

CLVIII.

1ª TORNATA DI LUNEDÌ 24 GIUGNO 1901

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE DE RISEIS.

INDICE.

Disegno di legge:

Bilancio dei lavori pubblici (<i>Discussione</i>)	Pag. 5573
COTTAFAVI	5681
DE SETA	5685
GUERCI	5673
GIUSSO (<i>ministro</i>)	5677
VARAZZANI	5684

Relazione (Presentazione):

Comune autonomo di Bagno di Romagna (GHIGI).	5693
--	------

La seduta incomincia alle ore 10.

Del Balzo Gerolamo, *segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1901 902.

Raccomando agli onorevoli colleghi di attenersi alla discussione generale, rimandando ai singoli capitoli le questioni speciali; beninteso che quelli che svolgeranno le loro osservazioni nella discussione generale, non avranno poi diritto di rinnovare le stesse osservazioni sui capitoli.

Raccomando ancora agli onorevoli colleghi di tenersi stretti all'argomento, rendendosi conto dell'ora, del tempo e della stagione avanzata in cui siamo.

Come la Camera ricorda, ieri, l'onorevole presidente, d'accordo con l'onorevole ministro, stabilì che gli onorevoli deputati che avevano presentato interpellanze intorno alle materie di questo bilancio, ritirando le loro interpellanze, rimanessero iscritti come primi. L'onorevole Guerci ha accettato di ritirare la sua interpellanza...

Guerci. Sì, e mi sono iscritto.

Presidente. Allora dichiaro aperta la discussione generale, e do facoltà all'onorevole Guerci di parlare.

Guerci. So ch'ella desidera che la discussione proceda tranquilla, preghi adunque i colleghi di destra di non chiacchierare e di star seduti al loro posto. (*ilarità*).

Cottafavi. Voi altri siete in cinque; noi siamo una ventina. (*Commenti*).

Guerci. Signor ministro, questa del Tevere, è una questione d'una importanza capitale, perchè non si tratta soltanto del disastro dei muraglioni dell'Anguillara, ma di tutto un sistema a cui accennerò.

Bisogna che io faccia un po' di cronistoria intorno a questa faccenda dei muraglioni.

Il giorno stesso che avvenne il disastro dell'Anguillara, io presentai una interrogazione alla Camera; il ministro d'allora mi

rispose che non vi erano da paventare danni maggiori.

Era così vera l'informazione che, dopo due ore, se non c'era il ponte Sisto, crollava il Palatino. (*Si ride*).

Aggiunse di aver nominato una Commissione coll'incarico di rintracciare le responsabilità. Non le taccio che quando sentii parlare della nomina della Commissione, dissi fra me: ecco un altro disastro! (*ilarità*) perchè, per esperienza, io so, che le Commissioni del Ministero dei lavori pubblici, sono sempre Commissioni composte in parte del personale dello stesso Ministero, e di certi grandi idraulici, grandi ferrovieri, grandi meccanici, grandi arbitri che il Ministero tiene ad ingrassare nel palazzo di San Silvestro. Si sa che gli uomini sono uomini, e come uomini sono esseri associabili, quindi non osano contraddirsi, perchè desiderano essere sempre in compagnia; e siccome poi il compenso non cresce in ragione diretta del valore dei concetti, ma in ragione del volume, così non si è troppo parsimoniosi nel discutere, sicchè le cose più facili e più semplici sono presentate vestite a festa, in una forma tale, per cui molto spesso è un dito di vino diluito in un'ettolitro d'acqua.

Mentre facevo le mie indagini, per preparare il materiale per la presente interpellanza, ricevevi una lettera che mi permetto leggere:

« Onorevole (mi si diceva) Ella ha fatto benissimo ad interpellare il ministro sul disastro dei muraglioni dell'Anguillara; ma purtroppo, la disgrazia non è finita, com'ha sentito, v'è anche una Commissione di mezzo; chi sa come finirà. Inviti il ministro al cinematografo. » (Ella sa, onorevole ministro, che al cinematografo si presentava la caduta dei muraglioni al naturale). (*ilarità*). « Vada ed apprenderà da quella vista più di quanto non si possa apprendere da certi illustri consessi. Capirà subito che la caduta non è dovuta alle acque del sottosuolo » che nella relazione si chiamano acque freatiche, nome difficile, perchè sta bene che il facile non prenda una forma troppo volgare, « ma da deficienza di fondale.

« Vada ed apprenderà molte cose che potranno illuminare Lei ed il ministro.

« Falchi Giacomo, tenente contabile in riserva, Via dei Tavernari, 27. »

Sono andato ed ho visto che il signor Giacomo aveva perfettamente ragione. E se Vostra Signoria mi avesse fatto l'onore d'accompagnarmi, avrebbe toccato con mano la verità, ed avrebbe sciolta la Commissione, ringraziandola del disturbo e buona notte.

Soltanto per vedere se le mie deduzioni collimavano con quelle della relazione, che Ella mi ha fatto pervenire quattro giorni fa, mi ero messo di proposito per studiarla, ma, Dio mio! quando ho visto il volume ed ho considerato l'indice...

Mel. Le indennità!

Guerci. Quelle vengono a parte. Ed ho letto due o tre lungaggini puerili di seguito, non ho potuto continuare e mi sono attenuto soltanto ai miei ragionamenti che ora vado ad esporle.

Prima di tutto, mi voglio presentare a Lei con una certa autorità, e quindi accennarle il mio stato di servizio.

Vollaro-De Lieto, *relatore*. Lo conosciamo.

Guerci. Grazie. Lo dirò per la storia. (*Si ride*).

A 25 anni, come ingegnere direttore avevo costruito un ponte... (*Interruzione del deputato Curioni*).

No, onorevole Curioni, i miei ponti stanno in piedi.

Costretto a dare le dimissioni, dal Genio civile, perchè avevo la disgrazia di occuparmi di politica, come libero esercente ho costruito un altro ponte per la città di Parma di una certa importanza, ed un altro sulla Trebbia di importanza ancora maggiore.

Ebbi a lottare con problemi idraulici di qualche importanza, e mi sono sempre difeso con espedienti che nemmeno per ombra verrebbero in testa ai signori scritturati per le Commissioni, i quali molto spesso fanno come certi medici, che non ordinano i medicinali semplici per non perdere il prestigio professionale. (*Si ride*).

Mi sono difeso con tale semplicità di mezzi che, se fossero stati adottati dal Ministero dei lavori pubblici, avremmo mezzo miliardo di meno di debito pubblico.

Vollaro De Lieto, *relatore*. È certo. I conti lo provano.

Guerci. Ho poi un ultimo titolo di grande importanza, specie poi per questa Camera. Quando dicevano che cascava la cupola dell'Aula Comotto, e di questo parere vi era anche l'illustre ex-presidente Colombo, io,

modestamente, visitai la travatura ed asserii che se il Ministero Pelloux fosse stato resistente come quel soffitto, non mancava il tempo per mandare a domicilio coatto cinque generazioni d'italiani. (*Si ride*). I fatti mi hanno dato ragione.

Vede quindi, onorevole ministro, (mi perdoni la superbia) che il mio modesto parere tecnico ha un certo valore.

Bisogna che semplifichi, perchè l'onorevole Giusso, mi pare, non è ingegnere.

Giusso, *ministro dei lavori pubblici*. No.

Guerci. È forse una fortuna. Porrò il problema in termini così semplici che, quando avrò finito di discorrere, Lei, che è uomo retto ed intelligente, sarà del mio avviso, e di questa relazione non se ne parlerà mai più. Veda un po' che superbia!

La caduta dei muraglioni dell'Anguilara lasciava supporre che fosse stata la conseguenza delle acque freatiche, (dice la relazione) e che io dirò delle acque del sottosuolo, parola più accessibile al popolo, che è quello che paga.

Il ragionamento, per dimostrare che non sono queste acque che hanno causato la catastrofe, è molto semplice. Il muro è precipitato nella parte idraulica più pericolosa, perchè in una svolta, e perchè superiore alle due strette dell'isola Tiberina. Se fossero state le acque del sottosuolo, il disastro non sarebbe avvenuto lì soltanto; per lo meno si dovevano vedere gli accenni del fenomeno, in altri punti del muraglione. Ma siccome l'accento non vi fu, ne viene di conseguenza che la disgrazia non è avvenuta per questa causa.

Quindi, onorevole ministro, tutte le proposte che tendono a tener conto di queste acque, debbono essere abbandonate, checché ne dicano gli idraulici!

Quale fu adunque la causa della disgrazia?

Tutti i muraglioni hanno la stessa fondazione. La disgrazia è avvenuta nel punto idraulico più pericoloso: dunque non può essere stata determinata che da deficienza di profondità nelle fondazioni stesse.

E se io fossi venuto ad importunarla, onorevole ministro, per condurlo con me al cinematografo, che rappresentava al vero la caduta del manufatto, Ella avrebbe visto che il signor Giacomo, che mi scrisse quella

certa lettera, aveva perfettamente ragione; perchè si vede la caduta procedere come un piano obliquo; ed il cadere obliquamente dice (fuori di qualsiasi discussione) che la caduta è stata determinata da una deficienza di profondità. Può esserci ragionamento più semplice di questo?

Invece di parlare per ora delle responsabilità dei progettanti, si doveva tener fermo il problema allo stato attuale delle cose, abbandonando tutte le altre considerazioni.

Per riparare al disastro, secondo me, non resta che di far rifare il muro, cercare il massimo dei gorghi e sotto a questo massimo discendere ad una certa profondità; più si discende meglio è, non dimenticando, s'intende d'ingrossare il muro al piede in proporzione della maggiore profondità: problema questo semplicissimo, che tutti i capi mastri del regno potrebbero risolvere, senza darsi l'aria di salvare la patria.

La piena fu una delle maggiori che abbia avuto il Tevere; per trovarne un'altra maggiore di venti centimetri, bisogna risalire ad un secolo e mezzo, a 150 anni! Dunque quando anche si verificasse una piena identica a quella di 150 anni fa, discendendo al di sotto del massimo gorgo, Ella può essere sicuro che la solidità non è compromessa. Sono più semplice io o i relatori?

Nasce il dubbio, se le fondazioni di tutti gli altri muri siano alla profondità voluta. Valga ancora la stessa ragione, che, cioè, questi muri hanno resistito; e come hanno resistito! Per essi i gorghi furono riscontrati di molto superiori al punto di fondazione. Anche da una piena uguale a quella che si verificò 150 anni fa, si è garantiti, considerando i gorghi. Di conseguenza, quei signori che vorrebbero gettare dei massi ai piedi di questi muri, insegnano, a mio vedere, cose superflue.

Finito di dire sulla parte tecnica, dell'argomento, ed accennati criteri di un'evidenza indiscutibile, che portano ad un risparmio di parecchi milioni, risparmio che si può versare alla Cassa pensione dei maestri elementari, procurandoci così la riconoscenza dell'amico Credaro, (*Si ride*) dirò delle responsabilità. Se dovessi rifare la storia di questo lavoro, se dovessi fare dei confronti, per vedere da che parte pende la ragione, se per il progetto adottato dal Genio civile, o per gli altri progetti

che furono sottoposti all'esame allora del Ministero, per la difesa del Tevere, sarebbe un compito difficile e lungo, nè mi pare che sia il caso di discorrerne.

