

XXXII.

1^a TORNATA DI LUNEDÌ 3 DICEMBRE 1900

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE PALBERTI.

INDICE.

	Pag.
Disegno di legge (Seguito della discussione)	925
Bilancio dei lavori pubblici:	
ALBERTELLI	928
BORSANI	934
BRANCA (ministro)	943
CHIMIENTI	938
LICATA	925
PALATINI	937
PANSINI	939-44
VISCHI	941-44

La seduta incomincia alle ore 10. 5.
Ceriana-Mayneri, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri, che è approvato.

Seguito della discussione
del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: progetto di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1900-1901.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Licata.

Licata. Io non dirò che pochissime parole, giacchè sono convinto che il mio ordine del giorno compendia tutto quello che io potrei dire sul vasto problema delle ferrovie com-

plementari e specialmente intorno alla tanto calunniata ferrovia Castelvetro-Porto-Empe-
pedocle. Aggiungo che la paternità della legge 20 luglio 1888, di cui dovrò occuparmi, spetta all'onorevole Saracco, attualmente presidente del Consiglio e la paternità della legge 10 aprile 1892 spetta all'onorevole Branca. Sarebbe quindi per parte mia cosa superflua abusare oggi della benevolenza della Camera per richiamare le disposizioni di quelle leggi, di cui sono autori gli attuali ministri. Io quindi mi limiterò ad accennare a pochi fatti, che mi paiono di una certa importanza ed opportunità giacchè difficilmente si può ripetere l'occasione favorevole di parlare della Castelvetro-Porto-Empe-
pedocle alla Camera, quando sui banchi del Governo siedono l'onorevole Branca e l'onorevole Saracco, i due ministri che hanno riconosciuto la necessità dell'esecuzione di questa linea e che l'hanno consacrata in due leggi speciali.

L'onorevole Saracco nel 1888 offrì 55 milioni per la costruzione di questa linea, ma la Società sicula, per la differenza di uno o due milioni, non volle accettare.

L'onorevole Branca nel 1892 prorogò gli stanziamenti da quell'anno al 1897, e mi pare che l'abbia fatto a malincuore, giacchè mentre prorogava gli stanziamenti, all'articolo terzo della stessa legge stabiliva di presentare entro il 1893 un'altra legge per il ri-

parto delle spese, in maniera che immediatamente avrebbe potuto procedersi all'appalto dei lavori. Tanto l'uno che l'altro ministro non hanno potuto certamente approvare quello che si è detto a carico della suaccennata linea, quando qualcuno si è permesso di chiamarla elettorale ed improduttiva. Essi hanno studiato profondamente la questione ed hanno dovuto persuadersi che questa ferrovia deve essere costruita per forza di legge e per necessità di cose; giacchè non è giusto di lasciare interrotta la rete di circonvallazione della Sicilia per la mancata costruzione di quel solo tratto, che va da Castelvetro a Porto Empedocle; come non è giusto lasciare senza viabilità una vasta ed ubertosa regione del mezzogiorno della Sicilia, popolata di circa 200 mila abitanti.

Si è detto ancora che questa ferrovia non è stata costruita per mancanza di mezzi; ma se questo in parte è vero, non lo è in maniera assoluta. Difatti, quando l'onorevole Saracco offriva per essa 55 milioni e l'onorevole Branca ne prorogava gli stanziamenti, con la promessa di farne il riparto nel 1893, avevano essi certamente i mezzi a loro disposizione e non è neppure a supporre che agissero in tal modo soltanto per ingannare la fede pubblica.

La vera ragione, per la quale non si è costruita la linea Castelvetro-Porto Empedocle, si deve riscontrare nelle vicende politiche, e soprattutto in quel malaugurato sistema della politica italiana, per il quale i ministri nuovi, in mancanza di programma continuativo, non fanno che distruggere quello che di male, o di bene, hanno operato i loro predecessori.

Premesse queste poche considerazioni, io desidero dimostrare all'onorevole Branca, che egli ha veramente esagerato la portata della legge del 1897 e ne ha fatto, direi quasi, una camicia di forza da applicarsi a tutte le ferrovie progettate e da progettarsi, assegnate e da assegnarsi.

Difatti nella seduta mattutina dell'altro giorno egli, rispondendo all'onorevole mio amico e collega Fili-Astolfone, diceva queste precise parole: « Il nostro diritto pubblico in materia ferroviaria viene costituito dalla legge del 1897. » Ora questa, onorevole Branca, io credo che sia un'esagerazione. Il nostro diritto pubblico in materia ferroviaria io credo che sia regolato non solo dalla legge

del 1897, ma anche dalla legge del 1892, che è la legge vostra, e soprattutto dalle altre leggi dell'onorevole Saracco del 1887 e 1888, che, finora io sappia, nessuno ha abrogato. Difatti all'articolo secondo della legge Prinetti è detto precisamente così: « La spesa occorrente per l'appalto di ferrovie complementari, non ancora intraprese, sarà autorizzata volta per volta con apposite leggi con le quali si stabiliranno i relativi stanziamenti in bilancio. »

Quest'articolo veramente parrebbe a prima vista volesse abolire tutte le leggi precedenti; ma noi non dobbiamo interpretarlo letteralmente, sibbene alla stregua delle spiegazioni e delle dichiarazioni, che hanno fatto tanto il ministro proponente alla Camera, quanto il relatore. Il ministro proponente, l'onorevole Prinetti, nella seduta del 28 maggio 1897 diceva le seguenti precise parole che si leggono a pagina 1241 del resoconto di quella tornata: « L'articolo secondo non fa che confermare lo stato di fatto attuale ed io l'ho introdotto perchè questa legge non possa un giorno essere invocata come una legge di revoca. Se la Camera ha dei dubbi che l'articolo 2 non produca questo effetto, io sono perfettamente disposto ad abbandonarlo, ma, ripeto, l'articolo 2 fu precisamente formulato per togliere anche il lontano dubbio che questa legge fosse una legge di revoca. »

E quasi non fosse sufficiente la dichiarazione, che fece il ministro proponente, venne in suo aiuto il relatore, l'onorevole Carmine, il quale disse le seguenti precise parole, che si leggono a pagina 1215 del resoconto della stessa tornata: « Questo disegno di legge non deroga per nulla all'impegno, preso nelle leggi precedenti, di costruire in un tempo, più o meno prossimo, tutte le linee ferroviarie, che sono già state classificate. Esso tende unicamente, come ha già dichiarato il ministro dei lavori pubblici, a facilitare in qualche modo la costruzione, almeno in parte, di quelle linee già classificate, ma non ancora costruite. » Dopo queste dichiarazioni nessuno verrà più alla Camera a dire che questa legge ha di già abrogato tutte le leggi precedenti, ed aggiungo perciò che esse finchè non venga una legge di espressa revoca, hanno il loro pieno vigore.

Dopo queste considerazioni io chiedo quale sia la condizione delle linee, comprese

ella tabella B della legge del 1888 e nelle altre tabelle della legge del 1887. Secondo me, lo affermo con pieno convincimento è lo *tatu quo ante*. Per queste ferrovie noi non possiamo applicare la legge Prinetti, giacchè le linee di esse sono costose e non possono avvalersi del trattamento di favore accordato alla stessa legge che a norma dell'articolo terzo concede alle ferrovie assegnate una convenzione chilometrica superiore a quella concessa a tutte le altre linee. Esse non potranno affatto costruirsi se non quando il ministro si proporrà, di ricorrere, non dico, alla costruzione diretta, perchè lo Stato costruttore ha dato di sè pessima prova, ma ad un altro sistema, che ha dato ottimi risultati, ed è preferito dall'onorevole Saracco, quello cioè di concedere à *forfait* la costruzione di queste linee alle stesse Società esercenti a cui ne verrebbe in seguito affidato l'esercizio. Se veramente si ha in animo di portare a compimento il problema ferroviario iniziato con la legge del 1879 e completato con le leggi posteriori del 1887, del 1888, del 1892 si deve senza dubbio presentare una legge, che io pure riconosco necessaria, ma la legge non deve essere in dipendenza dell'articolo 2 della legge Prinetti, sibbene in dipendenza dell'articolo 3 della legge del 1892 appartenente all'onorevole Branca; una legge cioè, che stabilisca gli stanziamenti e ne faccia il riparto in quegli anni, in cui il bilancio lo potrà permettere.

Quando saranno assicurati gli stanziamenti per legge si potrà subito procedere all'appalto, giacchè la sicurezza degli stanziamenti farà trovare subito i capitali, che, del resto, non mancano alle Società esercenti. Ma se il Governo, come al solito, metterà innanzi la questione delle ristrettezze finanziarie e non vorrà o non potrà risolvere il problema, allora io proporrei praticamente di cominciare la costruzione di alcune di queste linee, classificate fra le più urgenti, e se non le intere linee costruire almeno quelle indispensabili, ciò che mostrerebbe che il Governo è animato dal desiderio di contentare le popolazioni già deluse e sfiduciate.

Noi, ad esempio, abbiamo la Castelvetro-Porto Empedocle, che ha un percorso di circa 120 chilometri, e che si valuta possa costare 145 milioni. Ebbene invece di proporre la costruzione dell'intera linea con tutti i suoi prolungamenti, il Governo po-

trebbe proporre la costruzione di un terzo della medesima, ed allora invece di costare 45 milioni ne costerebbe 15; e se si darà inizio ai lavori per la costruzione dalla parte occidentale, cioè da Castelvetro sino a Sciacca, allora questi stessi 15 milioni si potranno ridurre a 12, perchè in quelle contrade il terreno è poco accidentato, ed i lavori per la costruzione delle ferrovie non importerebbero grandi spese.

In questo senso io presento un ordine del giorno, e prego caldamente l'onorevole ministro di volerlo accettare per due principali ragioni. Primieramente, perchè nel 1905 vanno a scadere le Convenzioni ferroviarie, ed il Governo, in qualunque modo risolve la questione, sia adottando l'esercizio di Stato, sia adottando l'esercizio privato, deve provvedere all'esecuzione di quelle linee di cui ha assunto l'obbligo delle costruzioni e per le quali ha già fatto gli stanziamenti. In secondo luogo, perchè il Governo ha fatto finora grandi promesse alle popolazioni interessate.

Io potrei citare il famoso telegramma di Crispi, che nel gennaio 1894 telegrafava al prefetto di Girgenti e per esso a tutti i sindaci della Provincia, che alla riapertura della Camera avrebbe presentato il disegno di legge e incominciato subito i lavori per la costruzione della Castelvetro-Porto Empedocle; potrei citare l'ordine del giorno che l'onorevole Fortis presentò nella seduta del 10 luglio 1896 nella qualità di presidente della Commissione per la istituzione del Commissariato civile di Sicilia così concepito:

« La Camera, convinta del beneficio che avrebbe apportato alle condizioni economiche di alcune Provincie di Sicilia, la costruzione della ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle, invita il Governo a sollecitarne la costruzione. »

Potrei dire che in quell'occasione il presidente del Consiglio dichiarò che ne avrebbe affrettato quanto più era possibile l'esecuzione. E potrei citare ancora tante altre speranze che si son fatte balenare ad intervalli da prefetti, sottoprefetti e commissari; ma mi limito a dire soltanto questo: che il Governo, per quelle abbandonate regioni, nulla ha fatto, nulla, proprio nulla! Dove non c'è la ferrovia ci deve essere la strada nazionale, questo è per legge; ebbene là non

c'è nè ferrovia, nè strada nazionale e neppure una strada rotabile qualsiasi. Dal circondario di Sciacca si va al capoluogo di Bivona soltanto sul dorso dei muli, cosa che veramente è vergognosa pel Governo italiano!

