

XXXVII.

1ª TORNATA DI GIOVEDÌ 6 DICEMBRE 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

INDICE.

	<i>Pag.</i>
Disegno di legge (Seguito della discussione) 1073-860	
Bilancio dei lavori pubblici:	
BATTELLI	1076
CAMPI	1080
CELLI	1073
DE ANDREIS	1085
MAZZIOTTI (<i>relatore</i>)	1086
SPIRITO BENIAMINO	1078
ZANNONI	1086
Relazioni (Presentazione):	
Permute di stabili (B'ANCHINI)	1086

La seduta comincia alle ore 10.

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

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Celli.

Celli. Scegliendo fra i tanti problemi che interessano il Ministero dei lavori pubblici parlerò soltanto delle bonifiche e nei soli due modi per me qui più consueti, cioè breve e come igienista.

Il problema delle bonifiche è per sua natura essenzialmente igienico.

Igienico n'è il fine supremo, la salute di chi abita un luogo di malaria; igienico n'è il mezzo per raggiungere l'altro fine, cioè il fine economico. Tanto è vero che ogni legge divide le bonifiche in due categorie: sono di prima categoria le bonifiche che hanno principalmente il fine igienico, e di seconda categoria quelle altre nelle quali questo fine igienico è secondario, quantunque sia sempre essenziale.

Or bene, noi abbiamo speso in molti anni parecchi milioni per le bonifiche; ma se ci domandiamo: di tutte le bonifiche fatte in Italia ve ne sono di quelle che hanno veramente raggiunto il fine igienico?

A questa domanda sarei molto imbarazzato a rispondere, poichè, onorevole relatore, si potrebbero forse contare sulle dita le bonifiche igienicamente riuscite; certo la grandissima maggioranza di esse non hanno raggiunto il loro fine supremo. Le ragioni di questo doloroso fatto sono principalmente due. L'una è che da noi, più che in altri paesi europei i quali hanno anche fatto grandi opere di bonifica, la malaria è molto più grave e quindi più difficile a combatterla. L'altra ragione è quella che già diceva il nostro amico e collega, onorevole Fortunato, quando l'ultima volta discutemmo in questa Camera la legge sulle bonifiche. A quelli che presentavano delle proposte tecniche per combattere la malaria, l'onorevole Fortunato rispondeva: ma la scienza non ne sa nulla ancora.

Rispondeva così anche a quelli che par-

lavano in nome della scienza ed aveva ragione. Infatti nel 1898 la scienza ne sapeva ben poco del modo come propagasi la malaria. Però in questi ultimi anni senza dubbio si è fatto un grande progresso; e fu merito specialmente del nostro collega, onorevole Fortunato, l'aver favorito gli studi, dando del suo e col suo esempio facendo contribuire altri nostri colleghi, che io cito a titolo di onore: Franchetti, De Asarta, Pavoncelli, Engel ed i nostri ex colleghi Arnaboldi, Collacchioni, Ponti.

Coi mezzi forniti da questi e da altri filantropi e mecenati la Società per gli studi della malaria ha lavorato molto ed ha avuto la fortuna di intrecciare il suo lavoro con quello che fervea in altre parti del mondo. E così per l'opera internazionale e più in ispecie, anglo-italiana, si è potuto in poco tempo fare un progresso insperato.

Questo progresso arriva direttamente fino al Governo, perchè se c'è un problema che potrebbe servire di programma per un Governo e per varie Legislature, è proprio quello della malaria.

È questa una lotta che si deve combattere da tutti i Ministeri, eccettuato soltanto quello degli esteri: da quello dell'interno, che si deve preoccupare della salute pubblica e della salute dei carcerati; da quello della agricoltura, che può e deve fare sul serio, e non a chiacchiere, la colonizzazione interna; da quello dell'istruzione pubblica, che deve promulgare i nuovi dogmi per mezzo delle scuole e deve tutelare le guardie che stanno alla difesa dei nostri monumenti, che sono molte volte in siti di malaria; da quello di grazia e giustizia, il quale, come sapete, ha presentato già un disegno di legge per utilizzare i condannati nella bonifica dell'Agro romano; da quello delle finanze, che spero vorrà accettare il nostro disegno di legge per la vendita del chinino, e deve proteggere dalle febbri i suoi doganieri e gli operai delle sue saline in territori malsani; da quello del tesoro, che deve sapere come la malaria è il più grande problema economico della più gran parte d'Italia: dallo stesso Ministero delle poste, per cui la malaria tante volte è un inciampo enorme ai servizi che ne dipendono in tante insalubri nostre regioni; dagli stessi Ministeri della guerra e della marina, le truppe dei quali sono così spesso alle prese con l'implacabile nemico.

Insomma trattasi di un grande problema di Governo ed in esso il Ministero dei lavori pubblici ha una parte grandissima, per la tutela dei lavoratori in opere pubbliche nei siti di malaria; per la protezione del personale ferroviario così esposto alle febbri, e infine per fare e per fare eseguire leggi e regolamenti sulle bonifiche.

E qui entro nell'argomento d'oggi, nel tema delle bonifiche.

Se noi diamo uno sguardo rapidissimo alle bonifiche fatte, ne troviamo di molte, o male ideate, o male eseguite, o trascurate. Per essere breve ed obiettivo citerò un esempio soltanto per ciascuna di queste tre categorie. Fra le bonifiche male ideate il prototipo è la bonifica dell'Agro romano, per la quale abbiamo speso dei milioni, e sostenuto tanti sacrifici senza essere riusciti a togliere un solo caso di febbre.

Tutta la bonifica d'Ostia e Maccarese e dei cosiddetti Consorzi idraulici dell'Agro romano deve essere rifatta da capo, onorevole ministro dei lavori pubblici; è tutto un lavoro, che non ha concluso a nulla, neppure dal punto di vista economico; tanto vero che la colonia agricola d'Ostia, che vive in una parte della zona prosciugata, se non avesse sempre ricevuto sussidi da un'alta e copiosa fonte, a quest'ora avrebbe fallito chi sa quante volte.

Per quanto l'argomento mi sedurrebbe, io non entro in tanti particolari perchè mi sono ora proposto dei limiti, e non ne voglio uscire. Fra le bonifiche male eseguite ne cito una che conoscerà probabilmente anche il ministro dei lavori pubblici, quella del lago di Salpi nell'Agro di Foggia, incominciata fin dal tempo dei Borboni. Ebbene in tanti anni di regno italico ciò che è avvenuto di questa bonifica è una delle storie più scandalose! C'è un impresario, lo dirò in poche parole, il quale ha in affitto per la pesca quel lago che frutta molto ed arricchisce il fortunato appaltatore. Per mezzo di regali e di amicizie, esso è riuscito a mantener sempre, a trattativa privata, anzi segreta, l'appalto di quel lago la cui bonifica è contraria ai suoi interessi giacchè per quanta terra vi entri a colmarlo tanta acqua di meno vi rimarrebbe e quindi tanto meno pesce da vendere.

E perciò quando si potrebbero avere per l'colmata le acque più torbide, queste si mandano al mare, e viceversa quando le acque son chiare, si immettono nel lago con grand

beneficio, si comprende facilmente, della pesca e della sua industria. Per trasportarne i proclotti il privilegiato appaltatore doveva percorrere una strada semicircolare, per arrivare alla stazione di Trinitapoli, ma il Genio civile ebbe anche la bontà di fargli, attraverso a una parte del lago già bonificata, una strada apposita, e per costruirla andò a scavare la terra là, dove si era prima portata con le palme, cioè si fece ritornare in questo modo la palude, dove non esisteva più. Garantisco a esattezza matematica di quanto vi dico.

Ecco dunque un brutto esempio di bonifica così male eseguita, che invece di scacciare la malaria, ha fatto di tutto per mantenerla ed accrescerla. L'anno passato (se fosse presente l'onorevole Pavoncelli ve lo direbbe meglio di me) inferì una vera pestilenza malarica a Trinitapoli, la gente ne fuggiva come ai tempi della peste di Manzoni, e gli abitanti degli altri paesi vicini non volevano accoglierla temendo appestarsi.

Ho detto che ci sono, finalmente, le bonifiche trascurate. Un esempio lo abbiamo a Mantova. Mantova, si specchia su laghi, molto artistici, assai belli a vedere, ma ugualmente assai pestiferi. E pestifero per eccellenza, è il famoso lago di mezzo, su cui si specchia il non meno famoso castello dei Gonzaga. Eppure, se noi esaminiamo l'ultima legge delle bonifiche e le relative tabelle non se ne parla affatto, come se non esistesse un così terribile fomite di pestilenza malarica per la nobile città.

Cosicchè c'è da tornare sopra quella classificazione delle bonifiche e aggiungere nelle tabelle tutte quelle che mancano e pur troppo e mancano parecchie.

I rimedi a tanti inconvenienti, che ho lamentato non è facile indicarli, ma io mi ci proverò alla meglio. Ne indicherò qualcuno più particolarmente dal mio punto di vista.

Anzitutto è necessario istruire: l'istruzione è il primo elemento per tutti, in specie per gli ingegneri che devono far progetti o eseguire lavori di bonifica. Anche dei migliori fra di loro è necessaria ormai una istruzione igienica speciale, dopo i progressi negli studi negli ultimi tempi. Noi abbiamo cercato di diffonderla, e d'accordo coi ministri dell'istruzione pubblica Gianturco e Gallo si impiantò nelle scuole degli ingegneri un corso speciale d'igiene per uso degli allievi inge-

gnieri e di quelli in servizio; ma le nostre speranze andarono deluse. Abbiamo incontrato entusiasmo da parte dei giovani, ma di coloro che sono del Genio civile, posso dire che quasi nessuno è venuto alla nuova scuola, anzi nel primo anno, qualcuno, nel secondo nessuno. Ci siamo inutilmente rivolti anche al ministro dei lavori pubblici perchè li incitasse a venire. E per parte mia e dei miei colleghi siamo disposti a fare anche dei corsi speciali, ma desideriamo che al nostro buon volere si corrisponda, cioè desideriamo di poter parlare ed intenderci con loro.

Oltre l'istruzione è necessaria la specializzazione.

Abbiamo, per esempio, degli egregi ingegneri che si sono specializzati nel campo delle bonifiche, e che per ragioni certe volte tutt'altro che tecniche sono trasferiti chi sa dove.

