

LXVII.

TORNATA DI LUNEDÌ 7 FEBBRAIO 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Omaggi.* — Si annunzia una lettera con la quale l'onorevole Vastarini-Cresi conferma le date dimissioni dall'ufficio di deputato — A proposta dei deputati Suardo e Lacava si propone invece sia concesso al deputato Vastarini un congedo — A tale proposta si oppone il deputato Coccapieller. — Il presidente propone che la mozione del deputato Nicotera riguardante la pubblicazione dei resoconti ufficiali sia discussa in comitato segreto. — Il ministro dei lavori pubblici presenta un disegno di legge per l'acquisto del nuovo materiale galleggiante per la navigazione del lago di Garda e per l'ampliamento del cantiere di Peschiera, ed il deputato Papa chiede sia dichiarato d'urgenza. — Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Sul capitolo 115 discorrono i deputati Carrozzini, Tittoni, Odiscalchi, Lazzaro, Nicotera, Berio, Amato-Pojero, Mattei, De Riseis, Maurogonato, Gabelli F, Balsamo, Maldini, Gabelli A., Cavalletto, Damiani, Bonajuto ed il ministro dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli dal 115 al 122 — Al capitolo 123 discorrono i deputati Cadolini, Chinaglia ed il ministro dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli dal 123 al 132. — Il deputato De Zerbi presenta la relazione sul disegno di legge per prorogare l'articolo 18 della legge per il bonificamento della città di Napoli. — Il deputato Perrone Paladini presenta la relazione sul disegno di legge per la esenzione da ogni tassa della tombola promossa dal municipio di Roma nella epidemia colerica. — Il ministro delle finanze presenta un disegno di legge per l'abolizione della Cassa militare. — Sul capitolo 132 parlano i deputati Tegas, Ruspoli, Reale, Solimbergo, Buttini, Galli, Franceschini, Di Marzo e il ministro dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli 132 e 133. — Il ministro di grazia e giustizia, il presidente del Consiglio ed il ministro della guerra si riservano di rispondere ad alcune interrogazioni. — Il deputato Turi interroga il ministro della guerra sulle disposizioni date o provocate affinché in mancanza di un cavo telegrafico possa tenersi e tener al corrente il paese sugli avvenimenti di Massaua — Risposta del ministro della marina. — Osservazioni del deputato Coccapieller sopra il ritardo che il presidente del Consiglio mette a rispondere alle sue interrogazioni.

La seduta incomincia alle ore 2,25 pomeridiane.
Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

3774. Il sindaco di S. Giovanni Rotondo (Capitanata) trasmette una deliberazione di quel

Consiglio comunale, per chiedere che il Governo largisca un sussidio, affine di risanare l'abitato di quel comune.

3775. Il signor A. Conti, presidente della Camera di commercio ed arti della provincia di Livorno, sottopone al giudizio della Camera dei deputati alcune osservazioni sulla tariffa dei dazi doganali.

Pelloux. Chiedo di parlare sul sunto delle petizioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pelloux.

Pelloux. Prego la Camera di consentire che la petizione della Camera di commercio di Livorno, con la quale si domandano alcune modificazioni alle tariffe doganali proposte dal Governo, sia trasmessa d'urgenza alla Commissione parlamentare incaricata di esaminare il relativo disegno di legge.

(L'urgenza è ammessa).

Presidente. Per ragione di materia, questa petizione sarà trasmessa alla Commissione che avrà l'incarico di riferire sul disegno di legge per le tariffe doganali.

Omaggi.

Presidente. Si dà lettura del titolo degli omaggi giunti alla Camera.

Di San Giuseppe, segretario, legge:

Dal prefetto della provincia di Rovigo — Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1885, copie 2;

Dal Ministero dell'istruzione pubblica — Notizie degli scavi di antichità comunicate alla regia Accademia dei Lincei nei mesi di ottobre e novembre 1886, ed indici epigrafici pel decennio 1876-85, una copia;

Dal signor Errico Cosi avvocato in Napoli — Progetto di nuova legge intorno alle elezioni amministrative, copie 20;

Dal rettore dell'Università libera degli studi di Perugia — Annali dell'Università di Perugia, una copia;

Dal direttore della scuola d'applicazione per gli ingegneri in Bologna — Programma per l'anno scolastico 1886-87, copie 2;

Dal Municipio di Pisa — Relazione sul bilancio di previsione per 1887 ed esposizione finanziaria letta dall'assessore Nardi-Dei nell'adunanza del 22 dicembre 1886, una copia;

Dal professor Luigi Stocchi, ispettore scolastico nel circondario di Campagna — Relazione sullo stato dell'istruzione elementare e popolare di quel circondario per l'anno scolastico 1885-86, una copia;

Dal prefetto della provincia di Modena — Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1885, una copia;

Dal direttore della Società di mutuo soccorso fra gli insegnanti di Torino — Atti della trentesimaquarta consulta di quella Società per l'anno 1886, una copia;

Dal signor Giuseppe Avezza ispettore demaniale di controverifica in Firenze — La legge sulle tasse di registro, trattato teorico-pratico, parte generale, una copia;

Dal rettore della regia Università di Cagliari — Annuario 1886-87 di quella regia Università, copie 2;

Dalla Presidenza dell'Accademia di scienze e lettere di Modena — Memorie di detta Accademia (serie 2^a, volume IV), una copia;

Dal rettore della regia Università di Roma — Annuario scolastico 1886-87, una copia.