È tempo ormai, onorevole ministro, di provvedere a far qualche cosa anche per noi. Se non potete risolvere l'intero problema, cominciate ad iniziare la soluzione di una parte di essa: e dovete far presto, giacchè le popolazioni non possono più tollerare lo stato di abbandono in cui sono lasciate dal Governo. E sapete che cosa maturano di fare come solenne atto di protesta? Pensano di rifiutarsi collettivamente al pagamento delle tasse, e secondo me faranno bene ad attuare tale proposito (*Oh! oh! oh!*) giacchè non vi è ragione di contribuire alle spese pel mantenimento dello Stato, quando non se ne ricava alcun beneficio. (*Bene! — Oh! oh! — Commenti*).

Una voce. È anarchico.

Fili-Astolfone. Sì, anarchici tutti. (*Rumori*).

Licata. Anarchici ci fa diventare il Governo che ci spinge a far lega coi partiti sovversivi! (*Commenti*).

Presidente. Spetta ora di parlare all'onorevole Albertelli.

Albertelli. Onorevoli colleghi, nuovo a questo arringo, io ho esaminato il bilancio dei lavori pubblici con criteri professionali, stabilendo soprattutto dei confronti fra l'attuale bilancio e quello degli anni precedenti, e fra i bilanci d'Italia e quelli dell'estero.

È già stato detto nell'ultima tornata, che il bilancio nostro, in confronto dei bilanci esteri e specialmente del bilancio francese si trova in condizioni di grandissima inferiorità, tanto per ciò, che ha attinenza con la importanza economica delle due nazioni, quanto e più specialmente per i criteri che lo informano.

Io ho fondato il mio esame, su cifre comparative dei bilanci delle due nazioni, e, pur tenendo conto del criterio essenziale della diversità di risorse delle due nazioni, non ho potuto nascondere a me stesso l'enorme differenza che passa fra i criteri seguiti in Italia e quelli seguiti in Francia. Infatti io ho voluto cogliere la vita francese, diciamo così, da dopo il 1870, vale a dire dopo il disastro gravissimo, che in un'altra nazione sarebbe stata la causa di un lungo torpore e

forse avrebbe portato alla rovina della nazione stessa.

Ho voluto cogliere questa nazione appunto dopo che era stremata di energie e di mezzi e l'ho seguita dal 1870 al 1892. E siccome dal 1870 si può dire che data anche la vera vita del Governo italiano, così a me pare che il confronto possa reggere perfettamente. Ed ho visto che in Francia, ad esempio, si sono spesi fra il 1870 ed il 1892, 113 milioni nella costruzione di strade nazionali. E per verità in Italia si è speso per questo un po' meno ma proporzionalmente si è speso quanto in Francia.

Invece, per ciò che ha tratto con le ferrovie, la differenza è addirittura enorme; ma dove si differenzia considerevolmente il bilancio dei pubblici lavori d'Italia da quello francese è nella costruzione dei canali navigabili.

La Francia, è noto a tutti, ha lunghissime reti di canali navigabili che diminuiscono sensibilmente le distanze, facilitano i commerci e le industrie e riducono la spesa dei trasporti ad un minimo considerevole. Essa contava nel 1870 una estesa considerevole rete di canali navigabili, dal 1870 al 1892 si è arricchita di 722 chilometri di canali nuovi ed ha messo a nuovo e riparati altri 1958 chilometri di canali vecchi, il che ha portato all'ingente spesa di 700 milioni. Orbene, guardando alle spese che si sono fatte e per ferrovie e per strade e per canali e per opere idrauliche in genere in Italia e in Francia noi ci troviamo in presenza di questa proporzione: in Italia, dal 1870 al 1892, tenendo conto anche dei lavori di poca entità, si sono spesi 2 miliardi e 935 milioni circa in Francia invece si sono spesi la bellezza di 10 miliardi. Ora il ministro dei lavori pubblici potrà obiettare appunto, ciò che del resto ho già premesso, che le condizioni del bilancio italiano sono ben diverse da quelle del bilancio francese, ed io pur riconoscendo la giustezza di questa sua obiezione contrapporrò il concetto che il bilancio generale italiano è di una potenzialità corrispondente alla metà circa del bilancio francese il che vorrebbe dire che, nei rapporti col bilancio dei lavori pubblici, dovremmo spendere la metà di quello che si spende in Francia, e quindi, in luogo di 2 miliardi e qualche cosa, avremmo dovuto spendere dal 1870 al 1892 almeno 5 miliardi. Stabilito questo con-

ento, il quale parla eloquentemente e in-
rabilmente a sfavore dei metodi generali
guiti dal Governo italiano, farò ora ra-
damente l'esame del bilancio dei lavori
bblici d'Italia per ciò che si riferisce alle
ee generali che lo informano.

Se mi proponessi di parlare dei criteri
ngoli che hanno informato i progetti dei
bblici lavori in Italia, dovrei entrare in
a disamina troppo dettagliata del bilancio
i lavori pubblici. Non lo farò in modo
olto particolareggiato per non tediare i col-
ghi e perchè bastano, a mio avviso, le linee
ndamentali per delineare nettamente i li-
ti della mia critica. Nel desiderio di cor-
re rapidamente allo scopo, accennerò ai
pitoli principali di bilancio, guardando ai
teri che furono seguiti per lo passato nelle
erse costruzioni.

E incominciando dalle strade dirò (ciò che
resto credo sia stato detto in questa Ca-
ra altre volte) che in tale materia non è
i prevalso un concetto generale ed orga-
o; in quanto che si è dato mano contem-
paneamente alla costruzione di un numero
ndissimo di tronchi nuovi, più che per
pedire alle imperiose e urgenti esigenze
singoli centri, per soddisfare alle smodate,
sistenti e spesse volte indebite ingerenze
li uomini politici desiderosi in tal modo
affermarsi e consolidarsi nei loro collegi
storali.

In Italia si è dato mano contemporanea-
nte alla costruzione di molte strade la
ultimazione ha avuto luogo dopo un lun-
ssimo periodo di anni, il che ha portato
gravissimo inconveniente, che i paesi che
vano più urgente bisogno di viabilità hanno
uto attendere lungamente i vantaggi del-
era incominciata, e le ingenti spese soste-
e dallo Stato sono rimaste improduttive per
go lasso di tempo. La conseguenza che è
vata e deriva da questo sistema irrazio-
e di condurre i lavori si rende di per sè
sa evidente, nè vale la spesa di insistervi
a lungo.

Guardando alle ferrovie, io dovrei fare
e considerazioni consimili. L'onorevole
istro mi permetterà che, per avvisare ai
ivi criteri che hanno sempre presieduto
compilazione dei progetti e alla condotta
e costruzioni ferroviarie, mi soffermi bre-
ente sopra una linea ferroviaria che è di
diretta conoscenza, cioè sulla linea Parma-
zia.

Io non vengo qui a ripetere quello che
è stato largamente detto in questa Camera,
cioè le critiche acerbe che sono state fatte
al sistema di costruzione di questa linea;
critiche nelle quali il ministro di quel tempo
ha consentito perfettamente. Dirò però che
la Parma-Spezia è stata progettata con un
preventivo di 60 milioni e che fino ad ora
la spesa è salita a 160 milioni, nè purtroppo
si limiterà a questo punto, poichè pendono
ancora gravi questioni con gli imprenditori.

La ragione essenziale di questo enorme
squilibrio fra il preventivo e la somma real-
mente spesa va ricercata soprattutto nel pro-
getto primitivo, che pareva redatto per una
ferrovia da bambini.

Ho avuto occasione di esaminare quel
progetto e, guardandolo appunto con cri-
teri professionali puramente obiettivi e scien-
tifici, mi sono meravigliato come il Genio
civile lo avesse redatto, e come il Governo lo
avesse approvato. Due elementi essentialis-
simi non furono ricercati e studiati; vale a
dire la formazione geologica e stratigrafica
delle vallate del Taro e del Magra e la fiso-
nomia, dirò così, idraulica, il regime di quel
portentoso torrente che è il Taro, lungo il
quale la linea corre.

In altri termini, nello studio di questo
lavoro, come negli studi di tante altre linee
che sono state costruite in Italia, si rileva
con una evidenza sconcertante la poca se-
rietà con la quale si affrontano da noi i più
ardui problemi tecnici e la povertà dei cri-
teri scientifici ed economici che guidano i
funzionari governativi nell'esercizio del loro
delicatissimo mandato.

Poichè parlo della Parma-Spezia, mi con-
senta l'onorevole ministro che, a proposito
dei criteri che hanno presieduto e presiedono
alla costruzione delle opere pubbliche in
Italia, accenni, sempre brevissimamente, alle
condizioni in cui si trova la stazione di
Parma.

È noto all'onorevole ministro che la sta-
zione di Parma era insufficiente ai bisogni
delle linee per le quali fu primieramente
costrutta e che quindi è ancora più insufficiente
oggi che ad essa fanno capo la Parma-Spezia,
la Parma-Brescia e la Parma-Suzzara.

È avvenuto, specialmente l'anno scorso,
che, in seguito a frane che hanno interrotto
la linea del littorale tirreno, molti treni che
dovevano accedere dalla parte della Toscana,

sono passati per Parma, e fu miracolo se la somma abilità dei funzionari di questa stazione, abilità della quale sono lieto di porger loro pubblici elogi, risparmiò ogni sorta di disastri.

So che il Governo ha preso provvedimenti parziali consistenti nell'aumento dei binari per il transito dei treni; ma tali provvedimenti, se rispondono alle esigenze più urgenti del movimento, non sono ancora sufficienti al servizio complesso della stazione.

È necessario che gli allacciamenti della Parma-Spezia e della Parma-Suzzara siano convenientemente spostati, come è parimente e soprattutto necessario che lo scalo della piccola velocità venga allargato, anzi triplicato, perchè le merci che arrivano a Parma sono ora costrette a stazionarvi 10, 15 e persino 20 giorni prima che i binari ne consentano lo scaricamento.

Queste opere reclamano una pronta esecuzione e il Governo non può starsi muto di fronte alle replicate sollecitazioni del pubblico, delle quali si è fatta eco fedelissima la benemerita Camera di commercio di Parma.