Vedo un collega di Bologna che mi fa segni affermativi.

Ebbene, mi risovviene di un bravo ingegnere, che aveva eseguito assai bene la bonifica d'Ostia, e fu mandato a Bologna a fare, indovinate che? L'istituto anatomico!

E poi bisogna, onorevole ministro, preparare le modificazioni anche all'ultima legge delle bonifiche. Essa, per quanto recente, ha bisogno di essere migliorata, e per far questo occorrono uomini competenti, che facciano, a suo tempo, le più sensate proposte. Intanto c'è da far subito il nuovo regolamento per la esecuzione dell'ultima legge sulle bonifiche.

È interessante la storia di questo regolamento. Quando fu votata da noi questa legge ricordo che il ministro d'allora, il Lacava, aveva gran fretta di farlo, prima ancora che decidesse il Senato, ma poi, come maestro di tattica parlamentare, pensò di rimandarlo a più tardi. E allora, dopo che la legge fu definitivamente approvata dalle due Camere fece la Commissione del regolamento nella quale mise, fra i nostri colleghi, delle egregie persone, ma certo nessuno vorrà dire che, per esempio, gli onorevoli Aguglia e Torraca rappresentino quanto c'è fra noi di meglio in fatto di idraulica e d'igiene, (*Si ride*) mentre sono bravissimi in tante altre cose. (*Interruzioni*).

Io dichiarai francamente che non volevo essere di quella Commissione; però espressi il desiderio di essere ascoltato e scrissi al

ministro e al presidente della Commissione. Mi avete sentito voi altri? Così m'ascoltò la Commissione.

Si è quindi fatto un lavoro clandestino. C'è, o non c'è questo regolamento? Si dice che l'onorevole ministro appena arrivato al potere lo abbia firmato perchè un regolamento pure occorreva per eseguire la legge. (*Segni del ministro dei lavori pubblici*).

Ma se è così lo consideri come non fatto, e faccia il possibile perchè sia subito riformato. È in questo senso, che ho presentato un ordine del giorno e prego il ministro di accettarlo.

Con queste poche parole che ho detto circa le bonifiche, io ho esposto appena quello che si direbbe un programma minimo. Il programma massimo lo svolgerò, un'altra volta che la Camera si occuperà di questo argomento.

Il programma massimo può restringersi fra questi due estremi: si dovrebbe cominciare con una inchiesta parlamentare, per vedere quello che si è fatto di buono e gli errori che si sono commessi, per non più ricadervi, e risparmiare tanti milioni; e si dovrebbe finir col creare quel corpo di ingegneri specialisti, istruiti, cui ho accennato, dando loro responsabilità vere, effettive, avanti al Governo, avanti alla Camera, avanti al Paese.

Abbiamo in Italia delle tradizioni gloriose, in fatto di bonifiche; e non voglio credere che, per questa parte, il talento italiano sia esaurito e che non ci siano più uomini capaci di bene indirizzare simili lavori. Credo invece che ci siano; ma che spesso non stiano al loro posto. Conosco, per esempio, dei giovani che non possono far nulla, per la invidia dei loro superiori...

Fortunato. Così va il mondo.

Celli. Ma vogliamo che vada sempre così questo basso mondo? (*Si ride*)... Per concludere io spero, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ed il Governo, in generale, s'interessarono del gravissimo argomento della malaria; se no, se ne interesserà, spero, il nostro presidente della Società per gli studi di quest'epidemia l'onorevole Fortunato, maestro a me ed alla Camera di ciò che si può fare in proposito, ricorrendo all'iniziativa parlamentare. Come, con questa iniziativa abbiamo spinto il Governo a vendere a buonissimo prezzo il chinino, così, per l'istessa via

spingeremo, se occorre, il Ministero dei lavori pubblici a riparare gli inconvenienti che oggi ho lamentati e a fare il suo dovere nel preparare e fare eseguire leggi e regolamenti delle bonifiche. (*Benissimo! — Bravo.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Enrico.

(*Non è presente.*)

Perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana.

(*Non è presente.*)

Anch'egli perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rampoldi.

Rampoldi. Rinunzio a parlare nella discussione generale, e mi riservo di parlare sui capitoli.

Presidente. Raccomando alla Camera d'imitare questo esempio. (*Si ride*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Battelli.

Battelli. Anch'io vorrei rimandare alcune mie osservazioni al capitolo n. 263; ma, siccome si tratta di un argomento che interessa anche altri miei colleghi, così sono costretto a parlare nella discussione generale. Alcune delle cose che dovrei dire oggi, sono già state dette in parte dall'onorevole Licata, e si riferiscono alle linee ferroviarie contemplate dalla legge 24 luglio 1887. Io aggiungerò alcune poche osservazioni soltanto, anche per esaudire il desiderio dell'onorevole presidente...

Presidente. È desiderio non solo mio, ma anche della Camera.

Battelli. ... aggiungerò, ripeto, alcune poche osservazioni riferendomi solo a quelle costruzioni ferroviarie che sono già state cominciate e sono rimaste in sospenso, e principalmente alla ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo, che si è fermata ad Urbino, appunto perchè di questa meglio conosco la storia e le condizioni, e perchè essa è certamente fra le linee interne più importanti.

Allorchè, giorni fa, vidi impostata nel bilancio dei lavori pubblici la somma di lire 1,600,000, per la linea Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo, ebbi l'ingenuità di credere, o dirò meglio di sperare per un momento che l'onorevole Branca avesse destinato quel fondo

per cominciare il tronco sospeso Urbino-Sant'Arcangelo.

Questa speranza, del resto, non era del tutto temeraria: perchè si sa da fonte autorevole che la liquidazione dei lavori del tronco già costruito, Fabriano-Urbino, porta a vantaggio dello Stato un avanzo netto di una somma uguale circa a quella di 1,600,000 lire; e perchè proprio sui primi dello scorso ottobre si tenne in San Leo un comizio imponente di tutte le popolazioni interessate a questa linea, comizio al quale intervennero quattro deputati ed altri aderirono, e nel quale si votò un ordine del giorno, perchè il Governo volesse almeno destinare questo fondo per cominciare i tanto sospirati lavori.

Invece ho dovuto accorgermi che, quella somma di un milione e 600 mila lire, era riservata soltanto per fare dei pagamenti arretrati, e così le nostre popolazioni aspettano ancora che si dia loro una risposta qualunque, fosse anche una scusa, alle reiterate domande, e gli operai della regione vedono sparire anche l'ultima e legittima speranza di un po' di lavoro, per il triste inverno che si avvanza.

Quindi aveva ragione l'onorevole Licata, quando diceva che i ministri che si vanno ormai succedendo con troppa rapidità... (*Interruzione a bassa voce*) con troppa rapidità hanno dimenticato i bisogni di regioni intere, e hanno perduto di vista, almeno in parte, l'utile dei nostri commerci. Poichè è ormai tempo di domandarci che cosa vogliamo farne di queste ferrovie, che sono in parte costruite e che rimangono là sospese.

Mi sono informato, ed ho visto che, per completarle tutte, si tratta soltanto di cinque tronchi, basterebbe una somma non forte, di 120 milioni circa, che si potrebbe ripartire in successivi esercizi, mentre invece, lasciandole nello stato in cui ora si trovano, sono di aggravio continuo allo Stato, sia per i sussidi chilometrici che esigono, sia perchè le spese dell'esercizio superano di molto il reddito. E d'altra parte, Ella lo sa onorevole ministro, esse non portano vantaggio alcuno alle regioni per cui passano. Per esempio, quella di cui parlavo, la Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo, che dovrebbe mettere in più diretta comunicazione le Romagne con le

Marche, e nello stesso tempo dovrebbe diminuire notevolmente il cammino fra le Romagne e Roma, si ferma ad Urbino, anzi, dirò meglio, a circa mezz'ora di carrozza da Urbino, per modo che non serve che di semplice scalo ad alcuni pochi paesi. Quindi essa non serve di congiunzione fra la litoranea e la Roma-Fabriano, e nello stesso tempo lascia in abbandono la regione principale che dovrebbe attraversare, il Montefeltro. Invero il Montefeltro non è solamente un gruppo di colline fertili per prodotti agrari, ma è fornito altresì di prodotti minerari notevolissimi, fra cui citerò le miniere sulfuree del nostro collega Albani, alla Morcia; le miniere sulfuree importantissime della Perticara; e così le cave di lignite le quali sono lasciate in abbandono perchè sono troppo difficili i trasporti, sebbene risulti da analisi esatte che sarebbero tra le migliori ligniti d'Italia. Così le cave di Tripoli, che danno ora uno scarso profitto per la stessa ragione della difficoltà dei trasporti.

Io dovrei dire ancora, che questa linea ha un'importanza grandissima per un'altra ragione, la principale, per cui venne votata all'unanimità dalla Camera, la ragione militare Difatti da Ancona a Rimini l'attuale linea Adriatica è tutta scoperta dalla parte del mare, e quindi in tempo di guerra le comunicazioni dirette fra le Romagne e le Marche sarebbero, non solo pericolose, ma assolutamente impossibili; tantochè nel 1888, quando venne fatto il primo stanziamento del tronco Urbino-Fabriano, così dal mio amico Vendemini come dal generale Corvetto, come dall'onorevole Saracco, allora ministro dei lavori pubblici, venne da una parte proposto e dall'altra accettato, che fra le linee, per cui conveniva maggiormente sollecitare la completa costruzione, fosse questa di Fabriano-Sant'Arcangelo. Invece che si è fatto? Fino al 1892 si sono strascicati con estrema lentezza i lavori del primo tratto Fabriano-Urbino e nello stesso tempo si sono prolungati artificiosamente gli studi del tronco Urbino-Sant'Arcangelo, finchè venne la legge dell'onorevole Branca di quell'anno, e poi più disastrosamente nel 1897 la legge Prinetti, le quali troncarono tutto, anche la speranza.

Branca, ministro dei lavori pubblici. La mia no.
Battelli. In parte anche la sua; del resto

ho detto più disastrosamente quella dell'onorevole Prinetti.

Ma, onorevole ministro, lunedì scorso l'onorevole Licata le ha fatto osservare non solo quanto siano dannosi questi provvedimenti, ma ha pure soggiunto che le popolazioni sono stanche della noncuranza in cui nelle altre sfere sono tenute le loro legittime aspirazioni. L'onorevole Licata, facendosi anche lui per un momento sovversivo veramente, disse che le popolazioni avranno ragione se si rifiuteranno di pagare le imposte.