Si annunzia una lettera con la quale l'onorevole Vastarini-Cresi conferma le dimissioni da deputato.

Presidente. Dall'onorevole Vastarini-Cresi è pervenuta la seguente lettera:

“ Napoli, 5 febbraio 1887.

“ Onorevolissimo signor presidente,

“ Non mai come il giorno 3 del corrente mese ho sentito l'incompatibilità del ministero di avvocato con quello di rappresentante della nazione, perchè l'adempimento indeclinabile degli obblighi inerenti all'uno ed all'altro ufficio mi si imponeva contemporaneamente: la difesa di un accusato passibile di pena capitale; un voto d'importanza grandissima pel paese.

“ Ora se perseverassi in una situazione nella quale il caso si può ripetere, mi parrebbe di commettere consapevolmente una mancanza anticipata del mio dovere di deputato e di difensore.

“ Egli è perciò che confermando il telegramma del giorno 3, rinnovo a Vostra Eccellenza la preghiera di voler rassegnare alla Camera dei deputati le mie dimissioni.

“ Gradisca, signor presidente, l'espressione del profondo ossequio col quale ho l'onore di dichiararmi dell'Eccellenza Vostra,

“ Devotissimo

“ A. Vastarini Cresi. ”

L'onorevole Suardo ha facoltà di parlare.

Suardo. Propongo che la Camera, invece di accettare le dimissioni dell'onorevole Vastarini-Cresi, gli accordi un congedo di tre mesi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava. I motivi che spingono l'onorevole mio amico Vastarini Cresi a dare le dimissioni da deputato sono certo delicati. Ma io credo e ritengo che egli possa ugualmente adempiere, tanto agli

uffici privati, quanto a quello di deputato al Parlamento. Prego quindi la Camera, che, in luogo di accettare le dimissioni, voglia dargli un congedo di due mesi.

Presidente. L'onorevole Suardo mi pare che abbia chiesto un congedo più lungo.

Suardo. Di tre mesi.

Presidente. Accetta anche Lei questa proposta, onorevole Lacava?

Lacava. Accetto.

Presidente. Chi approva questa proposta voglia sorgere.

(È approvata).

Coccap Keller. Chiedo di parlare.

Presidente. Permetta, onorevole Coccap Keller, la Camera ha già deliberato.

Coccap Keller. Mi permetta una dichiarazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare per una dichiarazione.

Coccap Keller. Io credo che gli onorevoli deputati, quando hanno il proposito di non restare più nella Camera, o per i principii che professano, o per rendersi più indipendenti, abbiano diritto di andarsene. Sta agli elettori di rimandarli alla Camera, se lo credono. Io, o signori, quando mi determinai ad uscire dalla Camera, me ne andai via senz'altro; e la Camera credette in quell'occasione di accettare la mia domanda di dimissione, seduta stante; (*Si ride*) domanda che fu frettolosamente messa ai voti dal presidente Farini, per il quale avevo un rispetto singolare...

Presidente. Onorevole Coccap Keller, la prego...

Coccap Keller. Ho finito, ho finito; sono molto breve, quando voglio esser breve. (*ilarità*). Quindi, credo che l'onorevole Vastarini-Cresi, nostro collega, abbia diritto di andarsene dalla Camera, come qualunque altro; ed i congedi della Camera non hanno a che far nulla in questa questione. È il popolo che elegge i deputati; e questi hanno diritto di dire ai loro elettori: non siamo contenti, e ce ne andiamo. Saranno poi gli elettori che li rimanderanno qui dentro, se crederanno.

Presidente. La Camera ha diritto di accogliere quelle deliberazioni che le vengono proposte. Spetterà poi a colui che ha data la dimissione, di dire se voglia o non voglia mantenerla.

Deliberazione relativa all'ordine del giorno.

Presidente. L'ordine del giorno recherebbe la discussione della mozione dell'onorevole Nicotera, relativa alla pubblicazione dei resoconti stenografici parlamentari.

Ma relativamente a quest'argomento, il Consiglio di Presidenza mi ha affidato l'incarico di proporre alla Camera, che ogni discussione e deliberazione in proposito sia rimessa al Comitato segreto, che la Camera dovrà tenere fra pochi giorni.

Ragioni di opportunità e di convenienza fanno sì che non appaia opportuno che si parli ora in pubblica discussione intorno all'andamento dei servizi interni della Camera.

Ed è per ciò che, ripeto, a nome del Consiglio di Presidenza, propongo che questa risoluzione sia rimessa al Comitato segreto.

L'onorevole Nicotera, che già interpellai, ebbe la compiacenza di dichiarare che consentiva in questa proposta.

Adunque se non vi sono opposizioni, s'intende che la discussione e la deliberazione sulla risoluzione iscritta nell'ordine del giorno è rimessa al Comitato segreto.

(È così stabilito).