Orbene, quando si sono studiate le linee Parma-Spezia, Parma-Brescia e Parma-Suzzara, era evidente che i provvedimenti relativi alla stazione di Parma dovevano essere presi nella dovuta considerazione e però mi meraviglio che ciò non si sia fatto a suo tempo dal Ministero con uno studiato progetto organico e completo, pel quale alle linee nuove dovessero immantinenti succedere e senza interruzione alcuna i lavori complementari.

Su questo argomento speciale tornerò presto e in miglior sede; per ora mi sono limitato ad accennarlo brevemente e largamente in via di esemplificazione a sostegno della tesi principale.

Passerò ora ai criteri che presiedono alla esecuzione e alla tutela delle opere idrauliche, tanto nei rapporti col Genio civile quanto nei rapporti con la legge. Per le disposizioni degli articoli 93, 94, 96 e 98 della legge 25 giugno 1865 sui lavori pubblici, sia per le consuetudini invalse nel corpo del Genio civile, come per l'assenza di grandi criteri direttivi, i lavori di arginature, di difesa e di sistemazione del regime dei fiumi non rispondono ai concetti idraulici più moderni, e molto meno rispondono all'altissimo concetto che deve essere guida e norma principale al buon governo dei corsi d'acqua, di

abbassarne gradualmente il massimo pelo delle piene.

Oramai nella nostra regione (parlo della provincia di Parma) noi abbiamo fiumi, specie il Po, che in tempo di piena sono addirittura pensili e ciò proviene precisamente dal fatto che al regime loro si provvede esclusivamente con rinforzi e rialzi di argini. Si comprende facilmente che, persistendo in questo sistema, verrà il momento in cui le arginature si alzeranno tanto da costituire un pericolo permanente per le campagne circostanti in casi eventuali di rottura d'essi.

A seguire un concetto così errato, mi si permetta l'espressione, conducono le precise disposizioni della legge sui lavori pubblici da parte dei funzionari dello Stato e le abitudini vecchie e inveterate, che non si è mai cercato di correggere, con un soffio di vita nuova, da parte del Ministero, del Genio civile.

Il concetto idraulico al quale ho accennato poc'anzi, e che si dovrebbe, a mio avviso seguire, è quello di far sì che l'ampiezza dei fiumi diminuisca obbligando il corso entro limiti ristretti e rigorosi per modo che le acque in tempo di piena siano forzate a cercare nella profondità ciò che manca alla larghezza della sezione per dar luogo al loro libero deflusso.

Dunque la legge e i metodi del Genio civile devono modellarsi al principio di abbassare le piene e non di rialzare gli argini i quali favoriscono soltanto il continuo alzamento del pelo liquido.

A raggiungere questo scopo la legge deve contemplare il corso d'acqua nel suo complesso e non soltanto le opere lunghesse costrutte ad esclusivo scopo di difesa.

Io non voglio ora fare una lezione di idraulica, di cui sono modesto ma coscienzioso cultore; mi basta di aver accennato a concetto fondamentale delle mie proposte. Se però l'onorevole ministro crede che io avvisi ad una delle ragioni che generano il lamento inconveniente, lo farò in poche parole.

Per irrazionali consuetudini invalse negli uffici pubblici, la disposizione contenuta nell'articolo 168, lettera d, della legge sui lavori pubblici, per ciò che concerne le alluvioni, non è completamente e coi dovuti criteri applicata.

Appena si forma una alluvione i frontisti

ono obbligati ad ottemperare ad una congerie illimitata di pratiche (domande alla Prefettura, le quali debbono essere tante quanti sono i singoli frontisti che hanno diritto a ripartirsi la stessa alluvione; pagamento di una tassa di concessione governativa per piantare sul terreno di accessione, e ciò nonostante che quel terreno spetti in forza del Codice civile ai frontisti stessi; invito al Genio civile che ha giurisdizione sulla sponda opposta; deposito per far fronte alla spesa (di sopralluogo, ecc.), le quali si risolvono tante volte in uno sciupio di tempo e di danaro perchè si sentono ad inibire l'occupazione della alluvione stessa per lo specioso ed antiscientifico concetto che l'alluvione stessa non è sufficientemente alta. Quando invece le pratiche dei frontisti approdano a risultati utili, viene concessa la piantagione di una zona ristretta in base a concetti anti-agricoli.

Guardando alla questione dal punto di vista idraulico, io dico questo: la piantagione di una alluvione al suo primo comparire sottosponda deve essere protetta e aiutata perchè la nuova ripa che va formandosi acquisti consistenza; in tal modo si raggiunge il duplice scopo, di limitare l'ampiezza del corso d'acqua e di accrescere la superficie coltivata in danno del fiume.

Così il fiume, restringendosi, guadagna nella profondità, per cui si consegue anche lo scopo cui ho accennato da principio: di abbassare gradatamente il pelo delle piene.

Orbene io credo che per quanto concerne questa materia, sia il caso di portare riforme serie alla legge, più specialmente alle interpretazioni di essa da parte del Genio civile specialmente delle prefetture.

È veramente il caso di conferire un premio a quell'agricoltore coraggioso il quale, inizia la piantagione di una alluvione sottosponda, poichè ai benefizi generali sopra accennati si aggiungono i vantaggi non trascurabili che conseguono:

1° Dall'impedire con le piantagioni la formazione di banchi di pura sabbia che sono di per sé stessi sterili o di scarsa produzione;

2° Dall'impedire che nuovi banchi alluvionali di sabbia, i quali, lasciati liberi a sé stessi, si distendono lentamente sul letto del fiume, ne diminuiscano la profondità e

creino dei gravi, insormontabili incagli alla navigazione fluviale;

3° Di evitare la formazione di cascate o botti lungo il corso del fiume.

Un'altra grave lacuna della legge sui lavori pubblici è quella che ha tratto coi metodi più acconci alla tutela e alla incolumità dei terreni coltivati, alti e abitati dalle inondazioni cui sono soggetti per incompleto, irrazionale sistema di scolo. Questa lacuna viene disgraziatamente aggravata dall'aiuto e dalla tutela insufficienti in forza della legge del Genio Civile.

Accennerò brevissimamente a questa materia, riservandomi di ritornarvi sopra in altro momento con maggiore agio. La legge accenna solo fuggacemente agli scoli e omette interamente le norme che al riguardo spetterebbero alle Amministrazioni idrauliche: le ingerenze di queste si limitano al nulla osta dei progetti inorganici e parziali compilati da privati Consorzi.

Ne segue che estese plaghe di terreno, altrimenti insommergibili dalle piene dei fiumi, sono spesso coperte da acque che vi stagnano per lunghissimo tempo, perchè non trovano facile scolo in causa di ostruzioni, di urti e rigurgiti derivanti dalla irregolarità del loro corso e del loro regime.

Si impongano, a togliere i lamentati inconvenienti, nuove disposizioni legislative per le quali nelle diverse plaghe interposte fra torrente e torrente invigilino dei Consorzi unici.

Dopo ciò passerò ad altro argomento, quello relativo ai porti, che toccherò appena quanto basta per illustrare la mia tesi fondamentale.

Anche in questo, come negli altri si verifica l'inconveniente della mancanza di un concetto organico e completo, da parte degli ufficiali del Genio civile e del Governo.

Non è da oggi che alla Camera si lamentano le condizioni in cui versa il porto di Genova, ed anche nell'ultima tornata gli onorevoli colleghi Imperiale e Cavagnari, facendosi interpreti degli interessi generali e speciali della loro Genova, hanno richiamato l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sui lavori urgenti che quel porto aspetta. Duolmi che una proposta concreta e vantaggiosissima per lo Stato, fatta dall'onorevole Imperiale, non abbia trovato da parte del ministro altra risposta che questa: « essere

urgenti altri lavori in altre parti d'Italia e non potersi per questo soddisfare alle esigenze del porto di Genova. »

Genova deve pazientare pensando che i nuovi bisogni del porto dipendono dalla floridezza della nazione, la qualè anch'essa ha diritto di essere soddisfatta nelle sue imperiose esigenze.

Se veramente questo fosse il concetto informatore del ministro, mi si permetta di dichiarare che non vi consento completamente: poichè, se è vero che Genova deve la sua floridezza al fatto della unità italiana, è altrettanto vero che essa deve essere messa in condizione da rispondere a tutte le esigenze dei commerci italiani.

E lasciando questo argomento, intorno al quale si sono provati uomini più competenti di me, passerò ad accennare brevemente alle condizioni del porto di Brindisi.

È stato appaltato da poco tempo in base al prezzo di lire 650 mila un lavoro nel porto di Brindisi, il quale ha per iscopo la costruzione di una banchina sulla sponda Sud del canale d'entrata al porto stesso.

Orbene: anche pel porto di Brindisi io sono nella dolorosa necessità di dover fare la stessa critica generale che ho fatto per altri lavori: vale a dire che è mancato anche per esso il vero concetto organico per ciò che ha tratto alle complesse esigenze di quello sbarco importantissimo, poichè il lavoro appaltato, per quanto utile, non può produrre gli effetti lungamente desiderati quando non sia collegato alle opere cui accennerò brevemente.

È noto che all'imboccatura dell'avamposto di Brindisi vi sono certe secche pericolose, fra le altre quella di Bardet, e che in una di queste secche incagliò il *Duilio*. Il Governo avvisò alla necessità di estirpare quelle secche e a tale scopo fece votare i fondi dal Parlamento fino dal 1889; ma da quella epoca non soltanto non si è dato mano ai lavori, ma ogni cosa è stata messa in tacere.

Un'opera destinata a completare il porto di Brindisi è l'approfondimento dei bassi fondi nel seno di ponente del porto interno, e la conseguente costruzione di una banchina atta a rimuovere l'inconveniente causato dallo scarico delle acque pluviali, dell'interrimento del porto. Questa nuova banchina darebbe agio al Comune di Brindisi di costruire una strada lungo la sponda, per

agevolare le comunicazioni col circondario e abbellire il porto.

Io ho accennato a tutto questo brevemente, anche perchè non sono specialista in materia, per richiamare l'attenzione sopra i sistemi prevalenti nel Ministero e negli uffici governativi e suffragare la mia tesi di esempi vari.

Non posso dolermi se la mia dimostrazione ha contribuito anche a mettere in evidenza la deficienza degli uffici tecnici governativi, guardati come enti e col dovuto rispetto a molti funzionari che di essi fanno parte.

Un'altra ed ultima questione di grande importanza prenderò ad esaminare: questione per la quale ho avuto l'onore di presentare un ordine del giorno, firmato anche da altri colleghi di parte socialista.