Potrei citare, a questo proposito, una magnifica relazione del Tuccimei, ingegnere modesto che fu messo in pensione, a 50 anni! forse perchè aveva delle idee chiare e precise. (*Si ride*).

Potrei citare, per esempio, dell'*Alba*, giornale non sospetto di essere sovversivo, un articolo di Luca Beltrami, che pare una profezia, scritto cinque anni prima che il muro dell'Anguillara cadesse. Mi limiterò ad accennare ad un solo errore, certo imperdonabile, su cui richiamo l'attenzione del ministro, per quanto non tecnico, per averlo del mio parere, circa la necessità di dare un'altra forma all'organizzazione del Genio civile. Il Tevere, al punto dove avvenne il disastro, ha una svolta e in questa svolta vi è l'isola Tiberina, unita alle sponde con due ponti ad archi disuguali.

Si comprende facilmente che l'acqua ha la minore velocità nella parte più lunga della curva, maggiore velocità nella parte minore.

È logico che, volendo la stessa velocità nelle due aperture, per mantenere lo spurgo, ne veniva come necessità che dalla parte dove la curva è più lunga, l'arco doveva essere minore e dalla parte dove la curva è più breve, l'arco doveva essere maggiore. Ebbene, onorevole ministro, è perfettamente l'opposto; e così la parte a sinistra, dove la velocità è minore, venne per forza di cose interrita. È una dimenticanza imperdonabile; perchè io credo fermamente che, se si fossero regolate le aperture, anche con quella fondazione i muri non sarebbero crollati.

Vi è di più.

Tutti i muri del Tevere hanno una profondità di fondazione costante. Io domando: se la profondità dove è avvenuto il disastro, che era il punto più pericoloso, i tecnici credettero che fosse profondità sufficiente, ne veniva di conseguenza, che la profondità degli altri muri, in minor pericolo, doveva essere necessariamente minore. E se la profondità di tutti gli altri muri era sufficiente, allora, nel punto dove avvenne il disastro, si doveva, per forza di cose, dare una maggiore profondità. Come spiega Lei, come spiega il Ministero questo fatto?

Da tutto questo apparisce la disorganizzazione del Genio civile. Non le taccio che ho stima di questo Corpo, ne' suoi elementi singoli, ma dubito e sono sfiduciato dei sistemi in uso al Ministero dei lavori pubblici. Queste Commissioni, extra ufficio, che non si acquetano mai, che prendono il sopravvento su tutto e su tutti, e, che per voler fare della scienza e, più che per fare della scienza, per poter esser membri stimati, considerati, di tutte le Commissioni, discutono per il lungo e per il largo, senza la minima responsabilità, dico che guastano ogni cosa, e tolgono il prestigio e la forza al Corpo del Genio civile.

Io non le domando di punire i responsabili, perchè l'errore commesso è ancora uno dei minori. Ho visto come andò la costruzione della ferrovia Parma-Spezia, ho visto come si modificò quel primo progetto: è tutta una storia dolorosa, scoraggiante, piena di contraddizioni, di pentimenti, riconosciuti oggi tali persino dal Ministero.

Potrei citare altri esempi; ogni collega nostro può citarne uno. È doloroso, ma è così.

Invece di punire, vorrei ch'Ella pensasse a modificare l'organizzazione del Genio civile, modificarla nel senso di lasciare la responsabilità diretta al personale, e non chiamare, nei momenti solenni e difficili, gente estranea, la quale nell'ora del disastro è sempre in campagna, e che trova sempre modo di mettere al coperto la propria rispettabilità. Oggi, tutti gli ingegneri capi, si sentono esautorati; chi domina è il Consiglio superiore, il quale fa le sedute *post prandium*, vale a dire nell'ora della digestione (*ilarità*), per cui quasi sempre rimanda i progetti, perchè per il buon chilo non ci vogliono fastidi.

Il ministro Genala pensò ad una forma di decentramento, istituendo gli ispettori di circolo. Ma l'ispettore di circolo, così come è oggi, non è che un ingranaggio di più nella macchina; io avrei voluto vedere questo ispettore con responsabilità reali, e non vedere i progetti viaggiare da Erode a Pilato, da Roma all'ispettorato, solo perchè un deputato osserva che una strada non passa vicino alla casa del sindaco. (*ilarità*).

Dunque, onorevole ministro, Ella deve scusarmi se l'ho importunata un po' troppo a lungo (*No!*) e compiacersi di darmi risposte categoriche. Vorrei che Ella mi dicesse che il mio ragionamento tecnico l'ha persuaso, e quindi liquidasse i relatori del Tebro, perchè

è bene non tenere certi conti sospesi, e di questa relazione non parlarne più. Vorrei poi una promessa formale, che cioè Ella presenterà un disegno di legge per il riordinamento del Genio civile, fatto coi criteri a cui ho accennato. In quanto a me, che le ho fatto proposte per una economia di parecchi milioni, pensi a restituirmi i 70 centesimi spesi pel cinematografo, ed a farmi cavaliere il signor Giacomo, quel brav'uomo che mi scrisse, con tanto senno, la lettera che ebbi l'onore di leggerle. (*ilarità — Bravo!*)

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole ministro, la preghe-
rei di rispondere ai divessi oratori alla fine della discussione generale.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Io pre-
gherei, invece, il presidente e la Camera di
volermi consentire, esclusivamente per que-
sto argomento che si riferisce al Tevere, di
rispondere immediatamente...

Presidente. Ella ha diritto di parlare quando
vuole.

Voci. Parli, parli!

Giusso, ministro dei lavori pubblici... poiché
trattasi di una questione che interessa molto
non solamente la cittadinanza romana ma
tutta l'Italia; in guisa che il sapere, in pre-
cedenza di tre o quattro giorni, quali siano
le intenzioni del Governo, credo che possa
riuscire gradito e utile.

Presidente. Le ripeto: Ella ha diritto di par-
lare quando vuole.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Prima di
tutto, sento il dovere di ringraziare l'onore-
vole Guerci delle cortesissime parole che egli
ha avuto la bontà di indirizzarmi, svolgendo
la sua interpellanza alla quale io, che non
sono ingegnere, e sono anche digiuno di tut-
tocìò che concerne le discipline dell'inge-
gneria, cercherò di rispondere quanto meglio
mi sarà possibile nella mia qualità di am-
ministratore: di amministratore, però, che
non vuole mancare al debito suo ed ha quindi
il dovere di mettersi al corrente delle que-
stioni per formarsi un criterio proprio.

Quanto all'origine del disastro, l'onore-
vole Guerci concorda col parere della Com-
missione nominata nel dicembre passato e di
cui egli ha fatto cenno, perchè riconosce che
la caduta del muraglione al Lungotevere de-
gli Anguillara non dipende dalle acque del

sottosuolo, ma bensì da deficienza di fonda-
zione. È vero, onorevole Guerci?

Guerci. Sicuro!

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Infatti la
Commissione riepiloga così le sue conclu-
sioni: « che la rovina di un tratto di mura-
glione sulla destra del Tevere, tra ponte Gari-
baldi e ponte Cestio, e le varie lesioni apparse
in un altro tratto, sono dovute esclusiva-
mente a scalzamenti di fondo che si spin-
sero al di sotto del piano di fondazione; che
alla profondità a cui sono stati spinti i mu-
raglioni e gli spessori alla base delle fonda-
zioni si ritengono insufficienti, onde converrà
provvedere al necessario rimedio per i già
costruiti e ad accrescere le dimensioni di
quelli che ancora rimangono da costruire,
che le acque del sottosuolo o freatiche non
possono avere avuto influenza sui danni di
cui sopra. »

Quanto dunque alla ragione del disastro,
l'onorevole Guerci conferma precisamente le
conclusioni a cui è venuta la Commissione
nominata nel dicembre; e per questa parte,
tutto ciò che dovrebbe formare l'argomento
principale della disputa, è eliminato.

Veniamo al rimedio.

L'onorevole Guerci dice: non sciupiamo
danaro; qui non c'è da fare altro che rifare
il muramento, spingendo le fondazioni del
nuovo muraglione ad una profondità maggiore
degli ultimi gorgi che si sono rilevati: e se
più giù si volesse andare ancora, sarebbe
meglio, ma all'infuori di questo non vi sarà
più nulla da fare; gli altri muraglioni hanno
resistito a questa che è stata, per il Tevere,
una delle massime piene che si ricordino: e
perciò non spendiamo danaro in lavori non
necessari. In quanto poi alla sistemazione
del fiume in quella parte che è più perico-
losa, bisogna allargare la parte più breve
dei due bracci.

Guerci. Mi sia lecito interrompere l'onore-
vole ministro per una spiegazione. Io ho
fatto la mia critica del progetto risalendo
alle origini; adesso c'è lo *statu quo*.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Ora, ri-
spetto a queste due cose, io dirò schietta-
mente la mia opinione. Credo che, come pro-
pone la Commissione, il nuovo muro che si
dovrà costruire al Lungo Tevere dell'Anguil-
lara, debba avere fondazioni più profonde
e di maggior spessore. Quanto poi all'altra
considerazione, io dissento dall'onorevole

Guerci perchè, come amministratore, ho dovuto prendere esatta conoscenza del come le cose sono avvenute e non posso convenire nel suo concetto intorno alla larghezza dei due bracci dell'isola Tiberina.

L'onorevole Guerci ha citato tra coloro che si sono occupati cinque anni prima della sistemazione del Tevere, un ingegnere illustre: Luca Beltrami. Ebbene precisamente da un opuscolo del Luca Beltrami intitolato: *Roma finis saeculi*, io ho ricavato un concetto interamente diverso da quello espresso dall'onorevole Guerci. Infatti il Beltrami, parlando dell'isola Tiberina e del grande interramento avvenuto dalla parte del braccio sinistro, dice: « l'errore principale degli ingegneri è stato questo: che essi hanno voluto dare maggiore ampiezza al braccio destro che al braccio sinistro. »

Guerci. Sicuro!

Giusso, ministro dei lavori pubblici. E qui mi consenta l'amico Guerci di dirgli che per quanto egli nel suo discorso sia stato arguto e in qualche punto, sempre però cortesemente, anche sarcastico, non lo è meno l'ingegnere Luca Beltrami. Questi sostiene il seguente concetto: che quando un fiume in un dato punto si divide in due bracci e da un lato il braccio è più lungo dell'altro di circa 100 metri (e questo sarebbe il caso nostro), avviene che l'acqua si precipita nel braccio più corto, perchè è quello che ha maggiore pendenza, e lascia abbandonato e interrito il braccio più lungo; e così è avvenuto precisamente a Roma. Il danno è occorso proprio per questa ragione: che l'acqua, avendo presa la sua direzione normale nel braccio destro e avendo abbandonato il braccio sinistro, quando è venuta la piena, tutta l'acqua non potendo prendere la via sinistra che era interrata, prese la via destra; e poichè l'alveo era in quel punto insufficiente al deflusso, l'acqua ha scavato nel fondo e sono avvenuti i gorgi che hanno determinato la caduta del murglione.

