

potranno prelevarsi annualmente dai prodotti ferroviari. Quale che sia la somma, e sia pure di 330 milioni, essa, come ha osservato anche l'onorevole ministro, non si potrà spendere in meno di 10 o 12 anni. Si avrà dunque una spesa di 25 o 30 milioni all'anno, che rappresenta il 7 o l'8 per cento dei prodotti. Con prelevamenti più accorti e più esattamente calcolati avremo evidentemente nei prodotti ferroviari modo di sopprimere anche a questa spesa che, ripeto, non ricorre tutta in una volta. (*Interruzione del deputato Nofri — Commenti*).

Bisogna anche riflettere che le società ferroviarie si sono sempre occupate molto dei lavori da richiedere sulle strade ferrate per i vantaggi che ne ricavano. Ma anche se noi dessimo subito la grossa somma che la Mediterranea vorrebbe spendere, non la si potrebbe spendere di fatto.

Attendiamo dunque il nuovo ordinamento e le somme occorrenti saranno prelevate anno per anno dai prodotti lordi dell'esercizio, come del resto si fa in tutti i bilanci ferroviari del mondo.

NOFRI. Per ora non sono stati sufficienti: speriamo per l'avvenire.

DE NAVA, *relatore*. Se non si è fatta una previsione esatta al momento delle convenzioni, lo Stato, quando ora dovrà riordinare le ferrovie, procurerà di prevedere più esattamente il necessario. Ma noi non potevamo metterci a discutere in occasione del bilancio 1904-905 ciò che potrà essere necessario per l'assetto ferroviario in un tempo non breve. (*Commenti*).

In quanto al materiale rotabile, io ho creduto opportuno nelle mie relazioni da due anni a questa parte, fornire alla Camera tutte le necessarie informazioni. Ho pubblicato una quantità di allegati e di prospetti, ove è stato notato tutto il movimento del materiale rotabile ed ho fatto anche dei rilievi sulla utilizzazione di questo materiale e sulla deficienza di manutenzione e di riparazione a cui ha accennato l'onorevole Nofri. Io devo notare soltanto, ed è opportuno ricordarlo, che dal 1900 ad oggi si è spesa una somma di 151 milioni per nuovo materiale rotabile; che di carri, di cui principalmente si nota la deficienza, dal 1900 ad oggi si è aumentata la dotazione di 12 mila. In questo ventennio il numero dei carri è stato più che duplicato, perchè mentre nel 1885 i carri erano 30 mila, oggi sono 72 mila. Il valore del materiale rotabile che in complesso era di 250 milioni nel 1885 è arrivato ora a 600 milioni circa. Non si può dire dunque che non si sia fatto nulla per il materiale rotabile delle nostre ferrovie.

Onorevoli colleghi, ho finito perchè intendo limitarmi a quei punti su cui si sono fatte delle

osservazioni alla mia relazione, senza rientrare nella vasta discussione del bilancio dei lavori pubblici, anche perchè ho avuto già occasione di esprimere alcune idee nella discussione della legge del quadriennio testè finita. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Verremo ora agli ordini del giorno, che sono stati già svolti.

Il primo è quello dell'onorevole Cavagnari.

Domando all'onorevole Cavagnari se lo mantenga, o lo ritiri.

CAVAGNARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ma non per rientrare nella discussione generale, che è chiusa. Dichiaro se mantiene o ritira il suo ordine del giorno.

CAVAGNARI. Io vorrei fare, se ella me lo consentisse, una brevissima considerazione intorno all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ma ella lo ha già svolto, onorevole Cavagnari!

CAVAGNARI. In parte, signor presidente. Del resto sarò brevissimo.

PRESIDENTE. Sta bene, parli.

CAVAGNARI. Anzitutto debbo ringraziare l'onorevole ministro delle gentili parole che si è compiaciuto di rivolgermi, e debbo anche dichiarargli che egli ha in me un devoto estimatore dell'opera sua.

In quanto all'ordine del giorno ed alla raccomandazione che ho avuto l'onore di fare, l'onorevole ministro mi consenta di rilevare due cose sole: l'una si riferisce ad un telegramma, del quale mi sia lecito di dare lettura, che viene da Genova ed è pubblicato nel giornale *La Tribuna*. Ecco che cosa dicono i capitani marittimi sul porto di Genova; e ciò per confortare la mia tesi intorno ai lavori nella parte orientale del porto di Genova. I capitani marittimi di Genova, in numero di oltre cento, tutti lupi di mare che nel porto di Genova sono entrati molte volte e con la navigazione a vela e con la navigazione a vapore, ne sanno qualche cosa in questa materia.

« I capitani marittimi di Genova e Liguria, riuniti in assemblea nell'aula della Federazione impiegati civili, hanno, dopo matura e ponderata discussione, deliberato ad unanimità (notino bene i colleghi, ad unanimità!) che si debba respingere il progetto proposto dalla Commissione del consorzio autonomo per la tranquillità delle acque, le quali son turbate, come è noto, dalla risacca di scirocco. I capitani insistono nel voler essere consultati prima che si decida l'erezione di altre opere.

« Nell'opposizione dei capitani marittimi di Genova i competenti vedono una grande diversità di criteri con quelli adottati dalla Commissione. Questa vorrebbe perpetuare, col prolungamento indefinito del Molo Galliera (ecco