Si è verificata.

Branca, ministro dei lavori pubblici. No: al presente non si è verificata. Infatti io prego la Camera di riflettere che l'onorevole Cavagnari ha parlato sempre del 1901 e del 1902 ed ha adottata sempre la parola *sarà*; ed invece di 80 vagoni ha detto che saranno 240.

Io ho letto un opuscolo che prevede tra 40 anni un movimento nel porto di Genova di 12 milioni di tonnellate, ed io non solo auguro ma credo che ciò avverrà. Ma ci vuole del tempo.

Ora assicuro l'onorevole Cavagnari, che la galleria di cui egli ha parlato è stata già studiata e che il lavoro sarà iniziato prima ancora che si sia verificata la condizione della convenzione. Vi sono i progetti e vi sono i fondi. Ma egli mi dirà: perchè avete risposto così cautamente alle mie lettere? Io rispondo sempre cautamente, perchè ho per sistema di promettere sempre meno di quello che si può mantenere. (*Bravo!*)

Veniamo al seguito del porto di Genova. Io mi sono anche preoccupato di ciò perchè ritengo che, a parte i valichi, il porto di Genova, stretto com'è, sia insufficiente. Tutti i lavori che si fanno sono destinati più a costituire nel porto attuale un grande *dock* che per farne un gran porto: bisogna andare verso l'occidente, ed io, per il vivo interesse che prendo per lo sviluppo di Genova, ho già fatto iniziare gli studii necessari ed ho divisato di destinare una somma di venti milioni per creare un nuovo specchio di acqua di 70 ettari con una banchina larga 150 metri e lunga 800, la quale sarà, come si vede, amplissima, e sulla quale potranno sorgere capannoni ed eseguirsi tutte le operazioni di scarico.

Il Governo dunque non si fa cogliere alla sprovvista; ma bisogna anche tenere conto dei metodi, dei mezzi e dell'ordine dei lavori, perchè è cosa che interessa tutta Italia. Molte città nell'interno o sul mare oggi dicono: « noi siamo il grande emporio. » Sta bene, siete l'emporio dell'Italia; ma se l'Italia non ci fosse, molte regioni che credono di avere la maggior potenza sarebbero ridotte

ad una concorrenza difficile. (*Vive approvazioni*).

Voci. È vero! è vero!

Cavagnari. Rispettiamo le condizioni di fatto. Noi parliamo in nome dell'Italia.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io mi preoccupo anzitutto del porto di Genova perchè rappresenta una grande forza. Se potessi attuare tutto il mio concetto, il porto di Genova dovrebbe essere sviluppato in modo da essere il più grande porto di transito del Mediterraneo.

Come mi possono far fede i deputati di Spezia, di Livorno e di Savona, io ho iniziato lavori in questi tre porti, perchè il mio concetto è questo: che il porto di Savona, quello di Spezia colla Parma-Sarzana, e quello di Livorno, per le comunicazioni fino a Bologna, possano arrivare a scaricare il porto di Genova di parte del lavoro per l'Italia, restando il porto di Genova come grande porto di transito. Così Genova prospererà e grandeggerà, ma insieme con essa prospereranno altre regioni d'Italia e potranno raggiungere un legittimo sviluppo. (*Bene! — Vive approvazioni*).

Soggiungo che le condizioni attuali del porto di Genova mi sono perfettamente note. Attualmente, sulle banchine di Genova sono 300 mila tonnellate di merci. Ma io non posso inventare in un giorno nè i valichi, nè il materiale.

Tutto il massimo sforzo di materiale si è portato verso Genova, si sono autorizzati i possibili noleggi, ma noi fortunatamente assistiamo ad un aumento felice del traffico in Italia e fuori. In Italia, in quattro anni, il traffico è in media aumentato nientemeno del 18 per cento.