Io, che siedo da questa parte della Camera, (*estrema sinistra*) non ripeterò altrettanto, ma certo non potrei difendere il Governo nella agitazione viva e crescente che contro di esso serpeggia nei nostri paesi fra ogni ceto di persone.

D'altra parte non dirò neppure che si debba dare compimento immediato a tutti quanti i disegni che allora vennero fatti e a tutte le speranze che allora vennero fatte concepire, perchè comprendo anch'io le difficoltà odierne del bilancio dello Stato e comprendo il sacrificio che ogni regione deve fare davanti ai bisogni impellenti generali. Ma mi pare di essere discreto nel chiedere al Governo che cominci ad ascoltare anche la voce di necessità, già da molto tempo riconosciute, e che in conseguenza di esse cominci a fare qualche cosa.

È in tale speranza che io, insieme ad altri 24 colleghi dei vari settori della Camera, ho presentato un ordine del giorno improntato a questi concetti, e nutro viva speranza che l'onorevole Branca voglia accettarlo, e così credo che farà una delle cose migliori del suo Ministero.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spirito Beniamino.

Spirito Beniamino. Tenuto conto della lunga discussione fatta finora intorno a questo bilancio e della necessità di affrettare i nostri lavori, cercherò di parlare il più brevemente possibile.

Debbo fare al ministro dei lavori pubblici due domande, le quali avrebbero forse potuto trovare posto in qualche articolo di questo bilancio, ma mi è parso che esse possano riferirsi a due questioni d'indole generale; quindi credo utile parlarne nella discussione generale.

La prima domanda si riferisce ai lavori delle bonifiche. Non è già che io voglia met-

tere in dubbio la bontà della legge, anzi lodo tutti coloro che hanno avviata la risoluzione del problema delle bonifiche per redimere intere regioni infeste dalla malaria, e lodo il Parlamento che ha votato la legge. Io però ho da muovere dei dubbi, se cioè nell'esecuzione della legge sulle bonifiche, se nei progetti che vanno eseguendosi per ciascuno dei bacini che debbono essere bonificati e risanati, si sia tenuto conto adeguato delle conseguenze dei lavori medesimi, specialmente in rapporto ai terreni che non sono compresi nel raggio della bonifica. A questo dubbio mi dà argomento il fatto che si verifica nella bonifica del Vallo di Tegiano, ove i lavori procedono sì con alacrità e con successo, ma dove, e mi duole doverlo notare, non si è tenuto conto, a mio modo di vedere, di quello che avviene delle acque all'uscita dal Vallo (perchè la bonifica consiste nel rendere più facile lo scolo delle acque medesime) il fatto, cioè, di non essersi preveduto e provveduto alle condizioni ed allo stato che si creava ai terreni della regione sottostante nei comuni di Pertosa, Auletta, Petina e Galdo.

Evidentemente i terreni sottostanti per legge di natura e per legge scritta debbono subire la grave servitù di scolo; ma nessuno ha il diritto di aggravare questa servitù. Se un privato tentasse di aggravarla, certamente dovrebbe rispondere dei danni; e anche lo Stato, pur quando si tratta di eseguire opere prescritte dalle leggi, non ha il diritto di imporla od aggravarla.

Il diritto di proprietà va da tutti rispettato; se lo Stato non compra, nè espropria, deve almeno risarcire i danni che produce. Ella, onorevole Branca, sa benissimo, come lo sapeva benissimo il suo onorevole predecessore, come stanno le cose; anzi colgo questa occasione per rendere loro le maggiori azioni di grazie, perchè di questa questione si sono interessati con intelletto d'amore. Ebbene, che cosa si verifica? Che le acque le quali dapprima stagnavano nella valle di Tegiano, poniamo, per 30 giorni, ora che si vanno eseguendo, e sono a buon punto i lavori di bonifica, debbono scorrere e defluire in tre giorni soli; in altri termini il volume delle acque si è per lo meno decuplicato. Ma si è forse pensato a ciò che avviene nei terreni sottostanti? Si è pensato, per esempio, se il bacino del Tanàgro, dove le acque

vanno a riversarsi, abbia o no la capacità di contenere questo maggiore volume di acque? Non ci si è pensato affatto. È vero che il ministro dei lavori pubblici ha mandato sul luogo un'ispezione, e questa ispezione appunto ha riconosciuto che gravi danni si verificano e maggiori se ne verificheranno ancora, che ad eliminare e prevenire tali danni bisogna provvedere. Ma questo fatto che si verifica in conseguenza dei lavori di bonifica del Vallo di Tegiano, per le cui acque sono state danneggiate per molti chilometri immense proprietà, dal punto cioè di uscita dal canale di Polla sino al punto dove si immette il Tanagro nel fiume Sele, dà la prova e la dimostrazione che, come diceva poc'anzi, non si è tenuto conto nello studio dei progetti delle condizioni che vanno a crearsi ai terreni sottostanti, specialmente a quelli fuori del raggio delle bonifiche.

Conchiudo perciò invitando l'onorevole ministro a voler provvedere d'urgenza per i danni già verificati e per quelli avvenire.

Ed ora passo ad una seconda osservazione all'onorevole ministro; essa riguarda il concetto che si ha nel Ministero del problema delle strade rotabili, specialmente delle nazionali. Abbiamo una legge la quale stabilisce quali sono le strade nazionali; ma a me sembra che nel Ministero si ritenga che questa legge sia come l'Arca Santa, una legge cioè che non si possa toccare. Se chiedete una rettifica per un mezzo chilometro, forse ve la concedono; ma se andate a dire al Ministero che una strada nazionale od un tratto di essa, della lunghezza di sette od otto chilometri, non risponde più alle esigenze del commercio e dei servizi pubblici, allora si stringono nelle spalle e vi dicono: noi non possiamo toccare la legge. La medesima risposta si ha quando si va a dire che un tratto di strada nazionale minaccia di cadere, o è divenuto inservibile, o richiede riparazioni straordinarie in tutti i mesi e gli anni, in guisa che lo straordinario diventa ordinario. Ora a me pare, onorevole ministro, che questo sia un concetto non interamente esatto, nè rispondente alle più vive esigenze dell'attualità, in quanto che l'opera della legge e del Ministero s'intendono come una gretta funzione amministrativa.

Io credo che il Ministero dei lavori pubblici, quando è retto da persone illuminate

come l'onorevole Branca ed i suoi predecessori, debba essere anche il Ministero dell'economia nazionale. Se una strada non risponde più alle esigenze pubbliche, e si trova in tale condizione che non risponde più ad alcuno dei criterii di vera viabilità, perchè essa non si deve rettificare? E quale è il fatto che mi dà argomento per fare questa domanda? L'onorevole Branca lo ha capito molto facilmente; parlo della strada che da Ponte Temite, sotto Laviano, mena a Castelnovo di Conza ed a San Felice, che è un tratto della nazionale n. 55.

L'onorevole Branca ed anche l'onorevole Lacava, da che io ebbi l'onore, l'anno scorso, di richiamare l'attenzione della Camera su questa strada, ebbero la sollecitudine, di che io li ringrazio, di farla ispezionare. Ebbene, con codesta ispezione si è potuto notare che la strada attuale percorre terreni franosi, senza alberi, senza acqua e senza abitati, soggetta a grosse, continue e pericolose frane, strada che anche di recente, come dissi ieri l'altro all'onorevole ministro, è franata ed interrotta, a segno che parecchi Comuni del mandamento si trovano fuori del consorzio umano. All'opposto versante invece, dove sono colline verdeggianti, terreni ubertosi e paesi popolosi e industriosi, havvi la strada consortile Laviano, S. Menna-Laviano aperta nella roccia. D'onde la proposta di far passare la strada nazionale e con pochissima spesa nell'attuale sede della strada consortile.

I vostri ispettori hanno accertato che per ciò fare occorrerebbe una spesa minore di quella che si richiede per rimettere il tratto della strada nazionale in condizione di perfetto funzionamento: con una spesa minore, notate, si potrebbe trasportare la sede stradale in una sede sicura perchè formata in terreni rocciosi, liberandosi una buona volta da pericoli, da danni e da ingenti spese annuali straordinarie.

L'onorevole Branca deve ricordare che egli e l'onorevole Fortunato hanno la paternità dell'Avellino-Santa Venere e delle Ofantine, nè voglio rimproverarlo per questo; ma nell'interesse delle popolazioni, che mi onoro di rappresentare, dico che la costruzione di quelle linee fece perdere alle popolazioni dei mandamenti di Contursi e Laviano l'ultima speranza che nutrivano di potere avere un tratto di ferrovia ad essi pro-

messo fin dai primi anni del nostro risorgimento.

Adesso non è a parlare di costruzione di tronchi di ferrovia; ma domando che almeno si abbiano una strada rotabile comoda e sicura, per cui le comunicazioni possano mantenersi.

Delle due l'una: o il Ministero crede di sostituire al tratto Ponte Temite-San Felice, che non è più di 6 o 7 chilometri, il tratto più utile e più sicuro della consortile Ponte Temite-Laviano-Castelnuovo di Conza, e forse con minore spesa di quella che occorrerebbe per ripristinare la strada vecchia, e io lo ringrazierei perchè farebbe opera saggia e giusta. O il Ministero tiene assolutamente alla intangibilità della legge sulle strade nazionali ed a lasciare così come e dov'è la strada n. 55, non volendola trasportare sull'altro versante, ed allora io lo prego vivamente di voler dare mezzi ai Comuni del consorzio per avere libere ed assicurate le loro comunicazioni. Così si assicurerebbe in qualche modo il presente e l'avvenire, perchè io sono persuaso che a non lungo andare la strada nazionale, nel tratto controverso, dovrà essere addirittura abbandonata; ed allora, trovandosi sistemata la consortile ed eliminato il gran dislivello sotto il paese di Laviano, non ne soffriranno il commercio ed i cittadini, e quelle povere popolazioni si troveranno di avere una qualche comunicazione. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Campi.