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per l'acquisto di nuovo materiale galleggiante per la navigazione nel Garda, e per lavori d'ampliamento nel cantiere di Peschiera.

Papa. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Papa.

Papa. Domando alla Camera che voglia dichiarare urgente questo disegno di legge.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

L'onorevole Papa fa la proposta che sia dichiarato d'urgenza. Se non ci sono opposizioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(L'urgenza è ammessa).

Seguito della discussione sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1886-87.

La discussione rimase sospesa al capitolo 115,

sul quale ha facoltà di parlare l'onorevole Carrozzini.

Carrozzini. Debbo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una breve domanda, ed una altrettanto breve raccomandazione.

La domanda è questa: se egli cioè crede di poter presentare, in un tempo più o meno prossimo, un disegno di legge per costruzione di nuove opere portuali, di quelle almeno che sono più urgenti e più reclamate dai bisogni del commercio e della navigazione.

Qualora poi l'onorevole ministro credesse di poter presentare questo disegno di legge, io mi permetterei di domandargli che vi fossero compresi i lavori per la sistemazione e per l'ampliamento del porto di Gallipoli.

Io non ho bisogno di ricordare all'onorevole ministro l'importanza di questo scalo e del suo movimento commerciale; il quale, del resto, risulta dai dati statistici sulla navigazione, pubblicati dalla Direzione generale delle gabelle.

Ricorderò soltanto che nell'ultima classificazione dei porti quello di Gallipoli fu dichiarato porto di rifugio. Ora, perchè esso possa adempiere a questo ufficio, il quale, più che dalle classificazioni burocratiche, gli viene assegnato dalla natura e dalla situazione dei luoghi, e perchè possa meglio rispondere alle esigenze commerciali, occorre ampliarlo e modificarlo, in una forma più conveniente. Lo stesso Governo ne riconobbe la necessità, poichè, da parecchi anni spontaneamente e di propria iniziativa incaricò l'ufficio del Genio civile della provincia di fare studi opportuni e compilare un progetto.

Il progetto venne infatti compilato, da parecchio tempo, e credo che sia stato anche approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dalle altre Commissioni e Corpi competenti, a norma di legge. Se non lo fosse, pregherei il ministro di sollecitarne l'approvazione.

Questo progetto ha per iscopo di rendere quel porto più comodo, più sicuro e meglio adatto ai bisogni della navigazione; giacchè, come è attualmente, esso presenta un grave difetto, il più grave che possa avere un porto, manca cioè di sufficiente sicurezza e facilità nell'approdo, come nella uscita delle navi. Non recherò qui le ragioni speciali di questa mia affermazione, per non entrare in particolari, che poco o nulla interesserebbero la Camera e che d'altronde, io potrò altrimenti far noti all'onorevole ministro.

Dirò soltanto che la difficoltà dell'approdo da me notata deriva principalmente dall'esistenza di una secca o basso fondo, il quale trovasi quasi

all'imboccatura del porto, lungo la linea che le navi dovrebbero seguire per entrarvi e costituisce un pericolo permanente per la navigazione: difatti le disgrazie e i casi di bastimenti incagliati in codesta secca non sono rari, nè infrequenti.

Ora l'ufficio del Genio civile propone appunto, nel suo progetto, la costruzione di un nuovo braccio di scogliera, che verrebbe protratto sino a codesta secca ed anzi poserebbe, in buona parte, sul piano di essa; e così se ne trarrebbe profitto, per rendere più ampio e comodo e meglio disposto quel porto.

È questa l'opera che io raccomando all'onorevole ministro e confido che egli ne terrà conto, in una eventuale proposta che presenterà probabilmente, quanto prima, alla Camera, per opere idrauliche e portuali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Episcopo.

Episcopo. Mi permetto di dire due sole parole per dichiarare, che mi associo di cuore alle raccomandazioni del mio egregio amico, l'onorevole Carrozzini.

La sistemazione e l'ampliamento del porto di Gallipoli è una di quelle necessità che s'impongono per il loro carattere d'urgenza e d'utilità.

Il porto di Gallipoli, oltre ad essere il nostro emporio oleario, diventa ogni giorno più importante per vigoria e floridezza di svariati commerci.

Senza addentrarmi in dati statistici, dirò solo che dai porti di Gallipoli, Brindisi, Taranto furono esportati nel sessennio 1879-84, quintali 1,945,031 di olio di oliva. E non è da dubitare che in questa esportazione una gran parte l'ebbe Gallipoli.

Tutto mi fa dunque augurare che l'onorevole ministro, nel disegno di legge per costruzione di nuove opere portuarie, vorrà comprendervi i lavori da noi reclamati.

Presidente. È presente l'onorevole Petronio?

Voci. No.

Presidente. Allora perde il suo turno.

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Tittoni.

Tittoni. Nell'allegato che si riferisce al capitolo 115 del bilancio sono compresi gli stanziamenti prescritti per i lavori del porto di Civitavecchia dalle leggi 19 luglio 1880 e 23 luglio 1881. Ma non è dell'esecuzione di questi lavori che io intendo intrattenermi.

Io domando soltanto all'onorevole ministro dei lavori pubblici: Crede egli che queste leggi abbiano veramente provveduto alla definitiva siste-

mazione del porto di Civitavecchia, ovvero attendano di essere completate con altre opportune misure?