Ora è così semplice provvedere alla sistemazione del Tevere presso l'isola Tiberina! Rifacciamo quello che avevano fatto gli antichi! E che cosa avevano fatto gli antichi romani? Avevano fatto prendere al Tevere la direzione del ramo sinistro nel quale avevano fabbricato un ponte, il Fabricio, con due archi e un fornice nel centro per le maggiori piene: ma dal lato destro essi avevano costruito il

ponte Cestio, in modo che avesse un solo arco e due piccoli fornici; ed essendo chiaro che quando si vuole che un fiume prenda la direzione più lunga, bisogna lasciargli la sezione più ampia e darè un letto più angusto al tratto più breve; nel caso concreto, bisognava fare in modo che, all'isola Tiberina, l'acqua corresse verso sinistra e non verso destra. Questo hanno fatto i romani, dice l'onorevole Luca Beltrami, quantunque si nasconda sotto un pseudonimo; e questo ora noi facciamo. E poichè ho riscontrato che tale è anche l'opinione di un'altra Commissione chiamata nel 1899 dall'onorevole Lacava a studiare in qual modo si potesse riattivare il lato sinistro del fiume, così per queste considerazioni e per aver letto, come dovevo, molti scritti intorno all'argomento mi sono persuaso che se vogliamo sistemare il Tevere in modo che l'isola Tiberina sia veramente un'isola, dobbiamo ritornare al sistema già adottato dai romani. E questo, onorevole Guerci, è, ripeto, quello che si è cominciato a fare dai miei predecessori e che oggi si continua a fare.

La Camera sa bene che non sono abituato a tacere e neanche a velare il mio pensiero, e quindi parlerò con quella franchezza che un ministro deve sempre adoperare, niente celando e niente coprendo, ma dicendo soltanto la verità.

Io credo che nella sistemazione del Tevere, quantunque possiamo avere il vanto di aver compiuto un'opera veramente importante e che per gran parte ha risposto allo scopo per il quale era stata immaginata, pur nondimeno siansi commessi alcuni errori.

Bisogna tener presente che si aveva da fare con uno dei fiumi più impetuosi e difficili; eppure noi abbiamo ottenuto che nell'ultima grande piena la città di Roma non sia stata invasa dalle acque del Tevere.

Abbiamo, sì, avuta un po' d'acqua in città; al Pantheon ed in qualche altro luogo; ma ciò avvenne per via del rigurgito delle fogne e non si è ripetuto il caso del 1870 quando la piena del Tevere, irrompendo da porta del Popolo, invase quasi tutta la città e fece di questo nostro palazzo del Parlamento pressochè un'isola. Quindi, dicevo, in grandissima parte si può dire che l'opera sia riuscita e ne va data lode alla nostra ingegneria.

Ma vi sono stati anche errori: la Commissione ultima li riconosce, ed io pure ho

la franchezza di riconoscerli. Quali sono stati i principali errori? A me sembra che siano stati questi: di avere allargato soverchiamente il Tevere in prossimità dell'isola Tiberina, perchè il volume dell'acqua che doveva essere contenuto in un alveo di cento metri, dovendosi espandere in un alveo che ne aveva centotrenta, indiscutibilmente doveva produrre gli interrimenti che ha prodotto; di aver piantata la grande pila del ponte Garibaldi nel centro del fiume; di aver voluto distruggere il sottosuolo del Tevere, ossia quello strato stabile che si era andato naturalmente o artificialmente formando da secoli; e tutti quanti ricordano che principalmente al ponte Cestio sono stati fatti saltare tutti i ruderi che erano nel fiume: di maniera che l'acqua, non avendo trovato una platea stabile nel fondo (perchè il fondo era stato non solamente liberato dai ruderi ma anche scavato), ha formato quei gorgi, che hanno causata la caduta del muraglione.

Io sono perfettamente dell'avviso dell'onorevole Guerci, nel credere che quello sia uno dei punti più pericolosi del Tevere. Fino dall'epoca d'Augusto, Orazio diceva:

Vidimus flavum Tiberim, retortis
Litore Etrusco violenter undis
Ire dejectum monumenta regis
Templaque Vestae:

e gli storici ricordano i grandi danni che il Tevere fece al Tempio di Vesta e al Circo Massimo.

Orbene, noi che cosa abbiamo fatto? Abbiamo guastato quello che i romani avevano fatto e abbiamo spinto di necessità il Tevere a destra facendo tre archi là dove i romani ne avevano fatto uno solo, allargando cioè il lato destro a detrimento del lato sinistro: quindi l'interramento da sinistra e i danni che ne sono seguiti.

Così accertata la condizione di fatto, che cosa rimane a fare? A mio parere, visto che si è d'accordo circa le ragioni vere del disastro, bisogna prima di tutto che il fiume sia spinto al lato sinistro correggendo il lato destro. E questo, come già dissi, si è già fatto in parte, perchè si sono gettate alcune scogliere sotto i due archi laterali del ponte Cestio; e se l'onorevole Guerci avrà la compiacenza di andare là presso l'isola sacra ad Esculapio, vedrà che ivi sono massi artificiali che debbono precisamente servire per

rialzare l'alveo dei due archi laterali che non so perchè, forse per una nostra vanità, certamente non per sana considerazione idraulica, si vollero fabbricare.

Ma poichè sono a questo punto, sento la necessità di fare una franca dichiarazione alla Camera. (*Attenzione*).

La presente Commissione, con una delle conclusioni della sua veramente pregevole relazione, ha allarmato la città di Roma, il Consiglio comunale, e quanti sono teneri delle cose antiche.

Ora per quanto la Commissione stessa abbia dichiarato di non essere intransigente in quella sua proposta e che sarà lieta di veder messa innanzi qualche altra soluzione, io sento l'obbligo di affermare che l'isola Tiberina deve rimanere isola (*Bene! Bravo!*) e che l'ingegneria idraulica italiana deve trovare il modo di risolvere, conservandola, il problema del Tevere. (*Benissimo!*)

E ciò per due ragioni: prima di tutto perchè, ciò che ricorda la Roma antica per noi è sacro; e poi anche per l'onore e la gloria dell'ingegneria italiana. (*Benissimo!*)

Gli ingegneri italiani che hanno insegnato idraulica a tutto il mondo, non possono dichiararsi incapaci e scapitare di riputazione di fronte alle difficoltà che presenta il problema dell'isola Tiberina.

Ma dopo aver detto con tutta franchezza quali sieno gli errori che, secondo me, sono stati commessi, io debbo immediatamente dichiarare che non mancano a questi errori attenuanti o giustificazioni.

Innanzitutto bisogna affermare (e l'onorevole Guerci intorno a ciò non ha detto il suo giudizio) che il lavoro, per quanto ha tratto alla parte tecnica, è stato fatto bene.

Guerci. Chi tace conferma.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. L'impresa che ha costruito i muraglioni, ha fatto il suo dovere; il Genio civile che ha sorvegliato quei lavori ha fatto pur esso il suo dovere: e il modo stesso come sono caduti i muraglioni dimostrano che sono caduti per difetto del sottosuolo che ha ceduto, non per difettosa costruzione.

Pinchia. Sono caduti in piedi. (*Si ride*).

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Ma vediamo se veramente siano fondate tutte le accuse che si sono rivolte al Genio civile, e tutti gli errori che io ho riconosciuti siano ad esso esclusivamente imputabili.

Alcuni di quegli errori io credo siano del Genio civile, in quanto si riferiscono al concetto primitivo. Ma non si può onestamente tacere che i muraglioni del Tevere erano stati fatti di uno spessore e fondati a tale profondità che pareva dovessero essere sufficienti; perchè, nel concetto degli ingegneri e delle Commissioni che studiarono la sistemazione del Tevere, era, fino dal 1871, stabilito che il fiume dovesse avere un alveo di magra ed un alveo di piena; e quindi che a lato dei muraglioni vi dovessero essere scogliere longitudinali e banchine. Anzi, fu deliberato che le banchine dovessero avere una larghezza di quindici metri, per modo che il fiume, nell'alveo di magra, non potesse avere una larghezza maggiore di settanta metri. Ora tutti intendono che se l'opera fosse stata eseguita, così come fu concepita, noi non avremmo avuto interrimenti del Tevere...

Guerci. Spendendo cento milioni di più.

Giusso ministro dei lavori pubblici... ed avremmo avuto anche la sicurezza che con le scogliere e con le banchine, si sarebbe data tanta solidità ai muraglioni che non potessero mai crollare.

L'onorevole Guerci, interrompendomi, dice che si sarebbero spesi cento milioni di più. No, onorevole Guerci, si tratta di pochi milioni; ma io domando: l'opera del Tevere, così come fu concepita, doveva essere esclusivamente un'opera non dirò edilizia, ma di conservazione e sicurezza della città contro le piene? Non fu invece nel concetto di coloro che, nel 1871, pensarono alla sistemazione del Tevere, di renderlo navigabile? Orbene oggi, il Tevere, nella sua parte urbana, non è più navigabile in tutta l'estate. E questo a me pare uno sconcio gravissimo, e credo che il Parlamento farà molto bene a volere che l'opera sia compiuta secondo i fini coi quali si volle fare.

Il Tevere non deve essere una ragione di solo dispendio, ma invece di grande utilità: e può esserlo se navigabile.

Il problema della navigazione del Tevere s'impone, a modo mio di vedere, al Parlamento, e alla nostra presente civiltà.

La Commissione nominata nel dicembre scorso, propone, ed io gliene faccio gran merito, che il Tevere abbia le scogliere e le banchine basse e che abbia una sezione centrale di settanta metri per rendere naviga-

bile il fiume anche in estate. Questa, per me, è una necessità assoluta: e lodo la Commissione di aver rimesso avanti questo pensiero.

Il Tevere, onorevoli colleghi, è il principale fiume dell'Italia dopo il Po, e per il suo lungo percorso e per i terreni ricchissimi che attraversa dovrebbe essere la via più semplice e più facile per il commercio, e il tramite pel quale questa grande città di Roma, che diventerà sempre più popolosa, possa facilmente alimentarsi con le derrate che vengono dal mare.

La Commissione ha pensato che per far ciò bisogna tornare all'antico progetto delle scogliere e delle banchine e quindi della navigabilità del fiume. Il Tevere deve essere un fiume navigabile. In ciò concorda anche la Commissione permanente del Tevere, la quale con memoria scritta dal compianto ingegnere Canevari, e che nel gennaio di quest'anno la Commissione speciale ha voluto stampare facendola sua, proponeva però un'altra soluzione del problema del Tevere e della sua navigabilità, che dovrebbe permettere anche a legni di grande portata di giungere a Roma. La Commissione permanente è d'avviso che non soltanto il corso del fiume a valle del ponte della strada ferrata debba essere rettificato, cosa che è prevista anche in parte dall'attuale Commissione, ma propone che il Tevere, arrivato a cinque chilometri da Ostia, abbia uno sbarramento con un canale diversivo per fare di questo fiume impetuoso un fiume sistemato secondo i dettami della scienza moderna, creando proprio nel punto dello sbarramento una grande caduta capace di produrre 12,000 cavalli di forza i quali potrebbero essere adoperati a questi scopi: elevazione delle acque dei collettori che dovrebbero portarsi fino al delta del Tevere per irrigare Ostia, l'Isola Sacra e Maccarese; per muovere tutte le macchine idrovore di quel delta; per far funzionare le grue destinate al carico e scarico delle merci; ed infine per stabilire a mezzo di fili, come avviene per i *trams*, il modo pratico per la navigazione del Tevere in ambo i sensi.