Campi. Io, onorevoli colleghi, mi sono iscritto a parlare soltanto dopo aver letto l'ordine del giorno presentato dal collega Curioni. Quell'ordine del giorno, per quanto concepito in termini apparentemente generici, contiene però una allusione concreta e specifica, allusione che si è rivelata ancor più nell'attacco vivissimo, che ieri l'onorevole Curioni ha mosso contro le domande di concessione fatte dalla provincia di Milano, di accordo col comune di Milano e dalla città di Torino per avere quei comodi accessi al valico del Sempione, che siano non inadeguati al presumibile, anzi certo sviluppo che vi prenderà il traffico internazionale.

Rimasi un po' sorpreso della forma con cui l'onorevole amico Curioni ha creduto di svolgere il suo ordine del giorno. Egli, uomo positivo e sempre pratico, mosso dall'ardentis-

simo amore che lo lega al suo Collegio elettorale, al capoluogo Borgomanero ed al suo bellissimo lago di Orta, in una questione che non è che una questione materiale, che non ammette lirismi di nessun genere, si è lasciato andare, me lo perdoni, a fare cosa che è in contraddizione con la sua ordinaria natura, a fare un po' di rettorica ed anche rettorica alquanto tribunizia.

Infatti l'onorevole Curioni non ha mancato di fare accenni di carattere regionale, quando ha detto: si vogliono costruire nuove linee nell'alta Italia, e ci sono tante Provincie, ed è vero, le quali reclamano a loro volta linee ferroviarie. E non ha mancato di seguire un esempio, che io non credo lodevole, dato da un ex-ispettore del Genio civile ed antico nostro collega, nella *Nuova Antologia*, di fare, mi si perdoni la parola, alcune insinuazioni contro la Società Mediterranea, parlando di guadagni leciti o illeciti che questa avrebbe fatto in precedenti costruzioni.

Se si parla di guadagni leciti o illeciti, io credo che l'onorevole Curioni non troverà meno deplorabili quelli fatti dagli appaltatori. Ma ad ogni modo, io non sono qui per difendere nè per attaccare la Società Mediterranea; sono qui per difendere e sostenere un grande interesse, che è un interesse nazionale e non un interesse locale, il grande interesse economico che si collega coll'apertura del valico del Sempione.

Mi perdoni l'onorevole Curioni, è veramente strano che egli abbia accennato ad interessi locali abilmente sfruttati dalla Società Mediterranea, quando gli strumenti di questi interessi sarebbero nientemeno che le Provincie lombarde, le Provincie piemontesi e le Provincie liguri. L'onorevole Curioni ha negato che le Provincie liguri prendano parte in tutto ciò, ed ha detto: tanto è vero che la rappresentanza ligure mancava al grande convegno di Torino... (*Interruzioni del deputato Curioni*).

Susi, onorevole Curioni, Ella ha detto questo: che non ha abboccato all'amo. Ora io dirò che non soltanto ha abboccato all'amo, ma vuol tenere la canna dell'amo insieme con noi; perchè i deputati delle Provincie liguri si sono lagnati di non essere stati invitati nella stessa forma in cui erano stati invitati i deputati e le rappresentanze delle altre Provincie.

Però l'importante è questo, signori miei: che quando vi è la rappresentanza di tutti i maggiori centri industriali e commerciali d'Italia, dei centri attraverso i quali, dal rimanente d'Italia, si deve necessariamente passare per giungere ai valichi alpini, mi pare assolutamente fuori di luogo parlare di interessi locali.

Ora, dell'importanza di questo interesse, dell'importanza di dotare il valico del Sempione di accessi proporzionati, lo stesso onorevole Curioni si è dichiarato convinto.

Infatti l'onorevole Curioni ha ricordato come il valico del Sempione si trovi in condizioni più favorevoli di tutti gli altri valichi alpini; ha ricordato come esso si trovi soltanto a 687 metri sul livello del mare, mentre il Cenisio è a 1,260 ed il Gottardo a 1,170; e l'onorevole Curioni giustamente ne deduceva che il valico del Sempione, sia per queste ragioni, sia perchè ha anche una maggiore percorrenza sul territorio italiano in confronto degli altri valichi, avrà uno sviluppo di traffico veramente imponente.

Se così è, è evidente che se vi è un valico che deve essere favorito a preferenza di ogni altro mediante comode linee di accesso, è precisamente il valico del Sempione.

Dunque la questione è questa: la linea Arona-Domodossola, è una linea, la quale può servire agli sbocchi di un grande traffico internazionale, oppure è una linea assolutamente insufficiente?

Dobbiamo noi volere che pel valico del Sempione si ripeta quello che è avvenuto troppo generalmente nelle linee ferroviarie italiane dove, di fronte agli inconvenienti che si verificano di un cattivo servizio, di continui ritardi, noi ci sentiamo sempre obiettare, dalle Società ferroviarie, la cattiva costruzione delle linee, la picciolezza delle stazioni e via dicendo?

Evidentemente no.

Io imiterò l'onorevole Curioni nel non entrare in dettagli tecnici ma io dico essere fuori di questione che la linea Arona-Domodossola, sia più precisamente la Gozzano-Domodossola, è del tutto inetta a rispondere anche alle più modeste esigenze di un traffico internazionale. (*Segni di diniego del deputato Curioni*).

L'onorevole Curioni dice che non è vero, ma io gli dico che è verissimo.

Curioni. Ha letto l'articolo del commendatore Ferrucci?

Campi. L'ho letto. Ma vi sono anche le confutazioni che, come si vede, Ella non ha letto.

Ma io qui ho testimonianze ancora migliori di quello che affermo; e non ho che ad invocare lo stesso onorevole Curioni, il quale, strano a dirsi per un uomo di così acuto ingegno, ha fatto un discorso che è tutta una serie di contraddizioni. E glielo dimostrerò.

Presidente. Ma, onorevole Campi, si rivolga alla Camera.

Campi. Ha ragione onorevole presidente. L'onorevole Curioni, come dice nel suo ordine del giorno, e come, più chiaramente, ha detto ieri nel suo discorso, ammette che la linea Gozzano-Domodossola ha bisogno di rettifiche tali che, secondo le sue medesime dichiarazioni, ammonteranno a qualche milione di spesa. Saranno parecchi milioni, signori miei, non qualche milione. Certamente, onorevole Curioni: Ella ha dimenticato tutta la storia di questa ferrovia; perchè il bisogno di surrogare la linea Novara-Domodossola, per il caso e per l'epoca in cui fosse aperto il valico del Sempione, è cosa che fu affermata e deliberata nell'occasione stessa in cui fu deliberata la costruzione dell'attuale Gozzano-Domodossola, quando, cioè, la Mediterranea, che oggi desta tanti sospetti, non era ancora nata nè concepita.

Ciò basta pregiudizialmente a porre fuori di discussione il parere dei tecnici più competenti che non hanno speciali ragioni elettorali da difendere.

Curioni. Ferrucci!

Campi. Non parliamo troppo del Ferrucci: non fu uno degli atti da biasimarsi dell'onorevole Prinetti l'averlo allontanato dal Ministero dei lavori pubblici!

Dunque questa linea si trova in cattive condizioni di altimetria, è tutta piena di pendenze e contropendenze, è dotata di stazioni del tutto insufficienti ed incapaci a ricevere treni appena di modesta lunghezza, agli scambi, alle coincidenze, è fornita di ponti metallici situati in luoghi infelici e di soverchia lunghezza ma viceversa molto deboli, e tali che, se la linea deve essere assoggettata ad un traffico maggiore dell'attuale, dovranno essere rifatti con una grandissima spesa. Coste condizioni della linea rendono asso-

lutamente impossibile di pensare a migliorarle, se non attuando ripieghi provvisori ed anche provvisoriamente insufficienti. E tutto ciò senza...

Curioni. Ma il Sempione è fatto per avere una seconda linea.

Campi. Se la linea Novara-Domodossola fosse fatta in modo da ammettere il raddoppiamento del binario, la questione sarebbe assolutamente diversa, oso dire che quasi non sussisterebbe. Ma la questione è che la linea Novara-Domodossola non solamente non ha doppio binario, ma è incapace di essere adattata mai ad averlo, in qualunque tempo e con qualunque spesa. È una cosa la quale non può essere negata. *(Interruzione del deputato Curioni).*

L'onorevole Curioni è tanto ingegnere quanto lo sono io! *(Si ride).*

Presidente. Ma, onorevole Campi, abbia la bontà di non rilevare le interruzioni; altrimenti andiamo troppo per le lunghe. Non rilevi qualunque interruzione anche fatta sottovoce: abbiamo diritto di udire anche noi.

Campi. Allora non debbo fare altro che pregarla ad invitare l'onorevole Curioni di non interrompere.

Presidente. Non andiamo per le lunghe!

Campi. Se l'onorevole Curioni mi interrompe, è impossibile non rilevare le sue interruzioni.

Presidente. Vada avanti!

Campi. Dunque io ho detto prima che l'onorevole Curioni ha dimenticato la storia di questa linea Novara-Domodossola la quale è nata con la fede di miserabilità fino dalla sua origine: con la fede di miserabilità per tutti, soggiungo, meno che per gli appaltatori, perchè è una di quelle famose linee che, deliberate con la legge del 1879 e preventivata in circa 12 milioni di spesa, è costata poco meno di trenta milioni.

Ma la maggiore spesa non ha servito nè punto nè poco a migliorare le condizioni della linea; ha servito ad altro ben diverso e non voluto scopo. Ed è in presenza di questo ricordo, ed è mentre i muraglioni del Tevere narrano le glorie del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Genio civile, e degli appaltatori, che l'onorevole Curioni viene ancora a raccomandare in via di massima l'adozione del sistema delle costruzioni dirette! Il momento, mi perdoni, certo è male scelto.

La linea Novara-Domodossola è nata come

dicevo con la fede di miserabilità, e ne dà la prova.

La linea Novara-Domodossola è compresa nella legge del luglio 1879 al numero 3, se non m'inganno, della categoria B. Vediamo sotto quali condizioni e a quale intendimento sia stata deliberata la costruzione di quella linea. A me piace di essere esatto: cito quello che ne è stato detto nella tornata del 7 giugno 1879. In quella tornata un mio compianto concittadino il quale era allora deputato, e che lasciò alta e nobilissima memoria di sé, il Robecchi, morto poi senatore, quando venne in discussione la linea Arona-Domodossola propose che nello stesso elenco fosse posta la linea Arona-Gravellona.