A me la risposta non sembra dubbia.

La legge del 19 luglio 1880 provvede alla costruzione di un molo di prolungamento dell'antemurale esistente. Con ciò verrà ad estendersi l'area utile dell'ancoraggio, ed i bastimenti, che ora devono attendere fuori del porto a cagione della sua angustia, saranno maggiormente protetti dalla furia delle onde, nè dovranno, come ora, ormeggiarsi a distanza troppo breve fra loro, ovvero prendere il largo a qualunque burrasca. Però questo lavoro in nessuna guisa facilita lo scarico delle merci, e questo è oggi il problema urgente, che s'impone, che richiede una soluzione pronta ed adeguata. Nè questa soluzione io la ravviso nella legge del 23 luglio 1881, la quale dispose lo scavo del porto e della darsena.

In fatti, tanto dalla relazione ministeriale, che precede quel disegno di legge, quanto da quella della Commissione parlamentare che ebbe ad esaminarlo, si riconosce non trattarsi che di un lavoro di manutenzione, al quale dovette provvedere quella legge perchè non bastavano i mezzi ordinari del bilancio. E questo stesso concetto fu esplicitamente confermato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ebbe occasione di ritornare sull'argomento nella seduta dell'8 febbraio 1883, riconoscendo con ciò la necessità di altre opere straordinarie. Queste dovrebbero avere per iscopo di sviluppare la banchina di scarico, poichè è facilitando lo scarico che si recherebbe grande giovamento al commercio, essendo ovvio che dal risparmio di tempo ne deriverebbe risparmio nei noli e nelle assicurazioni ed una diminuzione dei rischi, e la speditezza dello scarico potrebbe in parte tener luogo dell'ampiezza della superficie.

A questo concetto s'ispirava il Cialdi, la cui competenza nell'argomento è da tutti riconosciuta, ed il progetto che egli studiò per l'ingrandimento e miglioramento del porto di Civitavecchia è fondato sul principio che: " l'utilità maggiore o minore di un porto commerciale dipende dal numero e dalla misura delle banchine, ossia dallo spazio utile lasciato al commercio per l'imbarco e sbarco delle merci. „ Il Cialdi proponeva lo scavo di un canale e di un vasto bacino in prossimità della stazione ferroviaria.

Oggi si propone una soluzione più modesta e quindi più facilmente attuabile. È a mia notizia che con l'appoggio del municipio è stato presentato al Governo un progetto il quale porterebbe

lo scavo della darsena da 5 a 8 metri, la larghezza della bocca da 25 a 40 metri e l'ingrandimento della darsena stessa coll'aggregarvi una superficie adiacente della estensione di quattro ettari e mezzo, trasformandola così in un vasto bacino, contornato da banchine in muratura, munite di macchine elevatrici idrauliche e di binari ferroviari.

Questo progetto avrebbe un altro vantaggio: risolverebbe felicemente la controversia tra il municipio, la Camera di commercio e l'amministrazione delle ferrovie circa il binario di raccordo della stazione ferroviaria col porto; vertenza che dura da anni e che non fu fino ad ora potuta comporre, malgrado le premure che, debbo riconoscere, furono poste in opera dall'onorevole Genala, il quale venne anche appositamente a Civitavecchia per istudiare la questione.

Quanto questo progetto sia opportunamente concepito e redatto, più che le mie parole, lo dimostrano l'approvazione riportata dai Ministeri delle finanze, del tesoro, della guerra, della marina e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Anzi, a mio avviso, il voto di questo consesso dovrebbe agevolare la piena adesione dell'onorevole Genala, imperocchè pone in rilievo la facilità dell'esecuzione dell'opera, riducendo notevolmente le previsioni della spesa.

Questa infatti è calcolata nel progetto come se si dovesse scavare tutta roccia, laddove il Consiglio superiore, in base agli studi fatti dall'ufficio geologico pei lavori in corso di esecuzione, calcola lo scavo di roccia frammista ad argilla e sabbia, come è infatti la formazione del *flysch* eocenico che costituisce le ultime pendici dei monti di Civitavecchia bagnate dal mare.

L'onorevole Genala, vedrà se convenga di adottare questo progetto od un altro; io gli raccomando soltanto la questione in generale, gli raccomando di provvedere con sollecitudine, di presentare senza indugio un apposito disegno di legge.

Nè io debbo spender parole per dimostrare la grande importanza del porto di Civitavecchia poichè, *nemine contradicente*, è stata riconosciuta dagli uomini che si sono succeduti al Ministero dei lavori pubblici e dalle Commissioni parlamentari che si sono occupate dell'argomento; ad esse non isfuggì che Civitavecchia è la testa di ponte fra il continente e la Sardegna, con la quale importa assicurare facili comunicazioni; e punto strategico di prim'ordine, tanto vero che la Commissione istituita con regio decreto nel 1862, per redigere il piano generale di difesa dello Stato e che compì i suoi lavori nel 1871, dichiarava esser necessario

ridurre Civitavecchia a stazione navale. È finalmente il porto di Roma, e perciò il suo movimento e la sua importanza si commisurano con quelli della capitale. Infatti mentre nel 1870 era rappresentato da un movimento di 488,000 tonnellate di merci, toccò le 600,000 tonnellate nel 1883 e nel 1886 è giunto ad un milione.