Il Governo esaminerà queste due proposte; ma intanto mi è bastato affermare dinanzi alla Camera la suprema importanza di questo problema, e dichiarare che soltanto quando lo avremo risolto avremo dato alla città di Roma la sicurezza contro le inondazioni, non che quella prosperità e quella ric-

chezza che solamente dalla diretta comunicazione col mare potrà ottenere.

Qui anzi mi consenta la Camera di ricordare le parole che Tito Livio mette in bocca a Camillo quando, dopo l'invasione dei Galli, si discuteva in Senato di trasportare Roma nel posto dell'etrusca Vejo: « Non senza causa gli Dei e gli uomini, elessero questo luogo per la fondazione della città: qui colli saluberrimi, qui un fiume atto all'esportazione dei prodotti dall'interno delle terre ed all'importazione delle derrate dal mare, il mare abbastanza vicino per trarne le utilità, abbastanza discosto per non avere i pericoli delle flotte straniere, questo un luogo medio fra le regioni d'Italia, unico per la grandezza delle sorti di una città. » (*Approvazioni*).

Questo è il concetto alto cui dobbiamo mirare, se vogliamo veramente fare opera che sia non solamente utile a Roma, ma degna dell'Italia nuova.

Per il momento non ho altro da aggiungere; e spero che l'onorevole Guerci sarà soddisfatto delle mie risposte. (*Vive approvazioni*).

Guerci. Domando di parlare per fatto personale.

Presidente. Le riserverò il diritto di parlare alla fine della discussione.

Guerci. Ma io ho svolto l'interpellanza!

Presidente. L'ha ritirata.

Guerci. Ella mi fa patire il supplizio di Tantalo fino a giovedì.

Presidente. Il regolamento mi proibisce di fare altrimenti.

Guerci. Ma il ministro ha risposto alla mia interpellanza.

Presidente. I ministri hanno sempre il diritto di parlare. Le ho detto che Ella potrà parlare per fatto personale quando sarà chiusa la discussione. Ora non posso pregiudicare i diritti degli altri iscritti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cottafavi.

Guerci. Grazie!

Cottafavi. Nel mio discorso dovrò comprendere sia quanto si riferiva all'interpellanza che avevo presentata in unione all'onorevole Basetti, sia tutto ciò che avevo in animo di esporre in ordine al bilancio che oggi si discute. Perciò le materie saranno un po' svariate, ma tut e rifletteranno la gestione del bilancio dei lavori pubblici. Entro senz'altro in argomento.

Con la legge 29 marzo 1901 venne molto opportunamente provveduto ad un migliore trattamento per gli agenti ferroviari delle grandi Reti, sistemandone gli istituti di previdenza in modo da riuscire definitivamente ad assicurare e migliorare il funzionamento del servizio degli assegni a titolo di pensioni.

Se non che, come quasi sempre accade purtroppo quando si discutono le nostre leggi, anzichè aver saputo formulare una legge a base generale si finì coll'approvarne una, per vero benefica, ma unicamente per le grandi Reti, lasciando completamente in abbandono tutto il personale delle ferrovie secondarie e provinciali. Così rimasero esclusi gli addetti alle ferrovie della Società Veneta, delle strade ferrate Sarde, della Nord-Milano e delle Reti provinciali, fra cui quelle di Reggio Emilia.

Numerosi deputati, fra cui gli onorevoli Brunialti, Rizzo, Toaldi, Ruffoni, Piovene, ecc., si sono associati all'interpellanza che in argomento avevo presentata e che oggi svolgo nella discussione del bilancio.

Ora è forse giusto o soltanto spiegabile che sia stato escluso dai benefici della legge 29 marzo 1901 tutto il personale appartenente alle ferrovie secondarie e provinciali?

L'ingiustizia della esclusione è evidente e il laborioso e modesto personale non poteva e non doveva essere dimenticato; i medesimi servizi, i medesimi obblighi, i medesimi bisogni consigliavano che la medesima legge assicurasse anche a questi agenti quei vantaggi che assicuravano gli altri.

Si noti che cotesto personale un giorno, sia per riscatto, sia per termine di concessioni, arriverà ad essere classificato fra il personale governativo; allora il Governo si troverà nella condizione anormale di avere una parte del proprio personale ferroviario fornita di pensione e l'altra parte completamente sprovvista.

Tale condizione diventerà ancora più grave, se si riflette che il personale che diventasse improvvisamente governativo potrebbe essere da lungo tempo in servizio e non più in condizione di provvedersi di pensione per età avanzata, mentre poi sarebbe sempre e come ora provveduto all'avvenire del personale delle grandi Reti ancorchè fosse in età giovanile.

Le Reti minori hanno pensato di costituire alcune associazioni di previdenza a fa-

vore del loro personale, ma riconoscendo la quasi inutilità dei loro sforzi chiedono che venga estesa a favore dei loro istituti di previdenza, una concessione eguale a quella già fatta a favore del personale delle grandi Reti.

Ognuno comprende che il diritto, la convenienza e l'opportunità sono anche maggiori in questo caso perchè se è possibile formare una specie di Monte-pensioni che possa far fronte in certo modo ai bisogni dei ferrovieri, quando vanno in pensione, tra un personale numerosissimo, quale è quello delle grandi Reti, non è altrettanto agevole riuscire a tale intento fra il personale limitatissimo delle Reti minori. È quasi inutile formare un Istituto di previdenza per sessanta o settanta impiegati ed anche per duecento o trecento, non essendo sufficienti nè i mezzi, nè il margine, nè i profitti.

Maggiore adunque in questo caso è la necessità di quella concessione, essendo più limitato il numero del personale. Pertanto minori sono i vantaggi pel venir meno prima del tempo da parte di coloro che avrebbero diritto un giorno a percepire la pensione, lasciando così naturalmente eredi di questa loro quota gli altri agenti in servizio. (*Benissimo!*)

Voci. È vero!

Cottafavi. Ora sotto questo riflesso credo che l'onorevole ministro non potrà opporsi a prendere seriamente in considerazione questa proposta e fare sì che non soltanto le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula abbiano determinati vantaggi a favore del loro personale, ma che una legge fatta con intenti benefici riesca a vantaggio anche di tutti coloro i quali prestano analogo servizio.

Esso è tanto uguale, che è ammesso con queste Reti secondarie anche il servizio cumulativo. Si ritiene adunque che il personale delle ferrovie secondarie sia degno di assidersi vicino al personale delle ferrovie maggiori, di cooperare e di prestar servizio con lui. Perchè in allora non si ritiene di dover provvedere egualmente al suo avvenire? Non sono forse essi pure lavoratori? Tutti affermano volere il miglioramento delle classi disagiate e dei funzionari meno retribuiti, tutti spendono generosissime parole ed io ne sono lieto. Meglio sarà però cominciare a dare l'esempio dei fatti e ad inaugurare il principio della giustizia nell'attuazione dei provvedimenti.

Ora se si elargisce un beneficio pel personale ferroviario intendo in unione ai colleghi che il beneficio sia esteso a tutto il personale nessuno eccettuato. La previdenza è santa ma non deve giammai mancare di equità e di giustizia. Così anche nella questione dell'esercizio economico per le ferrovie a traffico limitato deve essere instaurato il principio dell'uguaglianza di trattamento e confido che l'onorevole ministro vi darà la sua piena, esplicita adesione.

Esaurita questa parte del mio discorso esporrò alcune altre osservazioni invitando il ministro ad occuparsi anche con zelo e solerzia dello studio delle concessioni di derivazioni di acque.

Mi compiaccio altamente che oggi ci sia una vera gara feconda di utili iniziative per ottenere da ogni parte derivazioni di acque, la cui concessione merita di essere incoraggiata davvero.

Vorrei però che questa grande forza che ha il nostro Paese, questa immensa fonte di ricchezza fosse ben guarentita in modo che con opportune riserve e con accurati studii se ne potesse ritrarre in ogni caso l'utile maggiore per l'agricoltura e per l'industria. Deve essere disciplinata in modo la concessione da impedire la dispersione delle acque in opere inutili od a solo diletto e vantaggio di privati.

La ricchezza delle acque che scendono nei fertili piani d'Italia è tale da meritare che noi avessimo a sciogliere un inno di gioia allo spettacolo dei lavacri che da' suoi gioghi versa l'Appennino, come ebbe a dire il Foscolo. Facciamo in modo che l'Italia possa approfittare di tutto l'utile che se ne può ritrarre.

Le acque e le fonti di cui è larga la lunga spina di monti che divide in due versanti il nostro suolo sono per noi veramente una fortuna; e, come un illustre scienziato ha detto, possono compensare con buon successo perfino la mancanza del carbon fossile, che noi inviamo ad altri paesi. Vorrei poi che le derivazioni venissero, il più che è possibile, assicurate all'industria italiana.

Talvolta con simulazioni abilissime, con prestanomi e con subdole arti, vengono asservite al capitale straniero.

Molte volte fin qui avemmo larghe e generose iniziative, ed altre si stanno fortunatamente esplicando.

Facciamo che gli iniziatori non abbiano a trovarsi di fronte a concessioni preventivamente accaparrate e poi tenute stazionarie a fine di escludere l'iniziativa nazionale.

Nella regione Emiliana ora con fermezza di intenti, con elevatezza di pensiero, con meravigliosa competenza si sono condotti a termine gli studi e le pratiche per un'opera di colossale importanza. Si tratta del serbatoio dell'Enza, lavoro e concezione di altissimi intelletti e di forti volontà. L'iniziativa fu risolta mediante gli studi scientifici di un profondissimo idraulico, onore della scienza italiana, e che porta il nome illustre di Torricelli, onore e decoro dell'insegnamento superiore italiano nella Università di Bologna. È proprio il caso di dire che è degno di portare quell'illustre cognome. Il Torricelli ha sviscerato l'antica e geniale idea del Grisanti, l'ha scientificamente risolta e condotta a piena maturità. È notorio che esso ha raccolto tanto corredo di dati scientifici e pratici che da alcuno mai potrà venirne messo in dubbio il buon successo. Raccomando vivamente che l'onorevole ministro incoraggi questa benefica grandiosa iniziativa. Si tratta di capitali fortissimi che in essa verranno impiegati, capitali che non si chieggono al Governo. In quest'occasione lo Stato non ha che da contribuire con quel concorso che è stabilito per legge. Il capitale è ormai pronto e nulla può intralciare il buon successo. Esso si presenta così sicuro che altre iniziative del genere si vanno formando. Noi trascurammo in passato la gravissima questione dell'incanalamento dei nostri fiumi e dei nostri torrenti, ed abbiamo lasciato o per inerzia, o per incuria, e, più che altro, perchè l'Italia è stata per tanti secoli campo aperto alle invasioni straniere, abbiamo lasciato, ripeto, che si disperdessero senza vantaggio dell'agricoltura veri tesori. Ora pare che un risveglio salutare si verifichi. Incoraggiamolo e sarà la fortuna economica della patria che troverà in esso fonte di ricchezza, di lavoro, di moralità, di pace. (*Bene!*)

Così ho visto, con molto piacere, che nella regione Emiliana si è studiato anche un altro serbatoio sulla Secchia, che avrebbe per iscopo di portare all'irrigazione una quantità d'acqua fortissima che presentemente defluisce, non solo senza utilità, ma anche con danno, perchè in occasione di piene e di inondazioni, essa danneggia i terreni circostanti.