In questa Camera si è largamente parlato delle bonifiche; si sono fatte leggi e decreti, e l'anno scorso si è fatta la unificazione delle leggi con Decreto 18 giugno 1900, n. 125 cui fa seguito immediatamente lo specchio dei lavori di bonifica che si debbono compiere entro un dato periodo di tempo e fino al 1924-25. Orbene, guardando ai lavori di bonifica che sono stati eseguiti nel passato e considerando i benefizi che per essi ne deriva all'agricoltura in confronto di quelli che deriverebbero invece qualora si fossero seguiti e si seguissero metodi e criteri diversi da quelli invalsi, io sono nella dolorosa necessità di invitare il Governo a cambiar sistema. È noto che allorquando si fece la legge per le bonifiche si accertò che sopra 9458 Comuni, 1346 erano afflitti da acque stagnanti; è noto che si giudicò che vi fossero terreni in condizione indispensabile di miglioramento per una estensione di ettari 231,315.

Come è pure noto che si dichiaravano suscettivi di immediato miglioramento idraulico altri 660 mila ettari di terreno. Orbene, le bonifiche che sono state eseguite fino al 1897 riguardano soltanto ettari 309,970 cui fa riscontro una spesa di lire 96,166,149. Se dunque guardiamo ai lavori che sono stati eseguiti e alle condizioni in cui i lavori incominciati o quasi finiti si trovano; se guardiamo, per esempio, alla bonifica di Caserta, troviamo...

Grossi. Quella la paghiamo noi!

Albertelli. Va bene; questa è una ragione

di più per lamentare che il Governo non abbia provveduto con maggiore sollecitudine.

Dunque la bonificazione del bacino inferiore del Volturno in quel di Caserta è stata incominciata nel 1870 e dovrà essere finita, secondo la tabella B annessa al testo unico della legge, nel 1923-1924; il che vuol dire che questi lavori dureranno 54 anni. Nella stessa provincia di Caserta la bonifica dei Torrenti di Nola durerà 38 anni e quella della Piana di Fondi e Monte S. Biagio durerà 34 anni. Ognuno comprende gl'inconvenienti che derivano da questi fatti.

Ma prima di accennare a questi inconvenienti, io desidero di guardare ad altre bonifiche di grande importanza: cioè a quelle del Ferrarese, del Modenese e del Mantovano. Di queste bonifiche, quella del Ferrarese durerà 22 anni, quella del Modenese 30, quella del Mantovano 40. Se poi guardiamo alle bonifiche del Grossetano o della Maremma Toscana, troviamo che la durata loro è stabilita dal Governo in 44 anni, quelle di Salerno in 40 e 42 anni, essendo state incominciate nel 1870 e dovendo essere ultimate rispettivamente nel 1914, nel 1910, nel 1912.

Una voce. Tre generazioni!

Albertelli. Precisamente, tre generazioni: e pensare che fino ad ora siamo appena prossimi alla metà di tutti i lavori di bonifica, perchè il Governo nei 28 anni trascorsi ha stanziato in media soltanto tre milioni e mezzo per ogni anno!

Ora, anche raddoppiando il preventivo fatto pei lavori completi di bonifica, in base ai precedenti invasi negli uffici tecnici governativi, e quindi portando da 300 a 600 milioni l'importo loro, non vi è chi non lamenti che un problema di tanta importanza, che involge non solo la ricchezza dell'intera nazione ma anche un alto principio di ordine igienico, non sia stato affrontato con mezzi e criteri adeguati. Le bonifiche dureranno, se le assegnazioni contenute negli specchi posti in calce al testo unico della legge saranno osservate, ciascuna da 30 a 54 anni; il che vuol dire che i vantaggi che dalle opere di bonifica si attendono, sono protratti sino a 54 anni dal giorno dell'incominciamento dei lavori, perchè, come ognuno sa, le bonifiche sono tali che per la colleganza dei lavori diversi che le costituiscono, le terre bonificate non si rendono atte alla coltiva-

zione altro che ad opera totalmente compiuta.

Perciò il sistema di incominciare diversi lavori contemporaneamente, dedicando a ciascuno somme irrisorie, per soddisfare specialmente alle insistenze di uomini politici, più che alle grandi necessità delle popolazioni; e soprattutto il concetto di dedicare ad altri bilanci che sono punto o meno produttivi di questo la miglior parte della ricchezza nazionale, ha portato alla triste conseguenza che le bonifiche in Italia sono molto in arretrato, e non rispondono, per il modo col quale si eseguono, alle giuste esigenze della ricchezza nazionale e della pubblica igiene.

Quindi sono due gli ordini di idee che io sostengo in materia di bonifiche: il primo, che uno stesso lavoro di bonifica non sia suddiviso sopra un lungo periodo d'anni e sia eseguito con sollecitudine allo scopo di ricavare un profitto, per quanto è possibile, immediato dalle somme che si spendono; e il secondo criterio è quello che alle bonifiche sia dedicata una parte molto maggiore dell'attuale in proporzione delle risorse del bilancio nazionale. Giorni fa, noi abbiamo udito ricordare nella Camera, discutendosi la legge sulla emigrazione, i motivi essenziali per i quali disgraziatamente si verifica un grande esodo di lavoratori italiani che fuggono la patria in cerca di miglior fortuna in lidi lontani.

Questo esodo triste è causato soprattutto dal fatto che l'Italia, la quale gode tutto il sorriso del sole e deve alla sua formazione tellurica preziosissimi elementi di produttività e tesori invidiabili di riposte ricchezze, è stata sempre abbandonata all'influenza bizzarra dei corsi d'acqua che la intersecano da ogni lato e alla sua naturale e spontanea produttività; dimodochè il lavoratore italiano ha preferito di migrare in lande lontane ed inospitali spesso, anzichè rimanere qui a morire di malaria e di fame.

Orbene, onorevole ministro: il dovere principale del Governo, anzichè di perseguire i miraggi spagnolistici di una vita superficiale e decorativa, (caratteristica dolorosissima delle secolari abitudini della vita italiana) il dovere principale del Governo, dico, era quello di provvedere al miglioramento della agricoltura perchè soltanto dalla agricoltura può derivare il benessere e la

ricchezza delle popolazioni. (*Benissimo!*) È con questi criteri, onorevoli colleghi, che io mi onoro d'aver presentato alla Presidenza della Camera l'ordine del giorno di cui dò lettura:

« La Camera afferma la necessità di destinare ai lavori di bonifica e di irrigazione stanziamenti più adeguati alla grandissima importanza del problema, e invita il Governo a provvedere in modo che le singole opere siano condotte rapidamente senza interruzione al loro termine.

« Albertelli, Agnini, Nofri, Ciccotti, Berenini, Majno, Costa, Lollini, Noè. »

(Bene! Bravo! *all'estrema sinistra* — *Congratulazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Borsani.

Borsani. Onorevoli colleghi! Il bilancio dei lavori pubblici, riferendosi a tutte le branche dell'attività e della vita nazionale, interessa certamente tutti e fa sorgere vivo il desiderio che vi si provveda, con sempre maggior larghezza.

Gli oratori che mi hanno preceduto, in sostanza, non hanno fatto altro che progettare aumenti di spesa, imperocchè tutti ebbero a raccomandare o la costruzione di qualche opera nuova o per lo meno il miglioramento di opere già in corso di esecuzione.

Io che pure avrei da raccomandare qualche linea ferroviaria certamente utilissima a numerose popolazioni, non ardisco proporre nuovi aumenti di spesa perchè, per essere essenzialmente pratico, come fui sempre, non vorrei proporre un aumento di spesa senza d'altra parte accennare almeno a qualche maggiore entrata corrispondente.

Ora, maggiori entrate non si possono avere che con nuove tasse che nessuno vuole, ed io meno di tutti. Vero è che si potrebbe provvedere con diminuzioni di spesa in quei bilanci che potrebbero consentire una riduzione; e queste diminuzioni io vorrei; ma la Camera non le vuole, e lo ha mostrato anche nella discussione recentemente fattasi circa il bilancio della guerra.

Così stando le cose, mi limiterò a poche osservazioni. In primo luogo, osservando la spesa iscritta in questo bilancio per il personale ordinario e straordinario dell'Ammi-

nistrazione centrale e dell'Ispettorato ferroviario, non ho che da attenermi alla raccomandazione che vedo già fatta nella relazione della Giunta parlamentare, anzi all'invito che il Governo voglia con una legge sistemare tutto il personale di quegli uffici.

Certamente il personale straordinario sarà sempre necessario; ma quando esso raggiunge una percentuale altissima in rapporto al personale ordinario; quando la spesa per questo personale straordinario va ripetendosi per parecchi successivi esercizi e va anzi aumentando sempre più, allora essa acquista un carattere di ordinarietà e di stabilità, e deve quindi essere considerata come spesa ordinaria.

V'ha poi di più: vedo sempre dalla stessa relazione che prestano servizio presso l'Amministrazione centrale undici funzionari del Genio civile, i quali costano lire 37,110, mentre questa spesa è iscritta nel capitolo del Genio civile. Così pure presso l'ispettorato ferroviario prestano servizio molti altri funzionari del Genio civile per i quali occorre la spesa di lire 181,070, che grava pure sul capitolo: « Personale del Genio civile. » Ora quando una sola ed identica spesa bisogna andarla a rintracciare in diversi capitoli, certamente è reso difficile il necessario controllo parlamentare.

Perciò io insisto affinché l'onorevole ministro voglia provvedere con una legge speciale a sistemare questa partita; ne avrà guadagnato la sincerità del bilancio, e sarà reso più facile il controllo della Camera.

Proseguendo l'esame del bilancio, e venendo alla parte acque, avrei una raccomandazione da fare circa la concessione di acque per uso industriale. Si dice da tutti che l'Italia possiede ingenti ricchezze nelle acque che defluiscono perennemente dai suoi monti, tanto che, opportunamente condotte, esse potrebbero sviluppare una forza di milioni e milioni di cavalli la quale, trasformata in energia elettrica, potrebbe essere sufficiente a trascinare i convogli delle ferrovie, ad illuminare le nostre vie e le nostre case, ed a provvedere tutte le nostre industrie.

Però, affinché questa forza possa adoperarsi, occorre anzitutto rendere più facili e spedite le pratiche necessarie per ottenere la concessione delle acque. È vero che una circolare dell'onorevole Afan De Rivera, emanata nei pochi giorni in cui fu ministro dei

lavori pubblici, stabili che si dovesse prima indagare se eventualmente le forze di cui si domandava la concessione non potessero essere necessarie per il servizio ferroviario: credo però che ciò non debba ostacolare le concessioni ai privati di acque per uso industriale: perchè quando anche tutte le ferrovie dovessero essere ridotte a trazione elettrica, è certo che non richiederebbero un decimo della quantità di forza disponibile.

Soprattutto però raccomando che si rendano più spedite le pratiche necessarie, perchè mi fu detto, ad esempio, che una domanda di derivazione di acque dal fiume Piave, che è stata presentata da tre anni, non ha potuto ancora ottenere risposta. Ed anzi a questo proposito mi fu riferito che le Società, le quali esercitano le ferrovie di quelle Province non hanno fatto alcuna obiezione acchè fosse data la concessione richiesta, ma vi sono state inframmettenze ed influenze di persone altolocate le quali vi si opporrebbero.