Ed è facilmente presumibile per gli anni avvenire uno sviluppo progressivo, continuo dell'importazione dei cereali, e carboni, e della ghisa occorrente agli alti forni di Terni pei quali è in via di istituirsi, in Civitavecchia, un grandioso stabilimento.

Ritenendo che ai soli stabilimenti di Terni occorran mille tonnellate di carbone al giorno, si può predire con sicurezza che nel prossimo anno si giungerà ad un milione e mezzo di tonnellate. È anche da tener conto che, come le cave di Allumiere, potrebbero un giorno esser poste nuovamente in esercizio le miniere della Tolfa.

In questa spiaggia esistevano anticamente tre porti — *Villa Regis, Gravisca, Pyrgi*. Al porto attuale dette stabile assetto l'imperatore Traiano, valendosi dell'opera del famoso Apollodoro, ma poi in tutta l'età di mezzo e fino ai nostri giorni poco o nulla si fece per ampliarlo. Sorsero notevoli monumenti attorno al porto, come la Darsena, la Rocca Vecchia. Il Sangallo costruì i bastioni; il Bramante iniziò ed il divino Michelangelo recò a compimento la fortezza; al Bernini è dovuto l'arsenale.

Però il porto rimase com'era e voi lo riconoscereste nella lettera di Plinio il giovane a Corneliano quale si presenta oggi e potreste descrivere il suo aspetto attuale con le stesse parole dello scrittore latino. Onde il prefetto De Tournon poteva dire, che l'opera di Traiano è sempre intatta e che dopo 1700 anni i naviganti debbono ancora benedire il suo nome.

Ed il Guglielmotti, che studiò le cose di Civitavecchia con amore e dottrina, parlando in uno dei suoi recenti scritti dei progetti di Sisto IV, poté dire che, non ostante la vicinanza di Roma capitale, si era ai tempi nostri agli stessi progetti.

Io non mi dilungherò su questo argomento. È il porto della capitale che io raccomando all'onorevole ministro ed ho fiducia che egli, riconosciuta la necessità ed urgenza di nuovi lavori, provvederà con la sollecita presentazione di un disegno di legge.

Io non ho bisogno di rammentargli quello che la Francia ha fatto per l'Havre, che è il porto di Parigi. Mi auguro che come la città di Havre

porta scritto sul suo stemma: *Sic Lutetia portus*, Civitavecchia possa aggiungere alle antiche sue insegne il nuovo motto: *Sic Roma portus!* (*Bravo!*).

Presidente. L'onorevole Odescalchi si è iscritto a parlare su questo capitolo, cioè, m'immagino, sul porto di Civitavecchia. Perchè l'onorevole ministro possa rispondere insieme con i due oratori che hanno parlato sullo stesso argomento, gli do facoltà di parlare.

Odescalchi. Ho due sole parole a dire. Il mio collega di collegio elettorale, onorevole Tittoni, ha già spiegato i nostri desideri intorno al porto di Civitavecchia, e l'onorevole ministro riconoscerà che l'incremento di Roma richiederà necessariamente che si facciano in quel porto lavori tali da renderlo adatto ai suoi nuovi destini.

Senonchè mi sembra assolutamente inutile parlare di nuove opere idrauliche da costruire senza essere certi di avere a disposizione le somme occorrenti.

Ora mi parrebbe opportuno che l'onorevole ministro indicasse chiaramente se ha nel momento attuale, nel quale ci troviamo innanzi spese possibili che non sappiamo a quanto potranno ammontare, i mezzi per sopperire ai lavori. Con ciò soltanto si farà opera pratica, seria e si potrà con vero profitto concretare qualche cosa pel porto di Civitavecchia nel futuro bilancio augurandoci che le questioni possano essere chiarite, e che di quelle opere si possa parlare con maggior probabilità di riuscita di quel che ora non si possa fare.

Credo per ciò che il ministro troverà giusto questo mio suggerimento.

Tittoni. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Tittoni, Ella parlerà dopo, perchè vi sono altri oratori iscritti su questo capitolo che non hanno ancora parlato.

L'onorevole Bosdari non è presente, sicchè spetta di parlare all'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Nell'allegato, che si attiene al capitolo 115, del quale ci occupiamo, al n. 25 è segnato fra i porti di terza classe il porto di Bari; ma nella colonna in cui sono iscritte le diverse cifre, non ne trovo segnata alcuna che si riferisca a questo porto. Non è mio intendimento di fare delle proposte, e ciò per due ragioni: una perchè siamo di fronte ad un bilancio, già mezzo, se non del tutto consumato; la seconda perchè io credo, che assai raramente i deputati debbano fare proposte, per aumentare gli stanziamenti che il Governo crede di assegnare in bilancio. Fare diversamente a me parrebbe cosa poco regolare;

e ciò senza tener conto delle eccezioni, di cui però qui non è il caso di parlare.

Quello su cui vorrei richiamare l'attenzione del signor ministro è il caso seguente.