Sarà una festa della scienza, dell'agricoltura e del popolo l'attuazione del serbatoio sull'Enza e il concorso dello Stato non mancherà. I segni di assentimento per parte dell'onorevole ministro mi rendono certo dell'adesione che esso palesemente mi accorda e che è tanto più preziosa in quantochè egli non è uso promettere od impegnarsi alla leggera e senza essere convinto e persuaso. Traggo dall'adesione sua migliori auspici per cotesta impresa che onora il genio italiano e che assicura i progressi agricoli di nobilissime Provincie, che pure hanno dato prova di forte resistenza a tutte le crisi, e che, con la loro tenacia e persistenza, sapranno condurre a termine questi nuovi lavori.

Avrei altre cose da aggiungere, ma mi sono prefisso di essere brevissimo e poichè prevedo che fra breve si prorogheranno i lavori parlamentari, e non potrò esporre alcune considerazioni, nè fare alcune raccomandazioni al Ministero, relativamente alle indennità da corrispondersi al personale del suo Ministero, e di tutti gli altri Gabinetti...

Presidente. La rimandi alla discussione del capitolo.

Cottafavi... Permetta, si tratta di poche parole e così ricupereremo il tempo risparmiandomi di riprendere a parlare sul capitolo cui Ella accenna. Insisto, adunque, presso l'onorevole ministro affinchè voglia studiare la grave questione e favorevolmente risolverla, come è stato più volte promesso.

Si tratta di una grandissima falange di impiegati, quella che è meno retribuita, la quale soffre e lavora e non chiede che di essere aiutata nel procurarsi il domestico focolare.

È notorio che il canone degli affitti è tanto elevato nella città di Roma che esso costituisce una vera falce dello stipendio non troppo largo e cagiona la rovina economica di quegli impiegati che hanno famiglia numerosa.

Potrei citare moltissimi casi pietosi, ma me ne astengo sia per l'ora in cui parlo, sia per non mostrarmi scortese verso il nostro onorevole Presidente, sia perchè ritengo che certe considerazioni e certi fatti sieno presenti alla mente ed anche abbiano commosso il cuore dei miei colleghi.

Ma di uno non posso tacere. Poco fa, per esempio, si è verificato il caso gravissimo di

un impiegato di uno dei tanti Ministeri retribuito a 1500 lire...

Una voce. Lorde!

Cottafavi... all'anno, che per gli aumenti apportati ai canoni d'affitto nell'occasione dei festeggiamenti, che, se per la città sono un vantaggio, sono una vera calamità per i poveri inquilini, si è visto elevare il fitto firo a lire 480... (*Interruzione del deputato Vischi.*) Onorevole Vischi, non mi interrompa.

Se questo impiegato non ha voluto essere espulso dalle due camere che occupava con la moglie e coi figli e per le quali pagava quell'enorme canone d'affitto, ha dovuto impregnare il letto e dormire sulle sedie. Io domando all'onorevole ministro, che so essere uomo di cuore, se si può permettere che persone che servono lo Stato e che si trovano in queste condizioni possano continuare a rimanerci mentre invece per effetto di quella famosa legge l'indennità viene mantenuta a coloro che già la godevano prima, e che naturalmente per la loro anzianità o grado percepiscono i maggiori stipendi.

Non le pare, onorevole ministro, che questa stridente contraddizione sia veramente dolorosa e tale da richiedere che vi si porti un riparo? So che si potrà obiettare che dando l'indennità agli impiegati di Roma, bisognerebbe darla anche agli impiegati che risiedono nelle altre città, ma faccio riflettere che le condizioni di Roma sono diverse da quelle delle altre città.

Vischi. Non è vero!

Cottafavi. È verissimo perchè nessuna città conta tanti forestieri e impiegati come Roma e nessuna città italiana è esposta ad avere numerosi e frequenti concorsi da ogni parte d'Italia per le pubbliche feste della capitale in cui questa ricava degli utili, ma nelle quali il povero impiegato non vede che la triste prospettiva del rincaro della pignore.

Non voglio fare la storia della crisi edilizia che ha turbato la capitale ed ha rinvilito il valore degli edificî ma non dei fitti. (*Commenti.*) Ricorro ad una semplice osservazione.

A Roma i nuovi edifici sono per la massima parte di proprietà di Banche od Istituti di credito, nelle cui mani sono caduti in seguito alla preaccennata crisi, e poichè qui a Roma vi sono con frequenza notevole di concorso festeggiamenti che richiamano

alla città eterna gente da ogni parte, i rialzi dei fitti sono pressochè periodici.

Ora occorre preoccuparci di questa condizione di cose, perchè non si può chiedere ad un impiegato di cui quasi la metà dello stipendio va erogata in fitto, che presti un servizio attento, vigile ed utile. L'onorevole ministro vorrà studiare questa questione e studiarla con amore, ma ad ogni modo mi riservo di risollevarla in altra sede. Sono poi certo che se ne interesserà presso i colleghi del Gabinetto e specialmente presso il ministro del tesoro.

Io debbo poi rallegrarmi con l'onorevole ministro per le sue dichiarazioni relative all'isola Tiberina, all'isola sacra ad Esculapio. Me ne rallegro in quanto che mi ero impensierito, come tanti altri, che amano le memorie archeologiche per i consigli e suggerimenti dati da una Commissione rispetto a tale questione.

Sono lieto che l'onorevole ministro, con le sue franche e patriottiche parole, abbia affermato di voler salvare in questa questione le ragioni del decoro dell'arte, le ragioni delle memorie patrie e della storia. (*Approvazioni.*)

Presidente. Verrebbe ora l'interpellanza dell'onorevole Giacinto Frascara. Non essendo presente, la sua interpellanza rimane iscritta nell'ordine del giorno.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Varazzani che ha consentito di ritirla inscrivendosi nella discussione generale.

Do facoltà di parlare all'onorevole Varazzani.

Varazzani. Sarò brevissimo. Un caso funesto seguito alla stazione di Piacenza il 3 dello scorso aprile, mi spinge a richiamare l'attenzione e l'interessamento dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla necessità ed urgenza di provvedere ad una sistemazione della stazione stessa, in modo che possa più equamente rispondere alle molteplici necessità del servizio e nello stesso tempo si possano eliminare molti e gravi inconvenienti e rendere impossibili disgrazie e pericoli.

L'onorevole ministro conosce, certamente, l'importanza della stazione di Piacenza, importanza che le viene dalla sua posizione centrale e dal fatto che in essa si riannodano le due reti Adriatica e Mediterranea. Questa stazione è in comunicazione diretta con Milano, Alessandria, Bologna, Domodossola e Parma-Spezia, quindi in essa è un

continuo movimento di treni che si compongono e scompongono, e questo lavoro di smistamento è reso difficile dalla deficienza d'impianti e specialmente di binari.

Queste difficoltà, questi imbarazzi si fanno anche maggiori, dando luogo a pericoli gravi e disgrazie, nei momenti di lavoro straordinario, come quando avviene il commercio delle uve. Quindi è assolutamente necessario provvedere all'aumento dei binari, come ad altre innovazioni specifiche, che brevemente accennerò.

La stazione di Piacenza ha a Nord ed a Sud due passaggi a livello, a brevissima distanza dalla stazione medesima. Ora, proprio nel punto di questi passaggi a livello, si trovano quasi di continuo treni in manovra; per modo che i passeggeri e i veicoli si affollano ai passaggi, e spesso debbono sostare una mezza ora prima di poter passare. Ma questo non sarebbe l'inconveniente più grave nè è quello per cui si muovono le maggiori lagnanze: l'inconveniente gravissimo, e che dà luogo a continui e giustificati lamenti, deriva dalla ubicazione della tettoia per lo scalo delle merci a piccola velocità. La linea ferroviaria verso Piacenza attraversa una strada, che trovasi tra la città da una parte ed il Po dall'altra. Mentre la stazione propriamente detta rimane dalla parte della città, invece lo scalo delle merci a piccola velocità resta dalla parte del fiume, il binario passa nel mezzo.

Così essendo, per accedere allo scalo della piccola velocità è indispensabile attraversare il binario, passando per il passaggio a livello oppure, per far più presto, nelle vicinanze della stazione. Ma badate, quando avete superato il passaggio a livello, non siete ancora allo scalo, ma trovate un cancello da passare; e, superato questo, dovete ancora traversare due o tre binari, perchè lo scalo delle merci a piccola velocità è veramente bloccato in mezzo ai binari. Bisognerebbe quindi provvedere ad un più facile accesso alla piccola velocità, ed a questo non si può riuscire che trasportandola dalla parte della stazione.

Veda, onorevole ministro, dalla parte verso fiume si trovava pure lo scaricamento dei militari; ma l'Amministrazione militare ha provveduto per conto suo a trasportarlo dalla parte della città. C'era lì un fortino; lo hanno abbattuto; c'era una fossa, e questa

è stata colmata, e sullo sterrato hanno apposto due binari, per modo che l'autorità militare ha egregiamente provveduto alle proprie esigenze, mentre per le esigenze del traffico civile, che sono molto più importanti, non si è fatto nulla.

Io so che esiste un progetto presentato dall'ispettorato ferroviario, progetto che, se le mie informazioni sono esatte, consisterebbe in questo: prima, e questo sarebbe cosa utilissima, in un ampliamento della superficie per i binari, mentre si proporrebbe poi che il deposito del materiale combustibile fosse portato dalla parte della stazione. Ma perchè trasportare il deposito soltanto da quella parte, e non anche lo scalo delle merci a piccola velocità? Io credo, onorevole ministro, che, invece, questo trasferimento dello scalo sia indispensabile, essendo esso richiesto da tutto il commercio piacentino e dalla città stessa, senza dire che questi reclami si faranno anche più vivi quando la stazione di Piacenza avrà acquistato, come ritengo ed auguro, un'importanza anche maggiore dell'attuale; il che segnatamente avverrà quando sarà attuato nell'interesse di Piacenza, ed anche di Genova, il disegno della linea Piacenza-Genova, per cui si sta facendo una viva agitazione promossa da molti e legittimi interessati.

Ho già detto che queste considerazioni mi furono suggerite anche da un caso doloroso avvenuto nella stazione di Piacenza il 3 aprile passato. Di che cosa si tratta?

Un operaio, un facchino, dovendo recarsi allo scalo merci, non so se per scaricare o caricare mercanzie, attraversò, e non poteva farne a meno, attraversò i binari, e, sia per mancanza di cautela, o perchè non fosse abbastanza svelto, fu investito da uno di quei treni, buttato a terra e sfracellato.

Ora non solo non dovrebbero più avvenire disgrazie di questo genere, ma neppure quegli incagli che formano lo stato normale, anzi anormale, la parola è più propria, della stazione di Piacenza. Io richiamo su ciò l'interessamento dell'onorevole ministro, nella speranza che vorrà risolvere la questione come essa merita.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Seta.

De Seta. Onorevoli colleghi, io spero che la benevolenza oramai accordata sempre dalla Camera, per antica e lodevole consuetudine

ai deputati che parlano per la prima volta in quest'Aula, non sarà negata a me. Anzi, per accattivarmi questa benevolenza, mi affretto a fare una dichiarazione: non sono oratore, e quindi non ho la pretesa di fare un discorso. Soltanto desidero fare brevemente poche e modeste osservazioni sopra un argomento importantissimo, che, oggi più che mai, preoccupa molte regioni d'Italia, e specialmente quelle del Mezzogiorno, le quali, anche in fatto di viabilità, sono state e sono ancora purtroppo trascurate.