Anche nell'ultimo trimestre abbiamo un aumento di altri 3 milioni; ed in questo movimento concorre certamente Genova. Ora, tutti conoscono le leggi già fatte (e di queste se ne parlerà meglio, in occasione del capitolo delle ferrovie); ma, per metterle in atto, ci vuol tempo.

L'onorevole Cavagnari domanda: si studia ancora? No; adesso si agisce. Forse, in un tempo molto remoto, quando il traffico è stato depresso, si è andato a rilento; ma, da alcuni anni, non si è andati punto a rilento.

Difatti, le leggi di cui parlo (la legge sul materiale e tante altre) sono leggi recenti,

leggi del mio predecessore; ma l'onorevole Cavagnari non può pretendere che, dati mezzi per il materiale, il materiale sia struito in un momento.

Dico un'ultima parola circa i valichi.

Il valico per Rivarolo è fuori di questione.

Voci al centro. Non è un valico!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Il valico di Rivarolo...

Fabri ed altri. Non è un valico!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Fabri, lo so anch'io: Rivarolo è un punto scarico, per costituire un gran parco di goni, ma per Rivarolo si può proseguire. Ora, tra i valichi nei quali molti si agitano vi sono diverse soluzioni. Una da Rivarolo a Gavi. Gli orientalisti vorrebbero pure dal Bisagno si andasse fino a Gavi. Ci è l'altra soluzione: Genova-Piacenza. Ora, come questi valichi rappresentano questi grossi dispendiosi ed anche difficoltosi punto di vista tecnico; siccome su questi dovranno consultare le autorità che sovrintendono alla difesa dello Stato: così qui sia nel periodo degli studi. E, siccome, ripeto Sempione non si aprirà prima di cinque anni qualunque sarà il Ministero che siederà questi banchi...

Cavagnari. Allora sarà troppo tardi. (*Interruzioni*)

Branca, ministro dei lavori pubblici. È un giurio. Allora provvederemo noi od altri provvederanno. (*Si ride*). Certo, c'è il tempo; chè, al momento dell'apertura del Sempione i valichi siano aperti.

Ora debbo dire una parola all'onorevole Cimorelli.

Imperiale. E il disegno di legge per l'amministrazione del porto?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io non ho parlato.

Imperiale. Ma ne ho parlato io. (*Si ride*).

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ma, avendone io parlato, vuol dire che, nel programma, esso non entra come fatto mediato. Quando verrà in discussione, per manifestare la mia opinione, perchè ognuno ha le sue idee.

Una voce al centro. È una scappatoia.

Branca, ministro dei lavori pubblici. No una scappatoia. È molto chiaro: ognuno il suo modo di vedere. (*Interruzioni*).

Presidente. Non interrompano!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Non in-
do di pregiudicare punto questa questione;
indi l'onorevole Imperiale non mi farà dire
una parola di più, nè una di meno.

L'onorevole Cimorelli mi faceva tre do-
nde. Una: intendete di presentare un di-
no di legge per la conservazione delle
ade obbligatorie? Rispondo di sì; tanto
i che l'iniziativa di quel sistema la presi
o dal 1892, con una circolare della Dire-
ne generale dei ponti e strade. Non ho
sentato il disegno di legge, sia perchè è
tile affaticare la Camera con una farragine
proposte, sia perchè vi sono alcune diffi-
tà sopra un articolo che alcuni deputati,
ali facevano parte della Commissione,
rebbero modificato, perchè dicono che rin-
de alle condizioni di alcune Province e
a quelle di altre. Ora io vorrei fare un
getto che fosse accettato senza contrasto.
Quanto a facilitare i prestiti di favore
il completamento delle strade comunali
igatorie è da esaminarsi se essi non ca-
erebbero soverchio danno alle già troppo
avate finanze locali.

irca, infine, al modo di venire in aiuto
tto dei Comuni, nel bilancio esiste un
o per sussidi straordinari, il quale si po-
anche aumentare e si potrà così conten-
l'onorevole Cimorelli.