Egli sa benissimo, poichè gli atti relativi sono al suo Ministero, che da parecchio tempo le autorità di Bari hanno esposto un grave inconveniente che si verifica in quel porto, cioè un continuo interrimento.

Questo interrimento può costare molto allo Stato, al comune ed alla provincia; e nuoce al commercio, non potendo esso valersi, in ogni operazione, di questo porto.

Intanto su questa questione dell'interrimento del porto di Bari, vi sono due opinioni entrambe tecniche: l'ufficiale e la privata, le quali sono in contraddizione. L'opinione ufficiale ritiene che questo interrimento dipenda dalle correnti marittime, che si sviluppano in quel mare, da Venezia al mar Ionio; l'opinione privata è che esso dipenda da un movimento del mare sulla spiaggia per cui molto materiale anno per anno è trascinato nel porto e lo interra. Non tecnico, non ho la pretesa di pronunciarmi nè per l'una nè per l'altra delle due opinioni. Se fosse però esatta l'opinione tecnica privata, lo Stato verrebbe a risparmiare molto danaro, poichè non ci sarebbe più la necessità di dare esecuzione a qualche progetto di quelli che non vorrei fossero destinati a dormire negli archivi del Ministero. Se l'opinione tecnica privata non è esatta, e l'interrimento dipende dalle correnti marittime da Venezia in giù, allora domando se non si debba mai provvedere.

Io so che gli onorevoli Brin e Grimaldi, essendosi recati durante l'epidemia colerica nella città di Bari, non mancarono di visitarne il porto; e poterono vedere il danno che produce quell'interrimento. So che le amministrazioni locali tanto del municipio quanto della provincia hanno chiesto almeno una pirodraga, che finora non si è potuta ottenere. Perciò, in questa divergenza di opinioni circa la causa dell'interrimento, desidererei che il ministro vedesse di che si tratta; poichè se l'opinione dell'ufficio locale governativo è esatta, allora è urgente che per evitare maggiori spese in avvenire il Governo stabilisca i fondi necessari per premunire il porto contro le cause dell'interrimento; se poi è esatta l'opinione degli ingegneri privati si tratterebbe di fare una scogliera, il cui costo non oltrepasserebbe, secondo la perizia, la cifra di 166,000 lire; e quindi appena 100,000 lire sarebbero a carico dello Stato, poichè il rimanente sarebbe a carico di un consorzio che già si è formato colà.

Sono certi intanto due fatti: uno che riguarda la spiaggia, l'altro che riguarda il porto. Quello che riguarda il porto è l'interrimento; quello che riguarda la spiaggia è la corrosione del litorale che ha portato grandissimi danni, e che, fra gli altri, ha distrutto una strada costruita non dal Governo, ma da un consorzio; una strada la quale dava accesso a magnifici stabilimenti industriali, al faro, ed anche all'ufficio doganale. Questa strada costruita quasi direi da privati, serviva al commercio, all'industria ed al Governo. Ora essa è distrutta completamente dal mare, che si è calcolato trasporti nel porto circa 40,000 metri cubi di materiale all'anno. E quindi, tra poco il porto non esisterà più. Io prego dunque caldamente l'onorevole ministro, non solamente nell'interesse del commercio della provincia pugliese, ma anche nell'interesse dello Stato, di fare esaminare questa questione. Indugiare significa recare un danno maggiore, perchè ogni giorno che passa, una parte della spiaggia se ne va nel porto, e maggior denaro ci vorrà per riparare i danni.

Io limito a questo la mia preghiera. Ho detto poc'anzi che io non facevo alcuna proposta perchè anch'io non so quale delle due opinioni sia la giusta. Ma, ripeto, se è giusta ed esatta l'opinione dell'ufficio governativo, allora bisogna che il Governo assolutamente stanzi in bilancio una somma per evitare danni maggiori. Se poi è esatta l'opinione privata, allora il Governo si occupi della costruzione di questa scogliera, e con una piccola spesa si potranno evitare tutti i danni che ho indicati.

Confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel fare, come è suo costume, una dichiarazione a questo riguardo alla Camera, la faccia col fermo proposito di occuparsi di questa questione. Non si tratta di un porto di pochissima importanza, non si tratta di un porto di una città di ordine secondario, si tratta del porto di una città che può dirsi la principale per il commercio che si fa da Venezia fino a Gallipoli; si tratta della città e della provincia di Bari, la quale non ha mai chiesto nulla, che non chiede nulla allo Stato, e che contribuisce molto più di certe provincie che contribuiscono meno, e che hanno maggiori benefici dallo Stato.

Spero che l'onorevole ministro non solamente mi darà una risposta soddisfacente; ma che a questa risposta farà seguire i fatti, che io riepilogo in questo: mandi una persona di sua fiducia per vedere quale delle due opinioni sia la buona; e quindi provveda in conseguenza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

Nicotera. Per quanta poca volontà io mi abbia di parlare in questo momento, specialmente di porti e di strade pure non posso fare a meno di rivolgere alcune domande all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Egli ha avuto occasione di verificare le condizioni del porto di Salerno, ed ha dovuto persuadersi che quel porto, non solo non serve al ricovero delle navi, o serve poco, ma produce grandissimi danni alla città. Egli ha dovuto vedere che, per effetto degli interrimenti e delle correnti, le quali spingono le arene verso la città, la strada principale di Salerno, quella della marina, è quasi completamente distrutta; e che le onde entrano perfino nell'atrio della prefettura.