Alludo alla cosiddetta questione ferroviaria, sulla quale recentemente e, se non erro, proprio il 9 dello scorso maggio, una mozione, presentata dall'onorevole Lucchini e da ben altri 132 deputati, richiamò l'attenzione della Camera e del ministro dei lavori pubblici. Io, sebbene fossi uno dei firmatari di quella mozione, per ragioni di salute non potei essere presente al suo svolgimento, e non potei perciò ascoltare ed ammirare tutti i brillanti discorsi che in quella occasione furono pronunziati. Ho dovuto quindi contentarmi di leggerli nel resoconto ufficiale, e (debbo fare una confessione) la mia limitatissima intelligenza non mi ha consentito, leggendo i discorsi dell'onorevole Lucchini e dell'onorevole ministro, di capire due cose. Non ho capito, cioè, primo: per quale ragione l'onorevole Lucchini, il quale con efficace e brillante discorso aveva sostenuto tanto bene gli interessi delle Province, che reclamano da tempo l'attuazione delle leggi del 1879 e del 1888, finì per ritirare la sua mozione, e votare un ordine del giorno che, a parer mio, ed anche a parere di molti altri, rappresenta la prima pietra del monumento sepolcrale, che l'onorevole ministro vorrebbe consacrare a quelle leggi.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Niente affatto.

De Seta. Niente affatto? Ebbene, mi auguro che le successive sue dichiarazioni mi tranquillizzino.

Non ho capito inoltre, dal discorso dell'onorevole ministro, quale sia e quale possa essere il suo programma concreto e positivo sul modo come egli intende risolvere il vasto e complicato problema ferroviario.

Dopo la legge del 1879, sulle ferrovie complementari, che io chiamo la capostipite, vennero successivamente le altre del 1881, 1882, 1885, 1887, 1888 luglio e dicem-

bre; 1889, 1890 marzo, giugno e luglio 1891, 1892, 1893, 1896, 1897 e 1899. Diciassette leggi in 20 anni, in materia ferroviaria, ed una di esse, quella del 1888, fu chiamata la legge di perequazione!

Tutte queste leggi però, per alcune regioni d'Italia, hanno sempre rappresentato l'elargizione continua e generosa di lusinghiere promesse non mai mantenute. Si è seguito cioè un sistema, mi si consenta e mi si perdoni il giudizio, un sistema che non contribuisce, non dico a migliorare, ma neanche a conservare il dovuto prestigio al Parlamento. Perciò io credo che sia bene, in materia di così grave interesse generale, di procedere con criteri positivi e concreti e con un programma, il quale, a differenza di quanto si è fatto finora, non abbia più per fondamento la lusinga.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, con quella forma brillante, che è tanto pregio dei suoi discorsi, ha esposto, per combattere le ferrovie complementari, due suoi concetti fondamentali. Egli ha detto, che quelle ferrovie costerebbero enormemente, cioè oltre 417 milioni, e, per confermare questa sua asserzione, l'onorevole ministro ne ha citate alcune, e cioè la Lagonegro-Castrocucco, che è preventivata per un milione e 300 mila lire al chilometro, la Cosenza-Nocera, un milione e 200 mila lire, la Cuneo-Ventimiglia, un milione al chilometro.

Ed ha soggiunto: io però non mi preoccupo soltanto di questi preventivi, mi preoccupo maggiormente dei consuntivi, perchè i tecnici (i tecnici d'occasione, soggiungo io) hanno detto, che certamente il costo effettivo di costruzione supererebbe di molto le previsioni attuali. Ma ciò non basta: a questo eccessivo costo di costruzione si aggiungerebbero le passività di esercizio delle 18 linee richieste, le quali, come avviene attualmente per le altre 19 linee complementari già costruite ed in esercizio, darebbero un passivo all'erario dell'1. 14 per cento sul costo di costruzione, in totale 5 milioni di aggravio, permanente ed annuale, per il bilancio. Ed ha concluso l'onorevole ministro, che sarebbe audacia il volere ingolfare lo Stato in spese così enormi per opere inutili e di infinito onere per lo Stato.

Dopo ciò, l'onorevole ministro ha affermato (leggo testualmente): « che le leggi vi siano è certissimo; (questo lo sapevamo) che

queste linee si dovrebbero costruire, non v'è nemmeno questione; ma, dico di più, che coloro che ne domandano l'esecuzione non hanno torto. » Ed ha soggiunto subito: « che la maturità del senno italiano di oggi non consente di spendere tanti danari per alcune strade, le quali non daranno mai nulla e daranno invece una perdita incommensurabile. »

L'onorevole ministro, verso il quale io professo la maggiore stima, adottando abilmente il sistema della lepre, che non lascia traccia del suo cammino, ha tentato di manifestare il suo pensiero sulla questione, ed il suo proposito di voler provvedere con programma concreto; ma, a parer mio, non vi è riuscito perchè io credo, che dell'applicazione delle leggi del 1879 e del 1888 l'onorevole ministro non ne voglia sapere nulla.

Egli, appellandosi costantemente alla lealtà ed alla franchezza, che io gli riconosco, ha detto che vorrà studiare se vi sia modo (ha detto proprio così) di risolvere in un tempo, forse nemmeno molto lontano, il problema ferroviario, ed ha promesso anche di voler studiare in compagnia di una Commissione di tecnici, e di deputati (per conto mio sarebbe meglio di tecnici); ma io ritengo che questa Commissione non farebbe mai nulla, a meno che non si volesse affidarle l'incarico di scoprire quello, che inutilmente tentò di scoprire monsignor Perelli coi suoi cavalli, di costruire cioè ed esercitare le ferrovie senza alcuna spesa!

Ho detto, or ora, che l'onorevole ministro espose due concetti fondamentali sulla questione: 1° Le linee costerebbero enormemente; 2° sarebbero anche enormemente passive per lo Stato.

Ora io mi permetto di dissentire un poco da questi suoi concetti.

Infatti osservo che, molti anni fa, quando le ferrovie si volevano costruire ad ogni costo, si usava di fare redigere i progetti ed i preventivi di spesa in modo da far apparire una spesa minima, trascurando di progettare molte opere necessarie. Posteriormente, siccome si è venuti nell'intendimento opposto, cioè quello, che le ferrovie non si debbano fare, date le attuali condizioni di bilancio, si è detto e si dice: queste ferrovie costerebbero enormemente, costerebbero, cioè, circa un milione e mezzo al chilometro.

E giacchè l'onorevole ministro, a conferma di tutto ciò, si è compiaciuto di citare la

Cosenza-Nocera, dicendo che questa ferrovia costerebbe 1,200,000 lire a chilometro, io, facendo un confronto fra questa linea ed il tronco Pisciotta-Castrocucco, che appartiene alla linea Eboli-Reggio, e che, per accidentalità e natura dei terreni attraversati, si trova in peggiori condizioni della Nocera-Cosenza, osservo che, il detto tronco, della lunghezza di sessanta chilometri, è costato 54 milioni, e cioè, 900 mila lire a chilometro.

Ed allora io mi domando: perchè la Nocera-Cosenza deve costare 1,200 mila lire, mentre si trova in condizioni migliori della Pisciotta-Castrocucco, la quale, in consuntivo, è costata 900 mila lire a chilometro, pur essendo costruita, aggiungo io, molto bene? Da ciò io deduco, che le preoccupazioni dell'onorevole ministro, relative al costo di costruzione, siano completamente esatte. Poichè l'ora stringe, io passerò all'altro concetto, esposto dall'onorevole ministro, alla passività dell'esercizio. Il ministro, rispondendo all'illustre onorevole Biancheri, disse: « Non mi spavento di spendere 300, 400 o 500 milioni ed anche un miliardo, ma io mi spavento solo di spendere 400 milioni inutilmente, senza beneficio pel pubblico e con un infinito onere per lo Stato. » Lascio da parte l'affermazione « inutilmente e senza beneficio pel pubblico » perchè io sono sicuro che quelle parole tradirono il pensiero dell'onorevole ministro, non potendosi venire qui ad affermare che le ferrovie sarebbero inutili e senza beneficio per il pubblico (queste ferrovie che si credono utili per l'Africa sarebbero certamente anche utili per la Calabria!)

Mi fermo invece « sull'infinito onere per lo Stato » e, per combattere questa seconda affermazione, mi basterebbe ricordare quanto l'illustre Biancheri disse sulla presunta passività delle ferrovie complementari. Egli dimostrò, che sarebbe assurdo il concetto di voler costruire le ferrovie col solo ed unico scopo di un semplice impiego di capitale, senza tener conto cioè dei grandi benefici, che la costruzione di una ferrovia arreca alle regioni, da essa attraversate. Queste ferrovie hanno, a parer mio, per l'industria e pel commercio, la stessa funzione che i concimi e l'acqua hanno pel terreno.

Costruendo le ferrovie si sviluppano le industrie e i commerci, e si sviluppa anche

la potenzialità produttiva e, quindi, contributiva della Nazione.

Ma, dato e non concesso che le previsioni fatte dall'onorevole Biancheri, alle quali io mi associo, siano troppo rosee e sia pure fantastiche, io non mi dichiaro perciò vinto. Tutti sappiamo, che, in base alle Convenzioni ferroviarie, l'esercizio delle ferrovie complementari è regolato in modo, che, fino a quando il prodotto lordo di queste ferrovie non raggiunga le lire 15 mila a chilometro, le Società esercenti hanno diritto ad un canone fisso di lire 3 mila a chilometro, e, di più, al 50 per cento sul prodotto lordo.

Ora, facendo l'ipotesi che una ferrovia complementare dia il prodotto di 6 mila lire al chilometro, lo Stato, di queste 6 mila lire, non prenderebbe un centesimo, perchè dovrebbe darne 3 mila alla Società come canone fisso e 3 mila come partecipazione al prodotto. Ora io domando: quale interesse hanno le Società esercenti anche le ferrovie complementari di attivare e migliorare il traffico su queste linee?

Esse hanno invece interesse opposto, perchè sulla rete principale, invece di prendere come sulle complementari, oltre del detto canone, prendono invece il 61 e mezzo per cento. È questa quindi una delle cause perchè le ferrovie indicate dall'onorevole ministro, dimenticandone però una, l'Anlla-Lucca, che è quasi attiva, sono enormemente passive per cinque milioni all'anno.

Ma v'è un'altra causa, che contribuisce a rendere passive queste ferrovie. Recentemente, e con lodevole iniziativa dell'onorevole ministro, sulla Bologna-San Felice si è cominciato ad applicare il sistema dell'esercizio economico e, come affermò lo stesso onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Lucchini, questo esercizio economico ha già dato dei risultati soddisfacenti, tanto che, poco tempo fa, si è approvata dalla Camera una legge al riguardo.

In Francia, questo sistema economico è adottato da oltre 25 anni, ed i risultati sono stati brillantissimi, tanto vero che alcune linee, le quali erano assolutamente passive, sono diventate redditizie; e per linee di traffico limitato, cioè a dire non superiori al prodotto di quattro mila lire al chilometro, le spese di esercizio hanno rappresentato solo la percentuale dal 60 all'80 per cento del prodotto.