ll'onorevole mio amico Ceriana dirò che
le rive del Po egli ha trovato sempre
ministro dei lavori pubblici molto inchi-
le a secondare le sue giuste osservazioni,
i sono delle difficoltà d'ordine locale.
na queste saranno vinte mediante ispe-
e studi che si stanno facendo, ed egli
informato, la questione dell'eguaglianza
rive del Po verso Pavia e di contro
essere sciolta.

erca il ponte di Valenza, io ho qui un
o infinito di lavori fatti e da farsi;
quest'elenco infinito c'è una gradua-
e, siccome vi sono urgenze più o meno
i, io, prendendo nella massima consi-
one le osservazioni dell'onorevole Ce-
Mayneri, dico che i lavori da lui in-
dovranno essere messi nella graduatoria
dere fino a qual punto potranno esser
n un prossimo avvenire.

iana-Mayneri. I fondi sono stanziati da
mi!

nca, ministro dei lavori pubblici. I fondi
stanziati, ma le Società nel compiere i

lavori seguono una graduatoria; ad ogni
modo l'onorevole Ceriana può esser sicuro
che terrò nel massimo conto la sua racco-
mandazione. Quanto da ultimo alle idee da
lui esposte sul servizio del Genio civile...

Ceriana-Mayneri. È la centralizzazione del
servizio.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Sarà la
centralizzazione dei servizi; ma se l'onore-
vole Ceriana mi avesse lasciato finire gli
avrei dato per tale parte una risposta asso-
lutamente negativa. *(Interruzioni).*

Io amo di dire le cose come sono: noi
possiamo dire parole vane, ma il decentra-
mento vero voi l'avrete solo quando avrete
la separazione dei bilanci. Come volete che
l'ingegnere capo faccia un progetto di 200
mila lire, se la responsabilità del bilancio
è del Ministero? Il bilancio è uno solo: si
faccia il bilancio separato a carico dell'am-
ministrazione locale e allora... *(Interruzioni).*

Presidente. Onorevole Ceriana, non inter-
rompa.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Se si tratta
di spese dell'Amministrazione locale, allora
il Genio civile e noi non abbiamo che ve-
derci. Quando si parla di decentramento è
bene considerarlo attentamente: o voi arri-
vate alla separazione dei bilanci stabilendo
fondi regionali e nominando ufficiali che di
questi fondi possano disporre, o altrimenti
avrete dei tentativi di decentralizzazione e
non farete che raddoppiare le ruote inutili,
perchè prima si compilerà un preventivo sul
posto, poi lo si dovrà rivedere; infine si farà
un lavoro due volte.

De Nava. Allora bisogna abolire gl' ispet-
tori del compartimento.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Appunto,
l'esperienza a proposito degli ispettori di
compartimento ha provato che cosa è il de-
centramento.

Infine l'onorevole Agnini ha parlato del
Canale Emiliano. Io sono antico deputato e
spesso ho sentito parlare di questo Canale,
il quale però non è mai uscito dalla compe-
tenza del mio collega di agricoltura, industria
e commercio.

Certo, fra le buone incognite dell'avve-
nire, fra le promesse di un miglioramento eco-
nomico effettivo, io credo che si possa met-
tere il Canale Emiliano; ma che questo Ca-
nale possa esser fatto nel modo come è stato
disegnato, quale sia la spesa che importi,

quali ne possano essere gli utili, io davvero non saprei dire, perchè dal mio Ministero non sono stati mai fatti studi in proposito. Rispetto al Diversivo di Burana bisogna mettere bene in chiaro la questione. Passo sopra la parte aneddottica dell'onorevole Agnini, ma avverto che, avendo discusso intorno al progetto stesso ed avendo prese informazioni presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, mi risulta questo: il Consiglio superiore sostiene che in base alla concessione lo Stato non è obbligato che a certi dati lavori, mentre gli altri spettano ai privati.