Io non posso prestar fede a queste voci: ma il ritardo grandissimo nel dare una risposta a quella istanza giustifica anche voci siffatte.

E vengo alle ferrovie. Vedo che nella parte ordinaria quasi tutta la spesa è devoluta al mantenimento dell'Ispettorato ferroviario, il quale, tra spese ordinarie e straordinarie ed indennità relative, costa 1,600,000 lire; spesa davvero grande quando si consideri che all'Ispettorato ferroviario non è annesso altro ufficio che quello di una pura sorveglianza sull'esercizio ferroviario.

Però non dubito minimamente che tutti gli addetti a quell'ufficio non adempiano scrupolosamente al loro dovere.

Ma allora come mai, con una sorveglianza che credo scrupolosa, con una direzione autorevole, come quella dell'onorevole ministro, coi corpi che pur hanno ingerenza nell'esercizio, come il Consiglio delle tariffe ed altri, come mai ci sono così gravi, incessanti e continue lagnanze contro il servizio ferroviario, e specialmente contro le società esercenti?

È certo che molti sono i difetti del nostro servizio ferroviario, e in primo luogo l'insufficienza d'impianti fissi, la scarsità del materiale mobile, la questione grossa del personale e degli annessi Istituti di previdenza. Tuttociò importerebbe una grave spesa, se si volesse provvedere.

Vi sono però altre lagnanze, le quali riguardano più specialmente l'esercizio, come, ad esempio, gli orari, il numero e la composizione dei treni, la qualità del materiale mobile e diverse disposizioni inceppanti il commercio, cose tutte che sono lamentate e messe innanzi giornalmente anche da corpi morali interessati, quali i Comuni, le Province e le Camere di commercio, che spesso sporgono reclami anche al Ministero.

Quindi raccomando all'onorevole ministro di verificare bene questi reclami, e di sostenerli di fronte alle Società ferroviarie, con tutta la possibile energia, perchè gli interessi particolari delle Società, non debbano mai prevalere sopra gli interessi generali del Paese.

Parlando di ferrovie vorrei accennare ad un'altra questione, che riguarda le ferrovie secondarie. In queste ferrovie noi troviamo sempre un numero piccolo di treni, velocità limitate, materiale scadente e, spesse volte, anche indecente, tanto che, in molti luoghi, si lamenta quasi la scomparsa degli antichi mezzi di locomozione. Nonostante il cattivo servizio, le tariffe sono sempre uguali a quelle in vigore nelle linee principali, dove vi sono treni più numerosi, con maggiore velocità e materiale, se non ottimo, certamente buono. Sarebbe necessario che l'onorevole ministro s'interessasse anche di questa questione, perchè il servizio su questa specie di ferrovie non fosse economico soltanto per le società esercenti, ma anche per i cittadini che ne usano.

Mi sembra di avere udito che il ministro avesse intenzione di stabilire servizi speciali su queste ferrovie a traffico limitato, ma che ha trovato opposizione nel suo collega del tesoro. Se ciò è vero, debbo pregarlo di insistere, per provvedere possibilmente a questo bisogno di molta parte delle nostre popolazioni, alle quali renderebbe senza dubbio un segnalato servizio.

Ho detto prima che gli inconvenienti più gravi e le lagnanze maggiori, si hanno per l'insufficienza degli impianti fissi, per la scarsità del materiale mobile e anche del personale. Per riparare a questi gravi inconvenienti sarebbe necessaria una spesa non indifferente. Ma è anche certo che, piuttosto che venire alla costruzione di nuove linee, di molto dubbia utilità, sarebbe più conveniente di aumentare la potenzialità delle

linee esistenti, e in tal modo diventerebbero anche più proficue. So che per il materiale mobile in parte si è provveduto, ma in modo però non ancora soddisfacente. Anzi è pur necessario aumentare sempre la costruzione del materiale mobile perchè si possano finalmente togliere dalla circolazione certe carrozze, veramente indecenti.

Ed ora dirò del personale, quello che è pagato meno, il quale essendo deficiente viene sottoposto a un lavoro esauriente con grave danno della propria salute e anche con pericolo del pubblico che viaggia. Sappiamo invero come in molte occasioni di disastri è risultato che qualcuno di questi inpiegati prestano servizio da un numero esagerato di ore.

Insisto nell'avvertire sulla necessità che il Governo provveda ad aumentare il materiale mobile e a dotare le nostre ferrovie di impianti più consentanei allo sviluppo del commercio. Ma per tutto questo ed anche per la sistemazione degli istituti di previdenza del personale ferroviario bisognerebbe che il Governo provvedesse in tempo opportuno, cioè prima della scadenza delle Convenzioni ferroviarie. È certo che importando una spesa non indifferente il rimediare a questi inconvenienti, lo Stato non potrà convenientemente trattare il grave problema dell'assetto delle nostre ferrovie dopo la scadenza delle Convenzioni ferroviarie se non vi ha prima provveduto. Sempre a corto di danari sarà obbligato forse a sottoporsi a gravi condizioni, sarà forse obbligato ad accettare patti tali da stabilire un'esercizio ferroviario non corrispondente ai desideri e ai bisogni delle popolazioni, e del tutto contrario agli interessi del commercio, agli interessi economici della nazione. Per queste considerazioni è assolutamente necessario che il problema venga risolto prima della scadenza delle Convenzioni e perchè resti stabilito questo concetto, io avrei formulato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, considerata la prossima scadenza delle Convenzioni ferroviarie e la necessità di poter risolvere liberamente e convenientemente l'ordinamento da darsi in seguito all'esercizio ferroviario, invita il Governo a voler provvedere in tempo opportuno a rendere soddisfacente e regolare in ogni sua parte il funzionamento delle ferrovie. »

Beninteso che con le parole rendere soddisfacente e regolare il funzionamento delle ferrovie intendo specialmente di parlare degli impianti fissi, del materiale mobile e della sistemazione degli Istituti di previdenza del personale ferroviario.

Un'ultima osservazione dovrei fare, cioè, dovrei dire una parola sopra un argomento che fu toccato dal nostro collega Ceriana-Mayneri, il decentramento. Su questo punto non ho che da associarmi alle considerazioni che ha svolte il collega Ceriana-Mayneri, e mi dispiace che l'onorevole ministro, rispondendo su questo argomento, abbia mostrato la sua contrarietà ad entrare in questo ordine d'idee. Forse egli, siccome ha accennato nella scorsa tornata, ritiene che bisognerebbe creare due bilanci, perchè il ministro non può essere responsabile di spese che son fatte direttamente da altri corpi.

Noi non arriviamo fino a questo punto. L'onorevole ministro sa che una quantità di pratiche hanno bisogno dell'approvazione governativa e potrebbero, con molto risparmio di personale, di tempo e quindi di spesa, essere disimpegnate dagli uffici provinciali del Genio civile.

L'onorevole ministro sa benissimo, che molte pratiche, che hanno bisogno dell'approvazione ministeriale, arrivano con la proposta già fatta dall'ufficio provinciale, e il Ministero non fa in questo caso che adottare la proposta fatta, ma con perdita di tempo e denaro degli interessati. Noi domandiamo appunto questo decentramento ragionevole e possibile.

Sono talmente convinto dell'utilità di questo decentramento, che propongo, anche per ciò, un ordine del giorno concepito in questi termini:

« La Camera, convinta della necessità di attuare un largo decentramento in tutti gli ordini amministrativi, invita il ministro dei lavori pubblici a proporre all'uopo gli opportuni provvedimenti, per quanto riguarda il suo dicastero. »

Credo che il decentramento, aspirazione costante di tutti, promesso in molti discorsi della Corona e anche ultimamente nella relazione del presidente del Consiglio al Re, non avrà contrario l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Concludo col dire, che ho fatto parecchie raccomandazioni, che spero l'onorevole mi-

nistro dei lavori pubblici vorrà accogliere, perchè un beneficio certo esse arrecheranno. Ho formulato due ordini del giorno che presento benchè non abbia alcuna illusione che possano essere accolti, ma li presento, perchè sono convinto della loro utilità e perchè bramerei conoscere, se la loro utilità sia solo una illusione mia, o di essa sia almeno convinto qualche collega. (*Bene!*)

Palatini. Intendo di presentare alla Camera una proposta, che venne qui portata altre volte. Se ne è parlato nella tornata del 30 maggio 1893, ma allora l'argomento non fu interamente esaurito.

È noto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, come, in seguito alla legge del 5 giugno 1881, la quale aveva fatto sorgere tante speranze, si siano costituiti in Italia molti consorzi per la costruzione di ferrovie di quarta categoria. Ma quando il Parlamento dovette abbandonare il grande disegno della costruzione delle ferrovie complementari, si volle anche fare qualche cosa per i Consorzi che erano stati costituiti e che aspiravano alla costruzione di dette ferrovie. ma si è fatto qualche cosa per alcuni consorzi e non per tutti. Invero con l'articolo 2 della legge 30 giugno 1889, numero 6183, si è stabilito quanto segue:

« I consorzi costituiti fino a tutto il 1888 con decreti obbligatori delle Deputazioni provinciali e del Ministero a termini dell'articolo 7 della legge 5 giugno 1881 e che fecero domanda per la costruzione di linee ferroviarie nella quarta categoria, possono chiedere invece il sussidio chilometrico a termini della legge 24 luglio 1887 e congiuntamente alla concessione della costruzione e dell'esercizio, senza che con ciò la obbligatorietà del vincolo e la loro esistenza legale venga ad essere infirmata, purchè però non siano accrepati gli oneri degli enti consorziali. »

Questa legge dunque è applicabile soltanto ai Consorzi costituiti a tutto il 1889; ma, sempre in base all'articolo 7 della legge 5 giugno 1881, si erano venuti costituendo anche altri Consorzi i cui decreti di costituzione per parte del Ministero o della Deputazione provinciale, talvolta dovettero ritardare o, in causa della difficoltà delle pratiche amministrative, o in causa delle contestazioni, che erano sorte, o perchè qualche ente interessato credeva di non dover far parte del Consorzio, o perchè vi erano con-

testazioni sulla ripartizione del contributo. Vi sono Consorzi, costituiti in base alla legge del 1881, che hanno avuto il decreto di costituzione solo nei primi mesi del 1889, e taluni nel 1890, dimodochè questa legge ha prodotto, secondo me, l'inconveniente, che, mentre il beneficio del vincolo obbligatorio si voleva dare a tutti i Consorzi, che erano stati costituiti in base alla legge del 5 giugno 1881, si venne invece a concedere questo beneficio soltanto ai Consorzi, costituiti a tutto il 1888; dimodochè l'applicazione di questo beneficio non dipende già dalla sostanza della cosa, ma dipende essenzialmente da una accidentalità. Infatti vi sono Consorzi, di cui la Deputazione provinciale ha emesso il decreto di costituzione mettiamo nel dicembre 1888, ai quali la legge è applicabile; e altri di cui la Deputazione provinciale ritardando di pochi giorni, ha pronunciato il decreto di costituzione nel gennaio 1889, ai quali la legge non è più applicabile.