Io quindi spero che la nuova legge votata dalla Camera confermerà questi risultati, e spero ancora che le Società esercenti porranno tutta la loro buona volontà perchè questi risultati siano completi, nel senso che si ottenga un aumento di prodotto, sia con opportune modificazioni e diminuzioni di tariffe, sia coll'applicazione di tutti i miglioramenti, che la legge consente; e si ottenga in pari tempo una diminuzione delle spese di esercizio. Così, da questa nuova legge e dalla cessazione a suo tempo, che non è lontano, della condizione onerosa per lo Stato contenuta nelle Convenzioni ferroviarie, io sono sicuro che, in ogni caso, le ferrovie complementari, attualmente in esercizio, non saranno passive per lo Stato e che vi è anzi da sperare che diventino redditizie.

Presidente. Onorevole De Seta, veda di ri-pilogare il suo discorso.

De Seta. Mi pare di essere abbastanza breve.

Voci. Avanti! Parli! parli!

De Seta. L'onorevole ministro si è compiaciuto di tumulare la ferrovia Nocera Cosenza con onoranze speciali, tanto che ha detto, parlando di questa ferrovia, che essa sarebbe di nessun utile per la regione calabrese, se ne toglie l'orgoglio ed il vanto di ottenere una ferrovia di 47 chilometri, senza alcun beneficio per il pubblico e con una spesa rilevante per lo Stato; ed ha soggiunto poi che converrebbe meglio di costruire una rete intera di ferrovie, che percorresse in lungo ed in largo la Sila e tutta la provincia di Cosenza.

Questo ricordo, onorevole ministro, messo in confronto con le parole e le promesse gentili da Lei fatte ad una Commissione della provincia di Cosenza, che a Lei si presentò per chiedere la costruzione di quella ferrovia, permetta onorevole ministro, quelle parole, quel ricordo e i relativi commenti furono inopportuni. E, se non fossero stati pronunziati dall'onorevole Giusso, io direi che furono ingiuriosi per la mia Provincia. Non orgoglio e vanto, onorevole ministro, spinge quelle regioni dimenticate a chiedere la costruzione di una ferrovia solennemente promessa e solennemente confermata da tante leggi. In questo momento dovrei ricordare quanto disse avantieri l'onorevole Ferri in rapporto alle Provincie meridionali. Descrisse così a foschi colori le nostre condizioni civili

ed economiche che noi dovemmo fare delle rimostranze, per dire: non siamo poi tanto miserabili, tanto selvaggi noi delle Provincie meridionali!

Con ciò non intendo fare del regionalismo, onorevole ministro, perchè io non credo si faccia del regionalismo dicendo alla Camera: signori, qui siamo tutti fratelli, è vero, ma anche in famiglia bisogna che si facciano i conti, e che non debbano esistere dei beniamini.

In rapporto poi alla seconda parte, alle ferrovie, cioè, che dovrebbero attraversare in lungo e in largo la provincia di Cosenza, io dico: Come risposta alla mancata promessa di costruire una ferrovia di 47 chilometri, si vorrebbe tentare di far credere che si voglia costruire una intera rete di strade ferrate, a sezione ordinaria ed a sezione ridotta, a trazione elettrica od a vapore. Badate bene, onorevoli colleghi, per far questo occorrerebbero oltre che 400 chilometri di ferrovie!

Ma allora, se io dovessi ritenere che l'intendimento dell'onorevole ministro sia quello di costruire questi 400 chilometri per conto dello Stato, che dovrebbe poi anche esercitarli, io, disorientato, non saprei spiegare l'aperta e stridente contraddizione tra questi suoi propositi, le sue preoccupazioni per le attuali condizioni del bilancio dello Stato.

Questa dichiarazione fatta dall'onorevole ministro mi fa ritenere che egli non si preoccupa dell'utilità delle ferrovie, e dell'infinito onere, che porterebbe al bilancio dello Stato l'esercizio delle ferrovie medesime.

Egli si preoccupa invece di spendere 400, 300, ed anche 200 milioni per le ferrovie complementari! A me, una simile dichiarazione, sarebbe giunta meno sgradita se egli l'avesse fatta seguire da un'altra, con la quale ci avesse esplicitamente e con un programma positivo e concreto, esposto i capisaldi, che egli intende seguire per la risoluzione di un sì grave problema.

Io questa domanda, onorevoli colleghi, vorrò fare all'onorevole ministro, dopo di avere brevemente dimostrato che, mentre si negano i fondi per la costruzione di ferrovie utili e necessarie si tenterebbe, contro lo espresso divieto di altre leggi e con mezzi larvati, sotto forma cioè di sovvenzione chilometrica, di spendere molti altri milioni per altre ferrovie, le quali, al momento, come di-

mostrerò, non sono nè utili nè necessarie. *(Bene!)*

Permettete, onorevoli colleghi, l'argomento è di grande importanza: cinque minuti ed avrò finito.

In seguito al trattato di Berna del 25 novembre 1895 fra l'Italia e la Svizzera, la Camera, con la legge del 3 agosto 1898, che sanzionava quel trattato, deliberò la costruzione del tronco di ferrovia Iselle-Domodossola, pel congiungimento della rete italiana al valico del Sempione. E qui non vi è nulla a dire: è una linea assolutamente necessaria. Il Governo affidò l'incarico di eseguire il progetto di questa linea alla Società, esercente la Rete Mediterranea, e con la stessa Società, in base al preventivo da essa fatto, trattò per la costruzione.

Vi furono delle trattative, alle quali seguì poi la concessione della costruzione di questa linea alla ripetuta Società Mediterranea per 16 milioni e mezzo, prezzo fisso ed invariabile nel senso che, ancorchè si fosse riconosciuta la necessità d'apportare al progetto delle varianti, queste varianti, di qualunque genere fossero state, non avrebbero dovuto assolutamente portare alcuna modificazione al prezzo stabilito.

Intanto una Ditta ben conosciuta per esperimentata capacità ed onestà, dimostrata nella costruzione di importanti lavori ferroviari, fece al Governo la proposta di costruire la linea in esame per 14 milioni. Perchè non fu accettata questa proposta?

Sul riguardo, debbo osservare, che da tempo si va delineando la tendenza di concedere alle Società esercenti, la costruzione di ferrovie dello Stato, con l'aggiunta di fare studiare i progetti ed i preventivi di spesa dalle stesse Società.

Ciò non mi pare conveniente agli interessi dello Stato. È entrata nell'animo di molti la credenza, e vi sono gli interessati a determinarla, che lo Stato sia un pessimo costruttore, sia dal lato economico, che da quello tecnico.

Questa credenza è derivata del fatto che, parecchi anni fa, redigendosi progetti non completi, perchè non furono preventivate tutte le opere necessarie, e consentendo il Governo che gli avidi appaltatori facessero dei forti ribassi sui prezzi, ne avveniva che i consuntivi aumentavano, tanto perchè si rendeva necessaria la costruzione delle opere non progettate.

tate, quanto perchè, dati i ribassi eccessivi in rapporto ai prezzi stabiliti dai contratti, le imprese dovevano naturalmente fare richieste di maggiori compensi, i quali portavano poi alle disastrose conseguenze di cause giudiziarie e di arbitrati e, quindi, ad un aggravio del bilancio. Ma, da quando si è seguito il sistema dell'appalto a licitazione privata ed a prezzo fatto, *forfait*, tutto ciò non è più avvenuto. Darò una prova di quel che dico.

La ferrovia Eboli-Reggio, costruita con il detto sistema, è costata allo Stato non più di 140 milioni. Ebbene, onorevoli colleghi, nel 1886, questa ferrovia fu progettata dalla Società del Mediterraneo, la quale (questo lo conosco benissimo) dopo aver redatto il progetto, disse al Governo: volete concedermi la costruzione di questa ferrovia? Io ne domando non meno di 200 milioni. E, se non ci fosse stato un Ministero, che avesse troncato le trattative, lo Stato avrebbe sostenuto una maggiore spesa di 60 milioni. Ora si dice: noi concediamo alla Società del Mediterraneo la costruzione delle ferrovie, perchè la Società non litiga; essa non ci crea impicci; non ci fa correr l'alea dei collegi arbitrati. Ma è naturale, io dico, se le date causa vinta, se le date prezzi immensamente superiori a quelli che si potrebbero dare, non avrete certamente nè liti nè lodi arbitrati! Credo di avere ciò dimostrato con l'esempio della Eboli-Reggio nella cui costruzione il Governo ha economizzato 60 milioni, e quindi il sistema, ormai invalso, di concedere alle Società esercenti la costruzione delle ferrovie, dopo avere affidato la redazione dei relativi progetti alle stesse Società, non si dovrebbe seguire da chi ha la tutela degli interessi dello Stato.

Ritorno all'argomento, cioè al Sempione. Dopo la legge del 1898, le amministrazioni delle provincie di Milano e di Torino, tanto lodevolmente sollecite per la tutela dei legittimi interessi delle loro regioni, hanno chiesto la concessione di una rete ferroviaria d'accesso al valico del Sempione; e, manifestando questo loro intendimento, affidarono alla Società, esercente la Rete mediterranea, l'incarico di studiare il relativo progetto.

Questo progetto fu redatto abilmente, nel senso che la rete ferroviaria sarebbe d'esclusivo vantaggio per la Società; essendo risaputo che ad essa le provincie di Milano e di To-

rino ne farebbe cessione. E che la costruzione di quella Rete sarebbe di esclusivo vantaggio per la Società Mediterranea è dimostrato dal fatto che questa ha dichiarato di rinunciare a dei grossi sussidi, tanto dalla provincia e comune di Milano, quanto dalla provincia e comune di Torino; sussidi, che raggiungono i due milioni circa.

La concessione chiesta nell'interesse di Torino e dell'alto Piemonte è la seguente: si vorrebbero costruire le ferrovie Santhià-Borgomanero, lunga 64 chilometri, Comignano-Sesto-Calende (sei chilometri) e Crosinallo-Feriolo-Intra (17 chilometri). La concessione chiesta nell'interesse di Milano comprenderebbe la costruzione delle linee Domodossola-Feriola-Arona (26 chilometri) e la Gallarate-Arona (23 chilometri). Totale 166 chilometri.

Avendo domandato la sovvenzione annua di cinque mila lire al chilometro, il Governo verrebbe a pagare un'annualità per 70 anni di 830 mila lire; ma il grave danno degli interessi dello Stato non sarebbe questo; sarebbe invece la grandissima perdita, che esso verrebbe a risentire per la naturale concorrenza che queste linee verrebbero a fare alle ferrovie dello Stato. Infatti, costruendosi la progettata Rete (ho qui dinanzi a me i profili e la planimetria generale di essa, e sul riguardo non dirò come l'onorevole Guerci, di essere un'autorità nella materia, ma ricorderò soltanto che mi sono occupato per 10 anni di costruzioni ferroviarie, e passo oltre), costruendosi quelle ferrovie, diventerebbe assolutamente passivo l'esercizio della linea Novara-Orta-Gravellona-Domodossola, lunga 90 chilometri e dell'altra, Gallarate-Sesto-Calende-Arona, lunga 27 chilometri; e, per di più, si ridurrebbe molto il prodotto di altre ferrovie, per il traffico tra Torino ed il Gottardo e viceversa, perchè, invece di queste ferrovie, il traffico seguirebbe la linea sociale Santhià-Borgomanero-Sesto Calende.