Io non so se le informazioni che mi sono state date siano esatte; ma a me sarebbe stato assicurato che l'onorevole ministro, convinto della necessità di provvedere alle condizioni di quel porto, dopo maturo consiglio, e udito anche il parere dei corpi tecnici, abbia promesso di provvedere i fondi necessari per prolungarne di 300 metri il molo.

Io non entro nella questione tecnica, e non so se il prolungamento di 300 metri basti, oppure no; ma egli è certo che è assolutamente necessario di provvedere alle condizioni di quel porto, ed anche della città; perchè, lo ripeto, per il modo col quale quel porto è stato costruito la città soffre gran danno.

Ed ora dirò un'altra parola per un altro porto, pel quale mi è stato assicurato che anche l'onorevole ministro avrebbe ravvisato la necessità di provvedere. Parlo del porto di Amalfi. Mi limito per questo a domandare semplicemente all'onorevole ministro che cosa crede che si possa fare per il porto di Amalfi.

E prima di finire, anche per non parere che io mi occupi solamente di porti del mio collegio elettorale, unisco volentieri le mie parole a quelle degli onorevoli Tittoni e Odescalchi, in favore del porto di Civitavecchia.

Per me il porto di Civitavecchia ha una grandissima importanza; non solo locale, ma generale. L'aver un porto a due ore di distanza dalla capitale del regno, certo è una grandissima necessità. Ed io ricordo un'idea del generale Garibaldi, quella cioè di mettere Roma in comunicazione con un porto, che sarebbe stato quello di Civitavecchia, o un altro; questo importa poco, vista la necessità per la capitale di avere una comunicazione diretta col mare.

Mi limito dunque ad unirmi con tutto il cuore alle raccomandazioni degli onorevoli Tittoni ed Odescalchi, perchè, ripeto, per me il porto di Civitavecchia non è soltanto importante per quello che riguarda la città stessa di Civitavecchia, ma è importantissimo per le condizioni generali del paese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

Berio. Discutendosi la parte ordinaria di questo bilancio, l'onorevole ministro, in risposta all'onorevole collega Massabò, riconobbe giusta l'istanza di classificare in prima categoria il porto di Diano Marina. Io non aggiungerò parola a questo proposito; mi limiterò solo ad unire i miei ringraziamenti a quelli del mio onorevole collega, per la risposta data dal ministro.

Ma non posso però, nè debbo omettere di far notare all'onorevole Genala che la classificazione in prima categoria è bensì un primo passo necessario, ma che di per sè a nulla servirebbe, se ad essa non corrispondesse lo stato del porto.

Ora i lavori del porto di Diano Marina sono ben lungi dal corrispondere alla classificazione dello stesso dal ministro promessa. Appena una sesta o settima parte di essi può dirsi compiuta, e ciò mentre quella industriale città è minacciata dal mare che batte sovente le sue case.

Prego pertanto vivamente l'onorevole ministro di provvedere allo stanziamento dei fondi per questi lavori; stanziamento assolutamente necessario perchè la classificazione promossa non diventi un'ironia, il qual significato sinceramente l'onorevole Genala non vuol dare a quella classificazione che egli, con animo di giustizia, ha riconosciuto dovere essere attribuita a quel porto.

Ed ora mi si consentano alcune brevi considerazioni relativamente ai porti d'Oneglia e di Porto Maurizio. Nel 1887 discutendosi in questa Camera la legge ora vigente sulla classificazione dei porti, fu dimostrata la grande utilità della riunione dei due porti sopraccennati in un solo che risulterebbe grandiosissime.

Il ministro di allora, onorevole Baccarini, non esitò a pronunziarsi in modo decisamente favorevole alla domandata unione, riconoscendo la nobiltà ed importanza di quest'opera, e l'utilità di essa non solo per le due città e relative valli, ma ben anche per la marineria mercantile italiana, della quale verrebbero facilitati i trasporti per tutta la valle del Tanaro e per l'alto Piemonte.

Ma, attuata la legge di classificazione del progettato grande porto Umberto I, il Governo non se ne è più occupato; sebbene Oneglia, Porto Mau-

rizio e le altre popolazioni interessate non abbiano cessato di manifestare con reiterate pubblicazioni il desiderio vivissimo che hanno di veder risolta favorevolmente questa quistione. Il grande beneficio al quale aspirano non costerà molto alle finanze dello Stato. A persuadersi di ciò basterà considerare che il molo maggiore del porto di Oneglia, a levante, dista forse meno di due chilometri dal maggior molo di Porto Maurizio che è a ponente. Tratterebbesi quindi soltanto di prolungare di alcune centinaia di metri i due moli, e forse anche di costruire un antemurale che difenda il nuovo porto dalle straordinarie mareggiate.

Risultato di questi lavori sarà una grande, profonda e tranquilla superficie d'acqua capace di moltissimi bastimenti d'ogni portata.