Intendo invece che le leggi si applichino ugualmente in tutti i casi identici. Ho detto, onorevole ministro, che la questione era stata portata altre volte alla Camera e in questa occasione il ministro del tempo, onorevole Genala, rispose a chi faceva la proposta, ed era l'onorevole Clementini, che egli si impegnava di concedere il sussidio chilometrico anche ai Consorzi costituiti più tardi.

Ma non è questo, che si domandava allora, e non è questo, che oggi domando io.

Io domando che sia dichiarata la concessione del sussidio chilometrico ai Consorzi, concessione di cui parleremo quando sarà fatta la domanda, ma domando una cosa molto più semplice: mettetecei nella condizione di domandare un sussidio, cioè, dichiarate che la legge del 1888 è applicabile anche ai Consorzi, costituiti dopo il primo gennaio 1889, e cioè, in una parola, a tutti i Consorzi, regolarmente costituiti in base all'articolo 7 della legge 5 giugno 1881.

La questione, che sollevo, è semplicemente una questione di giustizia e, per conseguenza, oso presentare un ordine del giorno, che spero verrà accettato dall'onorevole ministro. L'ordine del giorno è questo: « La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge per estendere l'articolo 2 della legge 30 giugno 1889 a tutti i Con-

sorzi, costituiti in base all'articolo 7 della legge 5 giugno 1881.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimienti

Chimienti. Anch'io sono costretto a parlare su questo bilancio per una questione importantissima, che riguarda il riparto delle spese portuali in relazione alla economia e ai bisogni del traffico. Sarò brevissimo data l'ora che volge.

Comincio col fare questa osservazione, che se diventasse norma generale della nostra amministrazione dei lavori pubblici il concetto informatore del disegno di legge per Genova, probabilmente, moltissimi di questi discorsi non si farebbero; ed io certamente non sarei costretto a parlare; se cioè fra i porti italiani fosse stabilita una lotta per l'esistenza, e quelli soli vivessero che hanno mezzi per sostenersi, tutti i discorsi sul bilancio dei lavori pubblici sarebbero perfettamente inutili. Il ministro si potrebbe limitare a portar qui alla Camera il prospetto delle tasse portuali e di ancoraggio e quello dei lavori eseguiti, e così dimostrerebbe quali di questi porti meritano la spesa e quali non la meritano; salvo, s'intende quei lavori generali, che lo Stato è obbligato a fare.

Ma questo non è, ed io sono obbligato a parlare per uno dei porti più importanti dell'Adriatico, e il cui stato è l'emanazione schietta ed ingenua del modo come procedono le cose in Italia.

È inutile parlare dell'importanza del porto di Brindisi, ché ognuno la conosce per esserci passato o per averne avuta notizia. Non parlerò dell'importanza strategica, ma certamente dovrò ricordare quello che disse un ammiraglio austriaco che, visitando quel magnifico porto, esclamò: gli italiani non si accorgono che, essendo padroni del porto di Brindisi, si è padroni dell'Adriatico! Ad ogni modo l'importanza sua è evidente, ed è dimostrata dal fatto che, in breve volgere di anni, Brindisi ha avuto l'onore di esser visitata da cinque ministri dei lavori pubblici. Per cambiamento d'aria, certamente, non vi sono andati.

La loro andata avrà avuto, forse, una certa coincidenza con le elezioni generali, ma sta in fatto che essa pur dimostra quanto siano grandi gli interessi che quella città rappresenta. Una delle visite più importanti,

fu certamente quella del compianto Baccarini, di cui in quelle popolazioni dura ancora vivo il ricordo, perchè la sua venuta risparmiò una sventura al porto di Brindisi.

E a onore del vero va detto anche, che la visita dell'onorevole Lacava fu pure proficua, perchè egli ha esumato un progetto del 1889 e i lavori furono iniziati.

La Camera, inoltre, ha visto quale importanza abbia il porto di Brindisi, perchè, oggi stesso ha udito un deputato appartenente ad un partito che sostiene di parlare sempre per cause giuste, occuparsi anche del porto di Brindisi, e ciò dimostra l'importanza grandissima di questo porto. (*Ilarità*).

Signori, non è certamente per un fervore elettorale che parlo di questa questione; sono interessi di primo ordine, della finanza, delle ferrovie, dello Stato, che si riferiscono alla questione del porto di Brindisi, e lo dimostrò anche quello che è avvenuto per la valigia delle Indie. Era già da parecchi anni che si ammoniva il Governo e le ferrovie che i viaggiatori dalle Indie avrebbero preso la linea di Marsiglia, e si diceva al Governo e alle ferrovie; che il biglietto per Marsiglia costava trecento lire meno di quello per la linea di Brindisi; ragione bastevole per indurre gli inglesi a preferire quella via.

Ci sono voluti tre anni per far entrare in testa, questa ragione così elementare, alle Società delle ferrovie ed al Governo; ed infatti è avvenuto che i viaggiatori, nonostante che per la linea di Brindisi guadagnassero due giorni su quella di Marsiglia, pel solo fatto di risparmiare trecento lire (che per uomini d'affari non è poco) hanno abbandonato la linea di Brindisi. Soltanto allora il Governo e le ferrovie sono venuti a fare una convenzione, per la quale il prezzo del biglietto di Brindisi è equiparato a quello di Marsiglia; ma allontanato il traffico da Brindisi, non è facile farvelo ritornare. (*Commenti*).

Questo ho voluto dirvi per dimostrarvi con quanta trascuranza sono stati trattati questi interessi vitali non di Brindisi, ma dell'Italia e della sua finanza specialmente. Le Ferrovie, dopo 36 anni, si sono decise finalmente a fare una meschina pensilina in una stazione come quella di Brindisi, dove avviene il continuo passaggio di personaggi illustri. Una volta il Duca di Genova dovè, sotto la pioggia, transitare dal vagone alla

porta di uscita della stazione. Forse quell'incidente ebbe il suo peso per avere la meschina pensilina!

La questione del porto di Brindisi è veramente d'importanza nazionale, perchè v'è interessata la finanza dello Stato, come vi sono interessate le Ferrovie. Occorre che l'onorevole ministro la veda, la esamini e la presenti alla Camera *ex integro, ex novo*. Vi sono collegati interessi di prim'ordine, ed io accennerò brevemente ad uno di essi.

Noi col porto di Brindisi possiamo fare una forte concorrenza a tutti i porti austriaci dell'Adriatico, per quanto si riferisce al carbone. L'economia della spesa dello sbarco del carbone a Brindisi è superiore a quella di tutti gli altri porti dell'Adriatico, e quindi noi possiamo fare una seria concorrenza a tutti gli altri porti. Citerò l'esempio di Malta. Malta ha avuto fino ad oggi un'importanza mondiale per il commercio del carbone. Da qualche anno la Francia ha messo il porto di Algeri in maniera da fare concorrenza a Malta ed i negozianti se ne sono impensieriti, come se n'è impensierito lo stesso Governo inglese. Noi con Brindisi potremmo fare egualmente che con Trieste, Fiume e Pola, come Algeri ha fatto con Malta. Io conosco moltissime Compagnie che verrebbero a Brindisi a rifornirsi di carbone perchè a Brindisi potrebbero fare un'economia sulla spesa e quindi sui noli. Invece noi siamo a questo che, essendo sorta una Compagnia di navigazione Brindisina, essa va mendicando il posto dove sbarcare il carbone, perchè la banchina non è adatta a riceverlo. A costruire una nuova banchina si sono iniziati dei lavori, e a questi lavori si è accennato poco fa in questa Camera dicendo che essi sono quasi inutili.

Essi sono della massima utilità, e va data lode all'onorevole Lacava che riuni una Commissione locale, la quale giudicò sulla urgenza di essi. Senonchè io raccomando al ministro che questi lavori siano prolungati sulla spiaggia, detta di Santa Apollinare, dove si potrebbe costruire la banchina per lo scarico del carbone. Vedrà l'onorevole ministro che sono danari che, spesi, Brindisi li restituirà ad usura allo Stato italiano.

Un'altra piccola osservazione, ed è questa. Io ricordo con piacere le seguenti parole che l'onorevole Branca disse in questa Camera: « Una delle mie cure principali è quella di richiamare il traffico in Italia ». Ebbene qui

non si tratta di creare un emporio o di creare il porto: noi abbiamo un porto di prim'ordine, e non si tratta che di metterlo in condizioni che questo traffico possa svilupparsi nell'interesse dello Stato e della finanza.

Ed ecco un'ultima osservazione. Si è accennato ai lavori che si fanno per i locali adatti alla visita dei bagagli e per ricevere la posta, per la Penisolare. Questi lavori sono già iniziati, però, perchè siano finiti, oltrechè il ministro dei lavori pubblici, è necessario che il ministro delle poste (che veramente è benemerito di Brindisi in questa questione per gli enormi sacrifici fatti per mantenere il passaggio della valigia delle Indie) e quello delle finanze, si mettano presto d'accordo per la costruzione di questi locali per la visita dei bagagli, per sdoganare, e per la posta e telegrafo. Poichè io debbo dire con piacere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e mi piace che sia presente anche l'onorevole ministro delle poste, che il passaggio dei viaggiatori dalle Indie va aumentando di giorno in giorno.

L'agente di Bombay scriveva giorni fa alla Direzione generale a Londra:

« Sono lieto di annunciarvi che i viaggiatori ricominciano a prendere la via di Brindisi; però speriamo che il Governo metta in grado Brindisi di dare ai viaggiatori le massime facilitazioni. »

Questo rapporto, che in via privata ho già fatto conoscere all'onorevole ministro delle poste, sono lieto di citare alla Camera.

Io mi auguro quindi, che l'onorevole Branca, che ha ingegno e cuore, che conosce benissimo il bilancio dei lavori pubblici, e che conosce Brindisi, perchè l'ha visitata e quindi non ne parla ad orecchio, vorrà prendere a cuore la questione di Brindisi la quale è veramente di interesse nazionale. (*Bene!*) A Brindisi esiste una benemerita, coraggiosa, intraprendente classe di commercianti: il ministro ne ascolti i voti ed i bisogni, e la Camera consenta che io qui, ora ed in altra occasione, me ne faccia il porta-voce. I voti di questa classe sarebbero stati già appagati fin dal 1869 se l'impresa Gabrielli, per la costruzione di magazzini generali e dei bacini di carenaggio, non fosse stata contrariata ed ostacolata.

Mi auguro che finalmente si cambierà via e metodi (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini.