Al deputato Robecchi risposero vari oratori. Rispose primo l'onorevole Gentinetta e disse che, allo stato presente delle cose, la linea era deliberata soltanto per gli interessi che avevano tratto al circondario dell'Ossola e alla provincia di Novara.

Prendeva poi la parola l'illustre generale Ricotti, allora deputato di Novara, e diceva quanto segue: « Finchè non sarà eseguito il traforo del Sempione, la ferrovia che fa capo a Domodossola deve essere considerata come linea d'interesse provinciale; così ne consegue che fra i due tracciati possibili si deve preferire quello che corrisponde al minor percorso ed alla minor spesa. »

Dunque l'unico criterio di scelta per il tracciato allora proposto era quello della minor spesa; il che si comprende per una linea d'interesse locale, ma non si può assolutamente comprendere per una linea d'interesse internazionale. E continuava l'onorevole Ricotti: « Ma non vi ha dubbio che allorquando sarà compiuto il traforo del Sempione, allora questa ferrovia acquisterà un vero carattere internazionale, ed allora, ma allora soltanto, gli interessi di Milano sarebbero offesi se non si eseguisse il piccolo tratto di ferrovia fra Gravellona ed Arona, col quale l'accesso di Milano al Sempione verrebbe abbreviato di oltre 12 chilometri. »

Si univa al deputato Ricotti il compianto Grimaldi, relatore, il quale diceva: « Ora si tratta di provvedere soltanto al collegamento di Novara con Domodossola; si tratta di una linea d'interesse puramente provinciale. »

Dunque vede l'onorevole Curioni che il commendator Ferrucci dovrebbe intendere, come sia un'accusa, non solo irriverente verso

le Province e città di Milano e di Torino, ma senza fondamento e senza ombra di serietà, il dire che questa questione sia stata mossa dalla Società mediterranea nel suo interesse; mentre fin dal 1879, quando ancora non erano neppure ideate le Convenzioni ferroviarie da cui la Mediterranea ebbe vita, la questione della costruzione della linea Arona-Gravellona, come linea necessaria, indispensabile di accesso al Sempione, era stata posta. E quello che era stato osservato fino da allora, fu poi confermato successivamente da tutti gli uomini più autorevoli e fu anche confermato dallo stesso onorevole Curioni. Eccomi a dimostrarlo.

L'onorevole Curioni, come voi sapete, fu il relatore della legge che approva la convenzione del Sempione, nella quale, dopo di essersi deliberato che lo Stato era fin d'allora autorizzato a concedere un sussidio di lire cinquemila al chilometro per un tronco da Santhià a Borgomanero, finalmente all'articolo 5 è detto così:

« Il Governo del Re ecc. provvederà perchè nella tariffa sia tenuto conto dei rispettivi abbreviamenti ferroviari; quando all'apertura del Sempione, ma però non prima del 1° luglio 1895, la linea Santhià-Borgomanero e la linea Arona-Gravellona non fossero ancora aperte all'esercizio. »

Questo articolo con tutto il rimanente della legge fu votato dalla Camera sotto l'alto patrocinio del mio amico onorevole Curioni.

Dunque l'onorevole Curioni, nel 1896, ammetteva la necessità della costruzione della linea Arona-Gravellona. (*Segni di diniego del deputato Curioni*).

Quello che è scritto è scritto! Si ha un bel crollare la testa ma ciò che è scritto e stampato, è scritto ed è stampato! V'ha di più! Nella relazione con cui il Governo, presieduto allora dall'onorevole Di Rudini, e di cui mi pare fosse ministro dei lavori pubblici l'onorevole Prinetti, era affermato solennemente che, oltre la Santhià-Borgomanero, si sarebbe dovuto provvedere alla costruzione della Arona-Gravellona. La questione venne poi risolta in Senato quando vi si discusse la legge, e l'onorevole Prinetti, in presenza di un certo ordine del giorno, presentato dai senatori Chiala e Di Sambuy nell'interesse speciale del Piemonte, dichiarò che l'adozione di quell'ordine del giorno non pregiudicava nè

punto nè poco, nè in diritto, in fatto, la posizione della Arona-Gravellona; e l'onorevole Saracco, attuale presidente del Consiglio, relatore allora di quella legge, fece dichiarazioni ancora più esplicite che non citerò testualmente per abbreviare il tempo, e per corrispondere meglio ai desideri del nostro onorevolissimo presidente.

Dunque, onorevoli colleghi, mi pare che questi ricordi provino che la linea Gozzano-Domodossola fu costruita non già per servire ad un grande traffico internazionale, ma unicamente per servire ad un traffico locale; e ciò per dichiarazioni esplicite, fatte nella Camera, e per consenso degli in allora rappresentanti della provincia di Novara, certo non meno autorevoli, per quanto anche egli lo sia, dell'onorevole Curioni.

Mi pare anche dimostrato che fino da allora era posta come cosa certa, che all'accesso al Sempione, mediante linea internazionale, avrebbe dovuto provvedersi con la costruzione della linea Arona-Gravellona.

Senonchè il progetto che oggi sta dinanzi al Governo, e che, si noti bene, sarà progetto della Mediterranea, ma è progetto adottato dalla provincia e dalla città di Torino, dalla provincia e dal comune di Milano, tanto, mentre questo era amministrato dal partito moderato, quanto, come ora, mentre è amministrato dai partiti popolari, è più ampio.

Esso fa proseguire la linea principale da Arona, non solo fino a Gravellona, ma fino a Domodossola; di più comprende alcune linee complementari nell'interesse di Torino, affinché da Borgomanero si possa raggiungere Novara da una parte e Sesto Calende dall'altra con due brevi tronchi; e finalmente che vi sia un'altra piccola e poco costosa diramazione da Fercola ad Intra e Pallanza, collegando così quelle regioni, le più ridenti e le più industriali del Lago Maggiore, più facilmente con Torino e con la Lombardia.

Si dice subordinatamente dall'onorevole Curioni, come già era stato detto dall'ex ispettore commendator Ferrucci, che in ogni modo bisognerebbe limitare la costruzione della linea da Arona a Gravellona.

Curioni. Non ho detto una parola di questo!

Campi. Ma l'ha detto nel 1896. È strano che l'onorevole Curioni non riconosca neanche ciò che porta la sua firma! Si iscriva in falso contro gli atti parlamentari! (*Si ride*).

Presidente. Non si distraiga, onorevole Campi!

Campi. Non sono io che mi distraigo! Ci sono alcuni, dunque, i quali sostengono che bisognerebbe rimanere nei limiti della primitiva idea, di contentarsi cioè del tronco Arona-Gravellona. Ora i nuovi studi hanno dimostrato che questo provvedimento sarebbe del tutto insufficiente, e guasterebbe fino dal principio il benefico risultato che si avrebbe diritto di conseguire coll' intraprendere nuove costruzioni. Infatti, mettere un piccolo tronco, quale sarebbe quello fra Gravellona e Domodossola, in condizioni cattive e del tutto diverse da quelle che avrebbero i due tronchi con cui si collegherebbe alle estremità a Domodossola, e via via attraverso il Sempione per la Svizzera; e a Gravellona e via via verso Milano e verso Torino, è evidente che impedirebbe ogni regolarità del servizio, perchè si sarebbe costretti a fare due smistamenti di treni, uno a Gravellona e un altro a Domodossola, mentre invece facendo l'intera linea da Arona a Domodossola, i treni, da e per il valico del Sempione, arriverebbero fino ad Arona, dove si smisterebbero e si raggrupperebbero nelle tre direzioni di Milano, Torino e Genova.

Io ho inteso dire, e questo sarebbe il parere del nostro sapientissimo Consiglio superiore dei lavori pubblici, se non sono male informato, che davanti alla obiezione che viene fatta delle cattive condizioni in cui si trova il tronco Gravellona-Domodossola per le continue pendenze e contropendenze, con brevissimi rettilinee frammezzo, onde è reso impossibile il traffico normale, si è osservato, che ciò non guasta, per il fatto della velocità che i treni acquistano nelle discese e che imprime loro la forza per risalire. Sarebbe il giuoco delle montagne russe!

E i luoghi toccati dalla linea Novara-Domodossola avranno forse di che lagnarsi, se nuove linee verranno costruite? Certo la Camera non si preoccuperà del timore fattole balenare dall'onorevole Curioni, che quei Comuni possano chiedere il rimborso dei contributi da essi pagati. I contributi furono dati per costruire quella linea, come fu costruita, non per rifarla, nè tanto meno, per impedire di aggiungere altre linee.

Un'altra eccezione che fa l'onorevole Curioni, e che a me pare confutata da ciò che ho detto, è questa. Egli dice: badate bene, la

nuova linea di cui domandate la costruzione, è una linea la quale eserciterà una disastrosa concorrenza sull'altra linea, la quale è proprietà dello Stato.

Intendiamoci bene. Se noi seguissimo i criterii dell'onorevole Curioni, bisognerebbe dire per esempio che, la galleria succursale dei Giovi è stata una concorrenza alla preesistente galleria: che la linea Genova-Ovada-Acqui è stata una concorrenza alla linea Novi-Genova. Bisognerebbe dire che lo stesso onorevole Curioni vuol fare una disastrosa concorrenza alle linee che esistono attraverso l'Appennino per le comunicazioni tra la Lombardia ed il Piemonte con Genova, in quanto egli stesso ieri dichiarava essere insufficiente il presente valico appenninico. Ed io sono pienamente d'accordo con lui.

Ma l'onorevole Curioni ha troppo acuto ingegno per non comprendere che non è possibile parlare di concorrenza, quando è dimostrata la insufficienza delle linee che esistono.

Si capisce che lo Stato non si preoccupi di far costruir nuove linee quando quelle che vi sono bastano, e le nuove non possono rappresentare che un lusso, sottraendo alle linee che già esistono il traffico di cui si alimentano. Ma quando v'è insufficienza di mezzi di comunicazione, e vi è pleora di trasporti, allora evidentemente la questione di concorrenza è esclusa *a priori*. E questo è precisamente il caso.

Se non che l'onorevole Curioni vuole che se le nuove linee si dovranno costruire, si provveda col sistema delle costruzioni dirette. Ho già detto qualche cosa intorno alla poca opportunità di parlare in questo momento delle costruzioni dirette quando proprio in questi giorni è avvenuto il crollo dei muraglioni del Tevere.