Quindi la questione è di ordine giuridico, non è una questione tecnica come sostiene l'onorevole Agnini. Siccome io credo che in questioni di questa importanza, facendo il vantaggio dei privati, si faccia anche il bene pubblico, dichiaro all'onorevole Agnini che porterò in questa questione il più largo spirito di conciliazione.

Infine chiuderò tali mie brevi dichiarazioni col dire poche parole sulle condizioni generali del bilancio dei lavori pubblici.

Questo bilancio è proporzionato al bilancio generale attuale. Quando si spendevano per i lavori pubblici da 350 a 450 milioni il bilancio generale era di 2 miliardi: ora è di un miliardo e 600 milioni.

Per avere speso troppo ed esserci caricati di debiti, ora siamo obbligati a spender meno.

Agnini. Ma il bilancio non è mai arrivato a 2 miliardi.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Agnini, il bilancio del 1888-89 si chiude al consuntivo con 2 miliardi e 62 milioni.

Queste sono cifre esatte. Quindi siamo ben lungi da ciò che è il bilancio attuale. Noi abbiamo 131 milioni di residui, una parte dei quali deve essere utilizzata a fare compimenti necessari e adoperata per vertenze in corso. Però l'altra parte io credo che qualsiasi ministro dei lavori pubblici possa ottenere dal suo collega del tesoro di smobilizzare per adibirla ad utili lavori.

Da uno studio diligente che ho fatto sui possibili bilanci futuri, mi risulta che la spesa straordinaria già autorizzata dalle singole leggi, per le opere nuove, la quale è ora di 51 milioni, verso il 1904-905 si abbasserà a 47 milioni e nel 1907-908 scenderà a 26 milioni. È vero che molti sono i bisogni a cui provvedere ancora; tra gli altri quelli per la rete stradale già stabilita per legge che importano 90 milioni di spesa di cui 50 almeno a carico dello Stato; ma col margine dei bilanci futuri si potrà a tutti provvedere con sufficiente larghezza, pur restando negli attuali limiti dei 51 milioni. Con ciò non

dico che debbano essere questi le colpe d'Ercole della spesa, ma affermo solo amministrando saviamente, si può fare anche con mezzi non larghi, mentre da prima, per quanto sia qui a reggere il Ministero dei lavori pubblici, non debbo dimenticare la questione generale della finanza della economia nazionale.

L'onorevole Agnini ha parlato del bilancio francese; ma sa egli quant'è il bilancio francese nella sua totalità? Tre miliardi e milioni.

Agnini. Ma il bilancio dei lavori pubblici in Francia rappresenta il sesto dell'entrate totale, mentre da noi rappresenta il ventesimo!

Presidente. Onorevole Agnini, la prego non interrompere.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ogni paese ha spese necessarie. Ma quando mi date un bilancio di tre miliardi e 550 milioni di margine alle spese facoltative è molto largo.

Quindi non bisogna esagerare: e ora che si spende in misura più ristretta si spende meglio; e posso affermare, e farlo con documenti, che più della metà di quello che si è speso, non si è speso per opere pubbliche, ma per pagare ingordaggie.

Voci: È vero! è vero!

Branca, ministro dei lavori pubblici. E anche le ingordaggie hanno spesso contribuito, consciamente, le impazienze delle popolazioni e dei deputati convinti, ma che senza saperlo hanno fatto il gioco degli speculatori. (Agnini! Bravo! — Approvazioni).

Ora, manteniamo il bilancio dei lavori pubblici in giusti confini, aumentiamolo quando che le necessità e l'importanza delle questioni richiederanno; seguiamo una politica costante, facciamo una buona amministrazione e a molti bisogni si provvederà. (Agnini! Bravo! — Vive approvazioni).

Presidente. Il seguito della discussione rimesso ad altra seduta.

Avverto la Camera che, ai termini delle deliberazioni prese, la seduta pomeridiana comincerà alle 14,20.

La seduta termina alle 12,20.

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