Pansini. Spero che la Camera ascolterà senza impressione di noia quanto io starò per dire circa l'acquedotto Pugliese, tante volte promesso in questa Camera. Noi abbiamo in questi giorni udito i deputati di Genova parlare con il solito ardore delle maggiori spese e delle maggiori opere di quel porto, e noi, che vogliamo una Italia forte nelle leggi e nella libertà, una Italia ricca nei commerci, non sapremmo negare quelle maggiori spese, fonti di forza e di ricchezza; noi abbiamo anche sentito chiedere nuove opere e nuove spese per il canale Emiliano a scopo esclusivamente idraulico, e noi faremo voti perchè anche queste spese sieno fatte, questi aiuti siano accordati per aumentare la ricchezza di un'altra regione d'Italia. Ma noi più che questione di gloria e di ricchezza facciamo questione di vita, perchè l'acquedotto Pugliese è condizione di vita per la nostra regione. Più volte la questione fu portata alla Camera, e la Camera ha riconosciuto che l'acquedotto Pugliese doveva considerarsi come opera d'interesse nazionale. Ma poi sorsero molte e difficili questioni perchè l'industria, l'iniziativa privata aveva cercato di compiere quell'opera d'interesse nazionale, ed il Governo volle vedere quale fosse il lavoro possibile, quale fosse la spesa necessaria per non avventurarsi alla cieca in una grande impresa che avrebbe potuto in seguito generare sorprese.

Il progetto tecnico fu fatto; e quando si rivolse una interrogazione in proposito al ministro Lacava, questi dette una risposta categorica, determinata, precisa, dando alla sua promessa una estensione di pochi mesi ed assicurando (eravamo nell'agosto 1898) che avrebbe presentato presto il progetto dell'acquedotto.

Dopo però, abbiamo saputo che si trattava dei progetti tecnici, dei progetti finanziari, insomma non del progetto esecutivo per l'acquedotto. Questo non fu mai presentato, fu solo promesso alla Camera mille volte, fu un miraggio presentato da tutti i ministri dei lavori pubblici a quelle Provincie, nei tanti periodi elettorali, e si rinnovò in assicurazioni che furono ripetute da tutti i ministri dei lavori pubblici, facendo vedere certa la soluzione di questo problema urgente, e che la Camera, votando una legge apposita, votando i fondi con cui il progetto d'arte doveva esser fatto, lo riconobbe d'interesse nazionale e tale che impegnava lo Stato.

Ma vennero delle Commissioni; fu nominata una Commissione Reale. Io non ho fiducia in queste Commissioni che vengono sempre, nei lavori, a presentare tesi su tesi, risoluzioni su risoluzioni; così che, invece di affrettare davvero una risoluzione, non fanno che allontanarla.

Il progetto d'arte è completo, si è pubblicato, e credo che si sia anche mandato all'Esposizione di Parigi. Il Ministero ne ha avuto lode: ma quelle Provincie non hanno acqua; quelle Provincie, nel mese di novembre, andavano ad attingere acqua, per bere, nei fossi di campagna. Il progetto d'arte fu fatto, e costò la spesa di 163 mila lire. Allora il ministro Lacava sentì il bisogno di sapere quale fosse la forza contributiva di quelle Provincie; e nominò una seconda commissione la quale fece una relazione (e credo che porti il nome del Franza) nella quale è detto quale è la forza contributiva delle Provincie stesse.

Si è detto che le distanze creavano differenza di contributo fra le tre Provincie: poichè sapete che si tratta di un fiume artefatto che attraverserebbe cinque Provincie, cioè quelle di Benevento, Avellino, Foggia, Bari e Lecce. Noi aspettavamo che venisse mantenuta la promessa del ministro Lacava (la promessa fu fatta nell'agosto 1898); ma sono passati due anni, e finora abbiamo saputo di una certa riunione di questa Commissione; riunione nella quale (pare strano; questo succede soltanto in Italia, il ministro dei lavori pubblici sa quale fu la discussione fatta fra due autori di progetti privati, Zampari e l'ingegnere Vincenzi) si finì con una polemica fra i due per sapere se c'era acqua e quanta, e se era sufficiente o meno allo scopo. La questione fu risolta, perchè il Genio civile di Avellino fu incaricato di sapere la quantità d'acqua, e trovò che ce ne era abbastanza per quelle Provincie ed anche di più. Invece noi sappiamo, da questa riunione della Commissione Reale, che il Governo avrebbe soltanto disposto di due metri cubi, 440 litri d'acqua al minuto secondo. E qui incomincia l'incerto ed il dubbioso: perchè non si pensa alla costruzione dell'acquedotto, ma si cerca di sapere se c'è acqua sufficiente; se l'acqua può corrispondere ai bisogni delle tre Puglie. Ed allora qui incomincia il dubbio. Il dubbio è questo: voi avete bisogno di più acqua, perchè volete, oltre che soddisfare al bisogno potabile,

unire la possibilità di una sovrabbondanza di acqua, capace di soddisfare ai bisogni agricoli, e specialmente alla irrigazione. E questo viene a cambiare il progetto primitivo; viene a creare nuove difficoltà, e Dio sa se e quando le generazioni lontane potranno sapere che i lavori incominceranno. Intanto c'è l'incertezza che neppure i due metri cubi vi siano.

Ed allora io dico: voi avete fatto la proposta di 200,000 lire alla Camera; noi le abbiamo date; voi avete fatto un progetto d'arte e adesso vi ricordate di dover cercare se c'è acqua, quale e quant'acqua ci sia?

Io ignoravo che il progetto d'arte fosse stato premiato a Parigi, tanto meglio; l'Italia sarà sempre la terra dei monumenti e quel progetto resterà anche un monumento d'arte, nè più nè meno. Noi avremo bisogno sempre d'acqua, ma diremo come i nostri antenati dicevano: *favente Iove* avremo l'acqua se ploverà.

In questa condizione di cose una parola precisa noi aspettiamo, ma noi la sappiamo già quale sarà la parola del ministro; sarà questa: che già un progetto per l'acquedotto è pronto, secondo che desidera la Camera. Ora sapete quale è il progetto? Non è quello dei 200 milioni che si cercano per il porto di Genova, nè quello dei 400 milioni che si cercano per l'acquedotto pugliese; dei 163 milioni necessari secondo il progetto, ci si fa la grazia di darci, quasi come pegno di irrisione e di dilleggio alle Province pugliesi, di darci soltanto un milione. Ma ditemi: quale è lo scopo del milione? Per favorire noi? No. (*Interruzioni*). Quelle povere case di Caposele avevano bisogno di essere ricostruite; dove prendere i mezzi necessari? Si prendono dal milione; così si pagano i proprietari e contemporaneamente si fanno gli studi.

Ora è tempo di finirla. È questo un monito a noi, un monito che voi sentirete ripetere da quelle popolazioni: presso il Ministero vi sono deputati che sanno far valere i loro diritti e vi sono altri deputati ed altre Province che i loro diritti non sanno far valere. Ebbene lo vedrete se i deputati e le Province pugliesi sapranno far valere i loro diritti: noi abbiamo bisogno dell'acqua e l'avremo; l'agitazione comincerà il giorno in cui saranno sospesi i lavori della Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. Si è deplorato che non vi sia stata

una vera discussione generale di questo bilancio; ma tutti ne comprendiamo il perchè. Per un bilancio così impari alle esigenze del paese, e che si trova già consumato per una metà, sarebbe stato per lo meno uno scherzo di cattivo genere incitare l'attenzione della Camera e del Paese, elevando, in altri termini, questioni grandi di fronte a proposte piccole.

Ma penso che anche in una discussione generale importante la questione sollevata dal mio amico, l'onorevole Pansini, avrebbe preso posto degno e tale da richiamare l'attenzione di tutti i colleghi, ispirati come sono da sentimenti di giustizia e di affettuosa solidarietà per ogni interesse nazionale.

La condizione che si è creata alle Puglie è delle più inqualificabili.

Dopo che dalla provincia di Bari furono promossi e studiati i progetti; dopo che molte agitazioni avvennero per richiamare l'attenzione del Governo sulle misere condizioni di ben tre Province, mancanti assolutamente di acqua, non già per irrigare, non già per promuovere le industrie, ma soltanto per uso potabile, soltanto per bere (il Governo italiano durante 40 anni ha permesso che una così numerosa popolazione laboriosa mancasse di acqua da bere!...) il Governo dichiarò di volersene interessare. Vennero i primi progetti annunciati quali diretti all'accoglimento delle nostre istanze; ma (come il fatto ha dimostrato) realmente diretti ad allontanare proposte, le quali, appunto perchè serie e concludenti, di ingegneri, e di Società assuntatrici, che mettevano il Governo nella necessità di pronunciarsi. In altri termini il Governo, non avendo il coraggio di dire no, trovò quel mezzo per attuare la sua avversione alle nostre istanze.

Il Governo propose pomposamente un disegno di legge; ma per far che? Per essere autorizzato a studiare! E noi demmo il nostro voto, armandoci della solida pazienza; perchè siamo tra quelli che si sanno far valere poco ed hanno la pazienza, cioè la virtù dell'asino, come diceva Guerrazzi.

L'onorevole Lacava nei limiti di quella legge, fece con grandi premure (e glie ne rendo lode) compiere tutti gli studi necessari. Oltre i progetti tecnici essendo stata già constatata la sufficienza e la bontà delle acque del Sele, vennero anche i progetti di ordine finanziario. Grande fu la *reclame* che venne fatta a favore degli intendimenti del

Governo; le popolazioni si disposero alle maggiori speranze, anche perchè una voce tanto più cara, tanto più adorata per quanto non potremo più ascoltarla, la voce del Re Umberto, solennemente disse che bisognava provvedere d'acqua potabile, le Puglie. Aspettammo la riapertura della Camera.

Ebbene, mentre aspettavamo i progetti promessi per la costruzione dell'acquedotto; ecco che invece il presidente del Consiglio, con forma nuova e che non occorre discutere ora, delineando il programma del Governo a S. M. il Re non dice una parola su questo argomento.

Pansini. L'ha detta ieri Rubini.

Vischi. Noi cominciammo a comprendere gli interni affanni del Ministero, ma vi confesso francamente che saremmo rimasti più contenti, di non udire altro di questa questione, anziché delle parole derisorie pronunciate ieri dall'onorevole Rubini. Egli nella sua esposizione finanziaria disse parole che le Puglie ricorderanno sempre per comprendere meglio come sia davvero necessario mutar sistema per far sentire la propria voce.

« Nei limiti della spesa sancita colla legge del quadriennio, il ministro dei lavori pubblici trova i mezzi di completare gli studi già iniziati nella valle del Sele, e d'intraprendere nuove ricerche in altri punti per soddisfare alle antiche solenni promesse di provvedere acqua potabile alle Puglie. Accertate che sieno le fonti e la loro produttività, se ne avrà una base sicura per la esecuzione delle opere, alle quali lo Stato assegnerà un concorso integratore delle energie locali, adeguato alla entità della impresa e dei suoi preziosi fini. » (*Si ride*).