Ma in ogni modo quale può essere la consistenza delle obiezioni che l'onorevole Curioni dice di muovere nell'interesse dello Stato?

Però, si noti: la premessa di tali obiezioni consiste nell'affermare che le nuove linee saranno grandemente proficue, e perciò lo Stato non deve lasciarne il guadagno a privati. E allora dico all'onorevole Curioni: si decida: le linee sono proficue o non sono proficue? Se sono proficue vuol dire che sono necessarie; e allora con questa sola sua affermazione l'onorevole Curioni distrugge tutto

quanto ha detto anticipatamente contro la costruzione delle nuove linee. Del resto è evidente che con opportuni patti di riscatto si potrà fare in modo che lo Stato senza gravi sacrifici possa rientrare nel possesso e nell'esercizio di quelle linee tutte le volte che crederà di farlo.

Si è detto ancora: si tratta di linee di confine, e di una grande linea internazionale; non conviene che queste linee sieno abbandonate all'industria privata; ed io anche qui non posso a meno di rimettermi al testo della legge del Sempione, dove v'è la confutazione di tale eccezione. Ecco infatti quello che si dice nel testo di quella legge:

« Il Governo del Re è fin d'ora autorizzato, dopo compiuti gli studi di cui all'articolo precedente, a provvedere alla costruzione della linea Iselle-Domodossola o col sistema delle costruzioni dirette per conto dello Stato a mezzo di pubblici incanti o con quello delle concessioni ed eventuali sovvenzioni chilometriche a Società private per attuare gli impegni derivanti dal paragrafo 4, ecc. »

Dunque, si tratta (notatelo bene) di un tronco che è assai più di confine, che non sia il tronco Domodossola-Arona: perchè si tratta proprio dell'estremo tronco, Domodossola-Iselle. Ebbene, l'onorevole Curioni, nel 1896, propugnava avanti alla Camera la approvazione di un articolo dove, tra gli altri sistemi per la costruzione del tronco Iselle-Domodossola, si ammetteva la possibilità della sovvenzione chilometrica, mediante concessione a Società privata. Ora, se queste non sono contraddizioni, non so più quali siano le contraddizioni. Ed io per aderire alle impazienze dell'onorevole nostro presidente,...

Presidente. No: non sono impazienze.

Campi. ...che d'altronde riconosco giustificate,...

Presidente. Mi pare! Perchè Ella avrebbe dovuto parlare al capitolo che si riferisce a questo argomento.

Campi. ...non tedierò la Camera ulteriormente.

Non farò la questione di competenza: se il Governo, a termini delle leggi esistenti, abbia la facoltà di fare le concessioni che gli sono state domandate (si noti bene) non dalla Società Mediterranea, ma dal comune e dalla provincia di Milano e dalla città di Torino. Ma codeste rappresentanze saranno

così ingenui? Per quanto il mio onorevole contraddittore sia molto astuto e molto fine, è possibile supporre che tutti i rappresentanti della città e della provincia di Milano che tutti i rappresentanti della città di Torino siano così ingenui, e peggio, da fare, come egli ha detto (con una frase che mi è doluto udire dal suo labbro), da *cuscinetto* alla Società Mediterranea? Eh, via, è un'affermazione che chiamerei, per lo meno, alquanto ardita.

Io credo, del resto, che, a termini delle leggi esistenti, come esse si sono svolte dal 1873 in poi (è una storia che i miei colleghi conoscono assai meglio di me), il Governo abbia la facoltà di fare esso la concessione mediante la sovvenzione chilometrica. Ma, per parte mia, non è di ciò che mi preoccupa; di una sola cosa mi preoccupa, ed intendo di ottenerla dall'onorevole Branca e dal Governo, ed è questa: l'impegno che, in un modo o nell'altro, le linee saranno costruite.

Questo è ciò che chiedo al Governo; e spero di ottenere da esso esplicite dichiarazioni; non per la nessuna autorità che io possa avere, ma per l'importanza morale e materiale degli interessi che ho propugnato, per l'alto patrocinio che essi hanno avuto e continuano ad avere, di fronte al Governo ed all'intera nazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fasce.

(Non è presente).

S'intende che rinuncia al diritto di parlare.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Andreis.

De Andreis. Io dovevo parlare di due argomenti importanti, l'uno era quello che riflette le linee di accesso al Sempione, ma, poichè l'onorevole Campi ha esposto quasi completamente le considerazioni d'indole morale e finanziaria che riguardano queste linee, io, pur riservandomi il giudizio sul modo della costruzione delle linee, e pur non consentendo in alcune delle considerazioni dell'onorevole Campi, tuttavia, specialmente per ragioni tecniche e finanziarie, mi associo a lui nel chiedere al ministro, che risponda favorevolmente alle conclusioni da lui stesso esposte. Quindi, su questo punto, non voglio affaticar la Camera ulteriormente.

Su un altro argomento, su cui dovevo parlare, sul Genio civile, molte cose d'in

dole generale sono state dette in questa discussione; quindi, mi riservo di parlare di alcune questioni speciali sui capitoli del bilancio. Ed ho finito.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Bianchini a venire alla tribuna, per presentare una relazione.

Bianchini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge relativo a permute di stabili fra lo Stato e i comuni di Venezia e di Roma.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Viene ora la volta dell'onorevole Zannoni, il quale ha presentato insieme con gli onorevoli Monti-Guarneri, Roselli, Chimienti, De Renzis, Afan de Rivera, Castelbarco-Albani, Santini, Daneo Gian Carlo, Zeppa, Mariotti e Baccelli Alfredo, il seguente ordine del giorno:

« La Camera confida che il Governo non appena si possano riprendere i lavori delle ferrovie (approvate con la legge 20 luglio 1888, tabella A) vorrà considerare tra le più urgenti la prosecuzione della linea Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo, non solo per ragioni economiche, ma anche per la sua importanza militare. »

Zannoni. Avrei voluto riservarmi di parlare al capitolo 163. Ma poichè la linea Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo, anche prima di essere costruita, ha deviato, ed è precipitata nel Castel Giubileo della discussione generale (*Ilarità*), così io mi permetto di svolgere qui il mio ordine del giorno, che non ha bisogno di soverchio commento.

Troppe volte, in questa Camera, si è parlato di tale linea, perchè sia ora necessario ricordarne le vicende; e a nulla gioverebbero doglianze e recriminazioni. La legge 20 giugno 1888, che stanziava, per quella ferrovia, cinquanta milioni, in dieci annualità, è abrogata: il turbine del 27 giugno 1897, tutto ha travolto, tutto! — meno la speranza e la fiducia delle laboriose e generose popolazioni metaurensi e feltresche. Esse sanno,

si, che le attuali condizioni del bilancio non consentono loro cullarsi in vane illusioni; sanno che a costruire ferrovie non bastano ciarle elettorali, comizi plateali e fatidici banchetti, bensì occorrono milioni; ma sanno anche che non può tardare il tempo, in cui saranno ripresi lavori, già riconosciuti di massima importanza, economica e militare.

Talchè, a nome di quelle popolazioni, che ho l'onore di rappresentare, io faccio un voto; questo: che, ove appena sia possibile riprendere la costruzione di queste ferrovie, il Governo voglia considerare *primitissima tra le prime*, cotesta linea, che oggi, senza uscita, senza sfogo, direi quasi, senza scopo, appena giunta a metà, va a morire contro le propaggini dei monti d'Urbino.

Per essa, non solo si renderanno più agevoli le comunicazioni ed i commerci in una regione, che è tra le più pittoresche, e pure più ignorate e meno frequentate di questa nostra splendida Italia — non solo — ma si completerà quel grandioso disegno strategico che già arrise alle nobili menti dei miei predecessori, il generale Corvetto, il conte di Carpegna, quando sostennero e dimostrarono — e la Camera approvava ed applaudiva — che la difesa di Roma passerà un giorno per i classici contrafforti del Montefeltro.

Questa la nostra speranza: fate voi che non sia troppo lunga l'attesa. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Mazziotti, relatore. Onorevoli colleghi, io non avrò certo l'idea, che sarebbe molto malinconica nell'ora in cui siamo, di riassumere i numerosi discorsi che sono stati fatti in questa discussione generale, la quale è stata invece una discussione di capitoli.

I molti oratori che hanno preso parte ad essa si distinguono in tre categorie, che potrebbero anche chiamarsi tre schiere, data l'indole battagliera di alcuni oratori ed il loro linguaggio vivace

Una prima categoria sarebbe costituita dagli oratori i quali hanno intrattenuto la Camera su questioni riguardanti speciali opere pubbliche. Ad alcuni di essi ha già risposto l'onorevole ministro che non mancherà di rispondere certamente anche agli altri.

V'ha una seconda categoria di oratori i quali si sono occupati di questioni d'indole generale, ma che riflettono direttamente la

competenza del ministro; cui hanno rivolto domande e raccomandazioni alle quali spetterà al ministro stesso di rispondere.

Finalmente v'ha una terza categoria di oratori che si sono occupati di questioni generali, aventi attinenza col bilancio dei lavori pubblici; e unicamente a questi oratori io mi propongo di rispondere nei brevi limiti di semplici dichiarazioni.

Debbo però fare un'eccezione per l'onorevole Fili-Astolfone, il quale si è occupato della ferrovia Porto Empedocle-Castelvetrano. Egli, nell'intrattenersi di essa ha creduto di fare appunto di poca cortesia al relatore del bilancio, perchè nella relazione non si è occupato di questa linea. L'accusa è assolutamente immeritata, poichè l'onorevole Fili-Astolfone sa, come sa tutta la Camera, che la linea, che a lui sta giustamente a cuore, non è la sola la quale attenda di essere costruita; vi sono ancora altre 19 linee decretate con la legge 20 luglio 1879 e non ancora costruite.

Ho qui l'elenco di queste linee che per brevità non leggerò alla Camera. L'onorevole ministro ne ha accennata qualcuna: io mi limiterò soltanto a notare che esse hanno una lunghezza di 1058 chilometri ed implicano nei preventivi, salvo a veder poi quello che all'atto pratico si dovrà spendere, una cifra di ben 419,820,543 lire.