Inoltre, lo Stato avrebbe l'obbligo di costruire le grandi stazioni di Arona e Domodossola, preventivate per circa otto milioni e raddoppiare il binario fra Arona e Novara.

La sopradetta perdita di prodotto, col traffico attuale, sarebbe di circa un milione e mezzo all'anno; ma quando si pensa che, con l'apertura della Galleria del Sempione, il prodotto delle sue ferrovie di accesso dovrà necessariamente aumentare, allora possiamo

giustamente prevedere che la perdita ascenderà ad oltre due milioni. Sicchè al capitale presente, corrispondente tanto all'annualità di 830 mila lire di sovvenzione per 75 anni, quanto all'annualità perpetua di oltre due milioni, aggiungendo la spesa che sarebbe necessaria per il raddoppio del binario sulla linea Arona-Novara e per la costruzione della grande stazione di Arona (non faccio calcoli perchè qui non credo si debba fare della matematica) io ritengo, che lo Stato verrebbe a spendere oltre ad 80 milioni! E allora, prima di ricercare se queste ferrovie siano o no necessarie, io credo di potere affermare, che se il Governo avesse in animo di concedere la costruzione e l'esercizio della citata Rete ferroviaria alla Società Mediterranea, farebbe opera inopportuna, e, dirò francamente, quest'atto di Governo sarebbe atto di favoritismo!

L'onorevole Guerci, parlando delle ferrovie complementari, da noi reclamate, disse che in passato si costruirono delle ferrovie strategiche elettorali.

Queste, onorevole Guerci, sarebbero ferrovie bancarie, con grande danno dello Stato e con immenso vantaggio della Mediterranea, cioè degli azionisti! (*Approvazioni*). Io sono sicuro che il Ministero dei lavori pubblici, specie essendo presieduto da un gran galantuomo come l'onorevole Giusso, non farà un atto di così pessima amministrazione.

E passo al secondo punto.

Presidente. Onorevole De Seta, l'ora incalza.

De Seta. Sono necessarie queste ferrovie del Sempione? Si è scritto molto su questo argomento; io ho letto una memoria dell'ingegnere De Marchi il quale si è occupato della questione per amore di studio (beato lui che ne ha il tempo!) (*Si ride*) ed una memoria del commendatore Ferrucci. Io non discuto l'abilità nè dell'uno nè dell'altro.

Tutti parlano di curve, di pendenze, di contropendenze e di tante altre cose. L'esistenza di una contropendenza è l'argomento più poderoso contro l'attuale linea Novara-Orta-Domodossola, che si dice in condizioni tali da non poter sostenere il presunto traffico del Sempione.

E si aggiunge, che vi sono delle Stazioni con piazzali insufficienti, qualche curva di 400 metri di raggio, e la pendenza fino al

sedici per mille in pochi tratti tra Omegna e Gravellona.

A tutto ciò si aggiunge pure che non converrebbe, occorrendo, di ridurre la linea in esame a doppio binario.

L'ingegnere De Marchi s'impresiona pure della difficoltà di raddoppiare i viadotti. Ed allora, piuttosto che allargare quelli ad un binario, egli crede più conveniente farne addirittura dei nuovi per due binari. (*Si ride*).

Parlando dell'ampliamento di una Stazione, dice che occorrerà occupare la strada provinciale! Infatti come potrà mai lo Stato risolvere questa grande difficoltà dell'occupazione di una strada provinciale!? (*Si ride*). Con queste ragioni vogliono dimostrare che sono necessarie le nuove linee anzichè rettificare e migliorare le attuali.

Io non voglio annoiare la Camera con dati tecnici, per quanto non mi ci troverei, senza mio merito, a disagio, ma voglio fare una sola osservazione.

La galleria del Sempione si è fatta ad un solo binario col concetto di soddisfare alle esigenze attuali e col proposito di raddoppiarla quando il traffico aumenterà tanto da dare un prodotto di 40 mila lire a chilometro. Occupiamoci del presente, del futuro parleremo poi.

Il tronco Iselle-Domodossola ha dei tratti con pendenza del 25 per mille, quello Bellinzona-Chiasso di accesso al Gottardo ha la pendenza, in molti punti ed all'esterno, del 25 o del 26 per mille, ed in galleria del 22 per mille; ebbene questo tronco ha un traffico corrispondente ad un prodotto lordo di 80 mila lire al chilometro. E dopo ciò gli egregi Ingegneri della Mediterranea, direttamente o indirettamente, vogliono dimostrarci che la ferrovia Novara-Orta-Domodossola non può sostenere il traffico corrispondente ad un prodotto lordo chilometrico di 40 mila lire, perchè ha pendenze del 16 per mille!

Domando io se per capire questa roba ci sia bisogno di essere Ingegneri o se non bastino anche dei profani.

Per dimostrare che la Società ha l'intendimento di sottrarre il traffico alle linee dello Stato, vi faccio notare una sola cosa: la Società ha dichiarato al Comune di Torino di rinunciare al pagamento per il maggior percorso di 13 chilometri che vi sarebbe tra la linea sociale Santhià-Borgomanero-Arona e la linea dello Stato Borgomanero-Orta-Domo-

dossola. Può risultare in modo più esplicito l'intendimento di sottrarre il traffico alle linee dello Stato? (*Benissimo!*)

Ma allora perchè noi dovremmo fare quest'opera di cattiva amministrazione? (*Interruzione del deputato Curioni*).

Ho sentito una parola, e questa potrebbe essere la spada di cartone con la quale io potrei essere combattuto subito: che discorsi ci viene a fare, si potrebbe dire a me, ma noi appena terminata la costruzione di questa ferrovia ne potremo chiedere il riscatto. Non si preoccupi quindi dei due milioni e mezzo e di tutto il resto del quale ha parlato.

Anzitutto io osservo che nella rete progettata, oltre le ferrovie d'interesse generale ne sono alcune di interesse locale ed alcune anche, lo affermo senza far nomi, di interesse personale, assolutamente personale! (*Benissimo! — Commenti*).

Quindi quando voi veniste al riscatto, riscattereste anche le ferrovie che servono al vantaggio di Tizio o di Caio. Sarebbe questa opera di buona amministrazione?

Curioni. È la condizione messa dalla Mediterranea: o riscattarle tutte o nessuna. (*Commenti*).

De Seta. Ma ammesso pure che queste ferrovie di interesse locale si escludessero dalla concessione, allora voi dovrete provvedere al riscatto pagando tutto, molto profumatamente: si pagano già profumatamente le ferrovie che si concedono alle Società in base a progetti da esse studiati e dal Governo riveduti!

Fra 15 o 20 anni (perchè prima di allora non dovrete poter disporre dei milioni necessari per il riscatto, giacchè dite di non averne per costruire le nostre ferrovie, fra 15 o 20 anni forse si potranno riscattare, dopo avere però perduto annualmente un prodotto di 3 milioni!

In rapporto alla rettificazione della ferrovia Novara-Orta-Domodossola, osservo che colà si potrà adottare la trazione elettrica con grande vantaggio, in vista delle immense forze motrici che vi sono in quelle regioni, forze motrici immense, perchè si tratta di migliaia di cavalli disponibili. Ora noi vediamo che gli studi per l'applicazione dell'elettricità alle ferrovie, fanno sperare risultati sodisfacentissimi, tanto che fra pochi anni, forse fra uno o due, potremo utilizzare queste forze motrici per la trazione ferrovia-

ria, ed allora tutte le paure per le pendenze del 16 per mille cesseranno, perchè l'elettricità fa vincere, con grande facilità, non solo queste pendenze, ma anche quelle dell'80 e del 90 per mille.

In questo stato di cose dunque io credo che invece di venire a dire: noi facciamo delle concessioni senza spendere nulla, prima di far questo, occorre che siano sodisfatti altri impegni sacrosantamente assunti con leggi dello Stato. (*Approvazioni*).

Questo è il concetto mio, e non solo questo. Ci si viene a dire: ma voi avete la legge del 1899, avete diritto di servirvi delle sovvenzioni, servitevene. Ma, onorevole ministro, Ella sa che cosa sono le regioni meridionali, sa che le ferrovie economiche col sussidio chilometrico di 5 mila lire si possono costruire nel settentrione d'Italia, dove le industrie ed il commercio sono molto sviluppati, non per tutto merito degli abitanti, ma anche per merito dello Stato, che vi ha contribuito, facendo affluire colà tanti milioni.

Io dico che quando l'onorevole ministro avesse l'intendimento di sostituire alle ferrovie complementari le ferrovie economiche, non intendendo per economiche quelle a scartamento ridotto, ma ferrovie anche a scartamento ordinario, studiate però con criteri economici rispondenti assolutamente agli interessi ed alle peculiari condizioni della regione che si attraversa, allora solo potremo essere d'accordo.

E non solo desidero questo, ma desidererei che lo Stato, prima di fare una concessione, dovrebbe fare redigere, dal suo personale tecnico, il progetto e relativo preventivo di spese.

E dopo ciò se, per esempio, nella provincia di Cosenza, la Cosenza-Paola costa 150 mila lire a chilometro, si dia il sussidio corrispondente; se un'altra ferrovia delle Puglie che percorra il Tavoliere, costa 50 mila lire, si faccia altrettanto...

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Così si fa.

De Seta. Ma si dice: E per l'esercizio? L'esercizio privato, senza sovvenzione, delle ferrovie economiche in certe regioni non si può fare, perchè per un dato tempo il prodotto non pagherebbe le spese dell'esercizio, ed allora si dovrebbe far questo: per un certo numero di anni, 10, 15, 20, la ferrovia dovrebbe essere sussidiata, e, quando la spesa

di esercizio sarebbe pagata dal prodotto, allora si potrebbe non più sussidiarla.

Ma non voglio certo fare un programma delle mie idee, spero solo che l'onorevole ministro, il quale ha tanto affetto per quelle regioni dimenticate, che l'onorevole Ferri avvertiva dipingeva come l'Abissinia, vorrà provvedere.

Presidente. Ma venga alla conclusione.

De Seta. Ho finito. Concludo leggendo il seguente ordine del giorno:

« La Camera, ritenendo:

« a) che nessuna ragione di maggiore urgenza potrebbe giustificare la costruzione per conto dello Stato di altre strade ferrate fino a che non sia risoluto, sia pure con varianti più razionali ed economiche dei progetti esistenti, il problema delle complementari solennemente promesse dalle popolazioni e non atteso;

« b) che sarebbe espediente di ingiustificabile precedenza, in contrasto, per giunta, di ogni principio di economia e di finanza pubblica, la concessione all'industria privata di strade ferrate, destinate a completare la Rete principale dello Stato, specialmente di quelle che tendono ai valichi alpini.

« Invita il Governo a presentare alla ripresa dei lavori parlamentari, non oltre il

primo semestre del 1902, un programma completo tecnico e finanziario per la graduale attuazione, a conto dello Stato, delle complementari rimaste in sospenso; e ad un tempo delle altre linee che fossero reclamate da reali immediate esigenze. » (*Vive approvazioni* — *Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimandato a domani,

Presentazione di una relazione.

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

Ghigi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Costituzione del paese di Bagno di Romagna e delle contermini parrocchie in Comune autonomo.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita. La seduta pomeridiana comincerà alle 14.30.

La seduta termina alle 12.30.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'Ufficio di Revisione.

Roma, 1901 — Tip. della Camera dei Deputati