Io ho capito questo, che non si vuole ora, come l'onorevole Rubini non ha voluto mai, la costruzione di quell'opera; e poichè l'onorevole Branca tale opera ha promesso e vuole, ed è uomo troppo serio per non permettere a chicchessia di costringerlo a venir meno a parole date da lui e fatte dare dal Re con grande solennità, si è trovato nella esposizione una formula gentile per non dispiacere l'onorevole Branca e burlar noi; e si è detto: sapete, voi andate cercando acqua, noi vi daremo un altro po' di studi. E tanto per giustificare tale condotta spenderemo un po' di danaro, forse per la ricostruzione delle case di Caposele (fosse così almeno!) e molto più facilmente a favore della stessa burocrazia.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Vedremo a suo tempo!

Vischi. Ora, onorevole Branca, Ella sa la stima personale che ho per lei e sa che noi meridionali comprendiamo e sapremo giovarci dell'ammonimento da lei datoci (parlando a suocera, perchè nuora intendesse) con grande lealtà l'altro giorno, che cioè bisogna temperare un poco le eccessività delle prepotenze di taluni e la mancanza e il difetto di energia degli altri. Ma io credo ch' Ella, quando anche non avesse tanto equilibrio, dovrebbe pur far comprendere a chi di ragione che non è assolutamente lecito offendere in tal modo una nobile regione, che ha fatto sempre il suo dovere; e far comprendere eziandio che anche la pazienza ha un limite. (*Interruzione del deputato Pansini — Commenti*).

Ma quello che accade per le Puglie, onorevole amico Pansini, è poco di fronte a ciò che si minaccia alla provincia di Lecce. Io mi trovo in una condizione specialissima: nato ed abitando in provincia di Bari, sono rappresentante della provincia di Lecce; e però se ricevo dal Governo nella provincia di Bari una canzonatura della forza di cento, ricevo nella provincia di Lecce una canzonatura della forza di mille. Sapete come vanno le cose? Secondo le idee che sono preannunciate, il Governo ha in animo di portare il canale dell'acquedotto sino ai confini della provincia di Lecce; per dirci, giunto lì, benchè si tratti di una provincia di oltre 8000 chilometri quadrati, servitevi pure, prendete l'acqua dal confine della Provincia, derivatela e trasportatela dove più vi piace. Il Governo ci esporrebbe così al supplizio di Tantalo, portandoci l'acqua fino al confine, ma solo perchè noi non la bevessimo mai. (*Commenti*).

Ora io, stretto dall'orologio che segna mezzogiorno, non posso fare una discussione così completa come avevo pensato di presentare alla Camera. Ma salvo a ritornare sull'argomento, anche con opportuna mozione, invito solennemente ed apertamente il Governo a dirci intere le sue intenzioni, ad assumere i suoi impegni. Ora è impegnato il sentimento della nostra dignità, vogliamo non parole, ma fatti!

Senz'acqua potremmo vivere; ma non tolleriamo che il Governo usi verso di noi tale inqualificabile condotta. (*Commenti*).

Branca, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io non intendo di rispondere ora a tutti gli altri oratori, ma secondo il mio sistema, quando si fanno affermazioni che non rispondono completamente ai fatti (*Commenti*), io sono obbligato di rettificarle da qualunque parte esse vengano.

Dunque rispetto all'acquedotto pugliese sono state fatte molte affermazioni che non rispondono al vero. (*Commenti*). E la prima è questa che l'onorevole Lacava presentò due progetti di legge per 200 mila lire. Ora per gli studi si stimavano necessari 200 mila lire, ma la Camera non ne accordò che 120 mila. (*Interruzioni*).

Pansini. Ci fu un progetto suppletivo.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Nessun progetto suppletivo. Solo il ministro del tempo l'onorevole Lacava ottenne un prelevamento dai fondi di riserva di quindici mila lire che furono impiegate a pagare gli stipendi del personale richiamato dall'aspettativa.

Questa è la verità di fatto: il progetto speciale fu di 120 mila e non di 200 mila lire come si credeva necessario.

Si dice: ci sono i progetti Zampari e De Vincencis, ma sono progetti privati che ora non fanno parte nè di concessioni nè di discussioni.

Il progetto tecnico presentato dall'ufficio speciale all'uopo costituito e diretto dall'ingegnere Bruni, stabilisce l'acqua in tre metri cubi, in tre mila litri; di questi tre mila litri 500 si destinano agli usi locali; ne restano 2,500 che si credono sufficienti per uso potabile per tutte e tre le Provincie.

Questi sono dati induttivi, perchè l'acqua stata misurata nel bacino del Sele, procedendo per differenza con le acque degli inuenti, facendo esplorazioni geologiche dalle quali risulterebbe che le acque così misurate nell'alveo debbono venire da quelle tali sorgenti che si vogliono allacciare.

Ora se queste sorgenti possano fornire o no effettivamente i 2,500 litri, è cosa che si deve vedere, perchè sarebbe imprudentissimo... (*Approvazioni — Commenti — Interruzioni*).

... sarebbe imprudentissimo avviarsi ad l'opera la cui spesa è prevista in oltre 160

milioni, senza prima accertare i dati fondamentali. (*Commenti*).

Ora quello che noi facciamo mentre è completamento di studi, è nello stesso tempo principio di lavori. (*Interruzioni dell'onorevole Vischi*).

Presidente. Ma onorevole Vischi!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Perchè la prima pietra dell'acquedotto consiste nella presa d'acqua, e questa sola può segnare l'inizio del lavoro.

Per ciò che riguarda il contributo degli interessati debbo osservare che in tutti i progetti fatti sinora, non si è messo mai in dubbio il contributo degli enti locali, come non si è messo in dubbio il contributo dello Stato. Quindi è inutile venire a dire ora che lo Stato deve integrare le energie locali, quando questo è stato sempre messo fuori di dubbio. Ma non s'ignora che i contributi locali non sono ancora stati determinati e votati.

Pansini. Il Governo...

Branca, ministro dei lavori pubblici. Il Governo non può determinarli, il Governo non è padrone di fissare i contributi locali. (*Approvazioni — Commenti*).

Vischi. Questa è canzonatura!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ma che canzonatura! Lo Stato non può impegnarsi in una spesa di oltre centosessanta milioni senza sapere se le basi del progetto sono bene accertate e se vi sono i contributi locali; tanto più che la relazione tecnica dell'ingegner Bruni fa al riguardo semplici previsioni, tutte cose che sono state dette, ma che non esistono. (*Interruzioni e rumori*)

Non esistono. Si è detto che si sono mandate planimetrie...

Pansini. Me ne duole che...

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ma può essere il ministro responsabile degli eccitamenti della stampa e di voli fantastici che non hanno fondamento? Noi ci dobbiamo mettere sul positivo.

Le promesse del Governo, dal principio sino ad ora, sono state serie e tali sono, ma hanno bisogno del loro sviluppo successivo. Invece l'onorevole Vischi, che è barese e leccese nello stesso tempo, barese perchè nativo di Trani, leccese perchè rappresenta il Collegio di Gallipoli, sa che a quest'ora la disputa maggiore esiste precisamente fra la provincia di Lecce e le altre Provincie. Quel tale progetto tecnico, cui egli accennava, avrebbe stabilito che, indipendentemente dalla

spesa dell'acquedotto principale, il quale attraversa non la provincia di Benevento, ma quelle di Avellino, Basilicata, Bari e Lecce.

Pansini. E Foggia!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Foggia no, perchè finisce a Monte Montorso e da questo per un canale speciale arriva nella provincia di Foggia. Ma il grande acquedotto attraversa quattro provincie, e va da Capo Sele al Monte Calaro, al principio della provincia di Lecce. E poi, per la diramazione della quale ho parlato poco sopra, va ai confini della provincia di Foggia. Fatto dunque il reparto delle spese, non di questo acquedotto principale, cioè del fiume artificiale del quale ha parlato l'onorevole Pansini, ma per l'allacciamento dei Comuni, la spesa della provincia di Lecce risulterebbe di 57 milioni circa, cioè in una somma assai maggiore che per Foggia e Bari, pure avendo la provincia di Lecce una quantità di piccoli Comuni, e minori risorse della provincia di Bari. Quindi agitazione nella provincia di Lecce, alla quale la dichiarazione ufficiale, che è la sola da me pronunciata, è stata fatta nel senso che col disegno di legge che si sarebbe presentato non si sarebbe nulla pregiudicato. (*Interruzione dell'onorevole Pansini*).

Ma onorevole Pansini, deve pensare che i lavori del Tevere sono stati votati subito dopo il 1870. Siamo arrivati al 1900 e non sono compiuti ancora, non per mancanza di mezzi, ma perchè per fare le grandi cose ci vuole molto tempo.

Vischi. Più di 40 anni? Allora discuterà coi miei figli.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Anche coi suoi nepoti ove occorresse, ma non sarà necessario. (*ilarità*).

Le grandi opere fatte, per durare secoli, importano tempo e lunghi studi. A me preme di dichiarare e provare che le promesse del Governo sono serie, e che appunto per ciò debbono esplicarsi coi mezzi occorrenti e non a base di calcoli fantastici.

Presidente. L'onorevole Vischi ha chiesto di parlare per fatto personale. Accenni il suo fatto personale.

Vischi. Due sole parole. L'onorevole Branca ha detto che il ministro Lacava domandò una somma, e ne ebbe dalla Camera una minore.

Poichè io ebbi l'onore di far parte della Commissione che riferì su quel disegno di

legge, tengo a dichiarare che quantunque l'onorevole Rubini vi avesse insinuato (adoperando questa parola nel solo senso letterale) la Camera diede con qualche avversione tutta la somma richiesta. Anzi posteriormente lo stesso onorevole Lacava domandò un supplemento di spesa, che gli fu concesso immediatamente. Ed ora, sempre nei limiti del fatto personale, mi sia permesso di rispondere all'onorevole Branca.

L'onorevole Branca ci fa comprendere che non si può presentare il progetto di acquedotto se prima non si vede se v'è l'acqua. In altri termini il ministro ci vorrebbe far credere questo, cioè, che si sono fatti tutti i progetti tecnici e finanziari, anche parcellari, senza vedere innanzitutto se c'è o non c'è l'acqua. (*Si ride*). La verità è che l'acqua è trovata.

L'onorevole Branca dice che noi siamo quasi responsabili del ritardo, perchè noi parliamo ancora del concorso che dovrebbe venire da parte nostra.

A prescindere dal vedere se questa sia opera da farsi coi soliti criteri consorziali o piuttosto un'opera di Stato, come il canale di Foggia e tante altre opere simili, che cosa aspettano dalle Provincie se il Governo dopo aver speso denari per fare progetti, sino a questo momento non fa altro che cullarci con pazze canzonatorie, e non sa promettere altro di studiare?

Presidente. Onorevole Pansini ha facoltà di parlare.

Pansini. Come risoluzione della discussione fatta, mi sento in dovere di presentare alla Camera un ordine del giorno, fidando nella Camera più che nelle parole dell'onorevole ministro, il quale disse che la discussione poggiava sopra fatti inesistenti, mentre potrei dimostrargli che egli con le sue osservazioni non fece che ratificarli nuovamente.

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

La seduta pomeridiana comincerà alle ore 14.15.

La seduta termina alle ore 12.15.

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