La Giunta generale del bilancio non aveva l'opportunità di trattare in quest'anno il problema ferroviario per due ragioni: prima di tutto perchè esso fu argomento di larghissima discussione nel decorso anno ed abbiamo ancora presenti le importanti dichiarazioni che in quella circostanza ebbe a fare il ministro dei lavori pubblici d'allora, l'onorevole Lacava; secondariamente perchè ormai la legge del 27 giugno 1897, richiedendo per la costruzione di qualsiasi linea speciali provvedimenti legislativi, è venuta di fatto a sospendere qualsiasi costruzione ferroviaria.

Ghigi. Non avrebbe dovuto essere così però!

Mazziotti, relatore. Non è colpa mia, onorevole Ghigi. Dunque in presenza di questa legge che ha definito per il momento il problema ferroviario, in presenza di una discussione così ampia sullo stesso argomento, come quella che era stata fatta l'anno scorso, non era il caso per parte della Giunta ge-

nerale del bilancio di tornare sull'argomento tanto più che trattavasi di un esercizio per metà consunto.

Gli onorevoli colleghi Fili-Astolfone e Licata, che hanno sostenuta e propugnata la linea Porto Empedocle-Castelvetrano, nella loro sventura hanno dunque moltissimi compagni.

Fili-Astolfone. Ma gli altri hanno avuto tutti qualche cosa; noi manchiamo assolutamente di ferrovie!

Presidente. Ma non interrompa, onorevole Fili-Astolfone!

Fili-Astolfone. Eh! ci danno così magre consolazioni!

Mazziotti, relatore. Non ripeterò che

«l'aver compagni al duol scema la pena..»

Fili-Astolfone. Ma che! parlateci di giustizia!

Guerci. E voi parlate di giustizia qua dentro? (*Interruzioni — Commenti*).

Presidente. Ma facciamo silenzio, una volta!

Mazziotti, relatore. Detto ciò, io ho il dovere di dichiarare che la Commissione generale del bilancio non disconosce, come non la disconosce certamente il Governo, la necessità che le promesse fatte alle nostre popolazioni sieno mantenute, e che il programma ferroviario stabilito colla legge 20 luglio 1879 debba avere la sua completa esecuzione. E debbo per equità aggiungere ancora che tra le solenni promesse della legge del 1879 ha dritto alla più alta considerazione del Governo quella per la linea che hanno propugnata gli onorevoli Fili-Astolfone e Licata, poichè interessa popolazioni le quali si trovano in difficili condizioni economiche, e sono deficienti non solo di comunicazioni ferroviarie ma anche di comunicazioni ordinarie (*Commenti*).

Altri tre colleghi, gli onorevoli Borsani, Ceriana Mayneri e De Nava, si sono occupati del decentramento nell'amministrazione dei lavori pubblici in rapporto specialmente all'ufficio degli ispettori compartimentali. Come già è noto alla Camera, e come benissimo diceva l'onorevole De Nava, una legge del 15 giugno 1893, proposta dal compianto Genala, ebbe appunto l'intendimento di attuare in questa importante amministrazione dello Stato un vero ed effettivo decentramento; ed a tale scopo furono creati gli ispettori compartimentali. Ma i fatti non

hanno corrisposto agli intendimenti del legislatore, perchè quella riforma anzichè apportare nell'amministrazione una maggiore speditezza e semplicità è stata invece causa di complicazioni e di ritardi. Mentre prima gli ingegneri capi del Genio civile corrispondevano direttamente col Ministero e le pratiche arrivavano sollecitamente al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ora dovendo passare per la trafila di questi uffici compartimentali di ispezione subiscono una remora senza che vi sia in realtà alcun vantaggio. E opportunamente il collega De Nava, accennando ad un disegno di legge all'uopo presentato nel decorso anno dall'onorevole Lacava, notava che non vi sono che due vie: o ritornare all'antico richiamando questi ispettori compartimentali al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ovvero dare a questi ispettori compartimentali attribuzioni e facoltà proprie. Ma osservava anche acutamente l'onorevole ministro che, un vero decentramento nell'amministrazione dei lavori pubblici non si può conseguire che ad una sola condizione: quella del decentramento della spesa. E giacchè ho ricordato qualche precedente disegno di legge, mi consenta la Camera un ricordo un po' più lontano.

Nel 1891 vi fu un momento in cui la questione del decentramento, sia per l'Amministrazione dei lavori pubblici, sia per le altre Amministrazioni dello Stato, sembrò come ora di grandissima urgenza. Ed allora con grande solennità venne invitato il Consiglio di Stato a fare uno studio speciale sopra questo argomento, massime per esaminare se effettivamente una serie di attribuzioni, che ora ingombrano l'Amministrazione centrale, potessero utilmente essere deferite alle autorità locali.

Il Consiglio di Stato si occupò lungamente di questo ponderoso problema e la pubblica attenzione era tutta rivolta a quel supremo Consesso amministrativo, attendendo il risultato di questi studi; sembrava quasi che l'avvenire della amministrazione italiana dovesse dipendere tutto dalle proposte del Consiglio di Stato.

Ebbene che cosa avvenne? Il Consiglio di Stato in data 27 marzo 1891 presentò le sue proposte; ma dipoi non se ne è parlato più! Cosa, del resto, non nuova nella storia del nostro Paese, dove in certi momenti la opinione pubblica si accende per qualche

cosa, salvo a dimenticarsene interamente alla distanza di pochi giorni!

Gli onorevoli Cimorelli e Cao-Pinna si sono occupati con molto interesse delle strade comunali in rapporto sia alla manutenzione di quelle già costruite, sia al compimento di quelle ancora in costruzione.

Noi abbiamo adesso circa ventimila chilometri di strade comunali obbligatorie, le quali hanno importato una spesa di 323 milioni oltre 89 milioni di sussidii concessi dallo Stato. In quali condizioni si trovano esse?

Il loro stato deplorabile è attestato dalla relazione che l'onorevole Lacava faceva precedere ad un disegno di legge, che appunto si proponeva di provvedere alla manutenzione delle strade comunali.

Veniva accertato con questa relazione, ciò che del resto è a tutti noto, che una gran parte dei Comuni non è in grado di mantenerle regolarmente, o per deficienza di mezzi o di personale tecnico, dimodochè molte di queste strade, che sono costate enormemente allo Stato, alle Province ed ai Comuni, stanno a poco a poco scomparendo.

E siamo giusti. (Mi permetta la Camera una parentesi). Non è poi tutta colpa dei Comuni. La legge sulle strade comunali obbligatorie, quando impose ai Comuni questa costruzione; presumeva che i Comuni dovessero provvedere soltanto ai brevi tratti di congiunzione con le arterie principali che si supponevano esistenti. Ma poichè queste mancavano, è avvenuto che i Comuni, invece di costruire brevi tratti, hanno dovuto costruire delle strade lunghe da venti a venticinque e fino a trenta chilometri. Ora, come volete che poveri Comuni, e specialmente Comuni rurali, possano provvedere alla manutenzione di strade così importanti e così costose?

Ad ovviare a tale inconveniente si è ricorso a vari espedienti.

Alcune Province hanno provveduto dichiarando provinciali tutte le strade comunali ed assumendone il mantenimento. Ora per quanto tutto ciò costituisca un fatto compiuto, esso a mio modesto avviso non è punto conforme alla legge, perchè gli articoli 13 e 16 della legge sui lavori pubblici distinguono nettamente i caratteri delle strade provinciali da quelle comunali. Altre Province poi hanno preso una via più semplice; senza impegnarsi in tutta la procedura ne-

cessaria per la dichiarazione di provincialità, che richiede molto tempo e formalità, hanno assunto direttamente la manutenzione delle strade comunali, ciò che costituisce a mio avviso un'altra violazione di legge, perchè l'articolo 39 della legge prescrive che al mantenimento delle strade comunali debbano provvedere i Comuni.

Molte Provincie avrebbero attuato questo secondo sistema, ma si sono trovate di fronte alla legge del 23 luglio 1894, la quale, come è noto alla Camera, vieta alle Provincie che hanno eccedenza di sovrimposta, di assumere spese facoltative.

Occorre evitare assolutamente che tante strade, le quali hanno costato ingenti sacrifici allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni abbiano a perdersi.

La Commissione del bilancio non può che richiamare il Governo sopra questo gravissimo problema, affinchè voglia farne oggetto dei suoi studi e delle sue proposte alla Camera.

Un altro argomento assai più doloroso di quello al quale ho accennato, è quello del compimento della viabilità obbligatoria. La legge del 30 agosto 1868, che provvide ad essa, diede un termine di due anni ai Comuni per eseguire di loro iniziativa la costruzione di quelle strade. Molti Comuni non provvidero, ed allora si addivenne all'esecuzione di ufficio appaltandosene dalle Prefetture direttamente verso il 1870 e negli anni successivi, un grandissimo numero. Ora, si crelerebbe, o signori? Una gran parte di queste strade appaltate sin dal 1870 o 1871, sono ancora in costruzione, anzi sono ben lontane all'essere compiute.

Le conseguenze di tutto ciò sono oltremodo gravi e deplorabili. I contribuenti continuano a pagare, oltre tutto quel ben di dio di tasse che gravano sul povero contribuente italiano, il 5 per cento di sovrimposta speciale e le prestazioni in natura; i Comuni non veggono il beneficio di queste strade, per cui hanno assunto debiti abba-
nza onerosi, e il costo delle strade aumenta sempre più, verificandosi su di esse continui danni. Di guisa che il lavoro degli appaltatori si riduce annualmente a riparare danni avvenuti nel corso di un anno, e le strade restano sempre allo *statu quo*.

Se gravi sono le conseguenze finanziarie rapporto ai Comuni ed alle Provincie, ed

anche in rapporto allo Stato, che vede aumentare notevolmente il costo delle strade comunali obbligatorie, anche più disastrosi sono gli effetti sotto il rapporto morale.

Popolazioni le quali da venti anni attendono di avere almeno una strada, per la quale hanno fatto così forti sacrifici, non vedendola mai compiuta, sentono che loro vien meno qualunque speranza di migliore avvenire, e cadono di conseguenza nel più profondo scoramamento ed abbandono!

Quale fiducia possono avere nello Stato, quale affetto alle nostre istituzioni, quando esse non hanno saputo loro assicurare neanche il beneficio di una strada ruotabile di cui ormai godono anche i paesi meno civili?

Anche su questo problema la Commissione del bilancio invoca l'attenzione del Governo. È lontano certamente dal mio pensiero, nè lo potrei per la tradizione che è stata sempre nella Commissione del bilancio, di astenersi dal prendere l'iniziativa di qualsiasi spesa, è lontano dal mio pensiero il concetto di venire a proporre aumenti nelle impostazioni del bilancio per la viabilità obbligatoria, tanto più che io credo non ve ne sia punto la necessità.

Dalle relazioni ufficiali, e specialmente da quella bellissima del collega Chiapusso, fatta nello scorso anno, come anche da una splendida monografia che il Ministero dei lavori pubblici ha inviato all'Esposizione di Parigi, e che ottenne colà un premio, risulta che il compimento della viabilità obbligatoria costa 18 milioni.

Questi 18 milioni si dividono in due cifre: 10 milioni occorrono per il completamento delle strade appaltate precedentemente alla legge del 1894, e sarebbero appunto quelle strade che hanno attraversato un periodo così doloroso, come ho accennato; altri 8 milioni riflettono quelle strade che i Comuni per godere i benefici del sussidio appaltarono appunto in vista della legge del 1894, la quale mantenne il sussidio dello Stato, non solo alle strade che erano in costruzione, ma anche a quelle che si sarebbero andate appaltando nel termine di un anno dall'applicazione della legge stessa.

Ora lo Stato per questi sussidi alle strade comunali obbligatorie dovrà pagare altri 15 milioni.

Le somme, che noi abbiamo nei nostri bilanci, sono a mio avviso non solo sufficienti,

ma esuberanti per il pagamento di questi sussidi.

Difatti per la legge del quadriennio, che porta la data del 25 febbraio 1900, fu stabilito uno stanziamento di 2 milioni nel decorso anno ed un simile stanziamento nel corrente esercizio: per gli esercizi futuri abbiamo uno stanziamento di un milione e mezzo all'anno fino all'esaurimento degli impegni. Ora, dato pure che la cifra dei sussidi da pagarsi fosse quella di 15 milioni, mentre molte strade vengono eliminate, come è accennato dalle stesse relazioni ministeriali, nel 1905-1906 sarebbero completamente esauriti gli impegni per i sussidi alle strade comunali obbligatorie. Si potrà quindi alquanto largheggiare verso quelle strade, che, appaltate da venti anni, i Comuni non sono riusciti per deficienza di mezzi a completare. Se la intera viabilità obbligatoria per le strade appaltate d'ufficio non arriva a costare 10 milioni, debbo ritenere che le strade, le quali si trovano nella dolorosa condizione, cui ho accennato, rappresentino una spesa di gran lunga minore; ed in conseguenza si potrà, senza aumentare in alcuna guisa gli stanziamenti di bilancio, concedere a quegli sventurati Comuni un maggiore concorso nella spesa. È questa una semplice raccomandazione, che rivolgo all'onorevole ministro, nella viva fiducia che egli voglia compenetrarsi di sì dolorosa condizione di tanti Comuni, e trovare un modo per toglierli dal secolare abbandono in cui sono stati lasciati.

Gli stessi oratori ed altri colleghi si sono occupati delle strade comunali, che non godono il sussidio dello Stato e che costituiscono veramente la Cenerentola del bilancio dei lavori pubblici, essendo per esse stanziati soltanto 150 mila lire.

Quando la legge Saracco del 1894 sospese gli effetti della dichiarazione di obbligatorietà e la concessione dei sussidi, salvi i diritti quesiti, tutti i Comuni, i quali non avevano ancora completato la loro rete, si vennero a trovare in una condizione abbastanza dolorosa; poichè ad essi era interdetto omai di godere del sussidio dello Stato ed anche di quello della Provincia, avendo molte di queste creduto di imitare l'esempio dello Stato. Cosicchè questi Comuni, privi del concorso del Governo e delle Provincie, sono stati posti nell'impossibilità di sostenere la spesa della costruzione delle strade per congiun-

gersi alle nuove ferrovie, che erano state aperte.

Ora in alcune Provincie del Regno, le costruzioni ferroviarie, che sono di data relativamente recente, hanno spostato completamente il sistema di viabilità.

Spiego la mia idea: molti Comuni, prima della costruzione delle ferrovie, avevano le loro strade, che li congiungevano al capoluogo del Comune. Quando è venuta la ferrovia, si è verificato che molte strade, per cui i Comuni e le Provincie avevano incontrato gravissimi sacrifici e spese rilevanti, sono rimaste nel fatto quasi inutili, e mancano per contrario le vie di accesso alle stazioni ferroviarie.

Avviene spesso che alcuni, arrivando ad una stazione ferroviaria di un determinato Comune, e domandando ove sia il Comune, se lo veggono indicare sulla cima della montagna senza trovare una strada rotabile, che possa condurli al Comune, da cui la stazione prende il nome.

È una vera irrisione, che apporta naturalmente una grande meraviglia al viaggiatore, ed è causa di grande sconcerto e di grave danno alle popolazioni.

L'onorevole Cao-Pinna ha invocato una nuova classificazione delle strade nazionali esprimendo il pensiero che da essa possa venire una diminuzione di spesa per l'erario.

Come l'egregio collega conosce, l'elenco delle strade nazionali, stabilito con Decreto Reale del 23 marzo 1884 per effetto di delegazione legislativa, non può essere modificato che con una legge.

Il Governo vedrà se sia il caso di presentarla codesta legge. Mi permetto però esprimere il dubbio che una novella classificazione sia per arrecare una economia allo Stato. Credo piuttosto che l'elenco delle strade nazionali si ingrosserebbe molto di più e che, anzichè una diminuzione, ne risulterebbe un aggravio di spesa.

L'onorevole Ceriana-Mayneri ha chiesto una nuova classificazione delle opere idrauliche di seconda categoria. Per questa nuova classificazione furono fatti già precedentemente molti studi, i quali però finora non hanno condotto ad alcun risultato. Sarebbe molto utile che l'onorevole ministro sollecitasse questi studi per venire ad una conclusione; tanto più che è giusta l'osservazione, fatta già da altri oratori, che, cioè, nella for-

mazione di questo elenco non si è tenuto conto imparzialmente delle varie regioni dello Stato. Vi sono intiere regioni escluse da quell'elenco; il che non può essere nè giusto nè legale.

L'onorevole De Nava invocava dal Governo la ripresentazione di un disegno di legge, proposto dall'onorevole Lacava, per modificazioni alla legge sui lavori pubblici, quanto alle opere di terza, quarta e quinta categoria. Non posso che associarmi ai desideri dell'onorevole De Nava.

Quel disegno provvedeva ad urgenti necessità, e faceva sì che in alcune Provincie del Regno, i consorzi per l'esecuzione di queste opere funzionassero regolarmente, mentre ora non funzionano nè punto nè poco. Esso ebbe il voto favorevole della Camera; spero quindi che l'onorevole ministro vorrà accogliere questo nostro desiderio.

L'onorevole Albertelli ha parlato in generale del bilancio dei lavori pubblici e delle somme, che il nostro paese ha ad esso consacrato. Egli ha fatto il confronto del nostro bilancio con quello della Francia, per trarne la conseguenza che noi spendiamo molto meno di quello, che dovremmo spendere.

Non credo che in certi argomenti si possa attingere un criterio dal confronto con altre nazioni, che sono in condizioni assolutamente diverse; noi dobbiamo di certiffatti, che riguardano il nostro paese, giudicare secondo quello, che richiedono le condizioni e i bisogni del paese nostro.

Ora per le opere pubbliche lo Stato ha speso finora, come risulta da quella bella monografia, alla quale ho accennato, la cospicua somma di cinque miliardi e 380 milioni, che sono ripartite in varie categorie, come si rileva da quel prospetto, che è contenuto appunto in quella pubblicazione. Ma questa somma non rappresenta certo la totalità delle spese, che il nostro paese ha fatto per le opere pubbliche. Bisogna tener conto dei contributi delle Provincie e dei Comuni, e, quel che più importa, delle somme, che le Provincie e i Comuni hanno speso per la costruzione di opere pubbliche, somme ingenti, per le quali i Comuni e le Provincie si sono oberati di debiti. Quindi non è questa la cifra esatta di ciò, che il paese abbia speso per opere pubbliche. La somma ascende ad una cifra molto più rilevante di quella di sei miliardi, che rappresenta solamente la spesa, fatta dallo Stato.

Ora, la somma che è stata erogata dallo Stato, dalle Provincie e dai Comuni, è molto grave se si tiene conto non solo delle condizioni della nostra finanza, ma di quelle degli enti locali, che sono sovraccarichi di debiti, e soprattutto dei contribuenti, che sono, massime in alcune regioni, schiacciati dal peso delle imposte.

Certo desidererei che il nostro paese fosse in condizioni economiche e finanziarie tali da consentire maggiori stanziamenti per le opere pubbliche. Ma crederei addirittura funesto per il nostro paese qualsiasi aumento di spese per i lavori pubblici, ove si dovesse, per concedere ad essi maggiori stanziamenti, aggravare ancora i contribuenti, o far novelli debiti.

Ricordiamoci, onorevoli colleghi, che le strade, le ferrovie, le bonifiche, i porti sono indubbiamente utili; ma che, al disopra di tutto ciò, deve stare la tranquillità delle nostre popolazioni, la loro prosperità e il loro avvenire.

Questo è il vero e grande problema attuale; e ad esso debbono convergere tutti i nostri voti e tutte le nostre forze.

Vi sono purtroppo, massime in alcune Provincie del Regno, sofferenze e disagi che occorre prontamente alleviare; popolazioni che bisogna redimere; e non è certamente moltiplicando le spese delle opere pubbliche ed aggravando i contribuenti che si potrà raggiungere il grande risultato di quella redenzione economica, che deve essere la più nobile e la più grande delle nostre aspirazioni. (*Approvazioni*).

Presidente. Sono ancora iscritti nella discussione generale, ed hanno presentato due ordini del giorno, gli onorevoli Crespi e Pini.

Ora io proporrei che, riservata la facoltà di parlare a questi due colleghi, si chiudesse la discussione generale; così nella seduta pomeridiana potremo passare alla discussione dei capitoli. (*Sì! sì!*)

Se dunque non vi sono osservazioni in contrario, riservata la facoltà di parlare ai due colleghi iscritti e che hanno presentato gli ordini del giorno, la discussione generale s'intenderà chiusa.

(*La discussione generale è chiusa*).

La seduta termina alle 11.55.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.