Invece attualmente fra i due porti resta, inutilizzabile per la marineria, un vasto seno di mare; e ciò mentre Porto Maurizio, Oneglia, la provincia e lo Stato spendono somme ingenti, il cui ammontare se fosse subito stato destinato alla creazione d'un porto unico sarebbe bastato alla erezione d'un'opera degna d'Italia, ed eminentemente utile. Nè si potrebbe, onorevole ministro, dubitare menomamente di tale utilità perchè nessuno vorrà negare la importanza somma che un vasto porto, corrispondente ai bisogni attuali della navigazione, avrebbe non solo per la provincia di Porto Maurizio, ma per tutto l'alto Piemonte.

Si sta eseguendo la linea ferroviaria Cava-Ormea, che costerà non pochi milioni allo Stato. Ora è notorio che se questa linea dovesse aver fine in Ormea, non produrrebbe mai nemmeno le spese d'esercizio. D'altra parte sarebbe proprio dimenticanza di quanto è dovuto alla industriale popolazione della provincia di Porto Maurizio il negarle una diretta comunicazione col vasto mercato dell'alto Piemonte.

Dunque ritengo di poter affermare che la nuova linea Ormea Oneglia-Porto Maurizio si farà; o comprendendola nei mille chilometri, o provvedendovi con apposita legge. Le opere pubbliche manifestamente utili ad una numerosa popolazione, finiscono sempre, per la natura stessa delle cose, ad essere ordinate ed eseguite.

È facile vedere quale importanza nello interesse della marineria mercantile italiana, del Piemonte e di parte della Liguria occidentale verrebbe ad acquistare il nuovo porto unico, appena eseguita la ferrovia per Ormea; ed io sono sicuro che l'onorevole ministro il quale, in tutto quanto riflette le giuste domande di opere pubbliche, ha sempre mostrato di avere a cuore lo interesse delle popolazioni, vorrà anche per la

grandiosa opera del porto unico Oneglia-Porto Maurizio, mostrare il proprio interessamento, e farsene promotore con solleciti provvedimenti.

Ritenga l'onorevole Genala che è interesse sommo dello Stato contentare le istanze delle popolazioni quando la loro giustizia è evidente e compresa da tutti.

Dopo che nel 1887 l'onorevole Baccarini, naturalmente a nome del Governo, poichè parlava alla Camera, riconobbe che il porto unico Umberto I meritava d'essere preso in benevola considerazione, tutti pensarono che qualche cosa si sarebbe fatto; e il lungo silenzio verificatosi in seguito non potrebbe più continuare senza che il Governo ne meritasse biasimo.

Io ho piena fiducia che l'onorevole ministro vorrà darmi una risposta soddisfacente e che gli sembrerà titolo non ispregevole l'aver iniziato lavori che gli faranno onore, e dai quali dipende il benessere d'una popolazione laboriosa che è orgogliosa d'essere custode d'una parte delle frontiere italiane.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Amato-Pojero.

Amato-Pojero. Fra i nuovi lavori portuali ai quali si riferisce il capitolo 115 sono compresi quelli che riguardano la estirpazione della roccia subacquea del porto di Palermo.

È ancora vivo il ricordo del disastro avvenuto nel novembre scorso quando il vapore olandese *Penelope*, nella calma dei venti, andò ad investire, frantumandosi la carena e riportando avarie per più di un milione, nel banco roccioso che dista nel bacino meridionale appena 70 metri dal braccio del molo, ossia dall'antemurale.

Questo non fu un caso isolato; e trova la sua spiegazione nelle condizioni idrografiche del porto di Palermo, i cui bisogni si connettono ad una storia lunga e dolorosa.

Relativamente alla scarsità dei fondali riconosciuti insufficienti per il cresciuto movimento del porto e la trasformazione della marineria, fu con legge del 23 luglio 1881 approvata la spesa di 3,140,000 lire per la estirpazione della roccia subacquea.

Nei progetti per la esecuzione delle opere, i quali seguirono la legge, venne ridotta la spesa prevista a lire 2,800,000, che con l'importante ribasso ottenuto all'asta scese a lire 2,250,000, e si ottenne così sulla somma approvata per legge una diminuzione di quasi lire 900,000.

La estirpazione della roccia del bacino meridionale fu limitata ad un volume parziale, assegnandovi soltanto lire 150,000 e posposta a quella

del bacino settentrionale, non è stata ancora iniziata.

Ora io domando: perchè si è tralasciato lo scavo della roccia meridionale e si è limitata la quantità della roccia ad estirpare riducendo la spesa, che era stata approvata per legge? Perchè si lascia sussistere un pericolo, così grave, che discredita il porto di Palermo?

Nel mondo commerciale un buon porto rappresenta una ditta accreditata.

Oltre alla sicurezza dell'ancoraggio, fattore precipuo che concorre ad accrescere il movimento di un porto e lo sviluppo commerciale, è necessaria la facilità con cui possono eseguirsi le operazioni di carico e di scarico.

Nel porto di Palermo difettano banchine e calate, non esistono tettoie, magazzini di deposito per le merci, atti a rendere economiche, sicure e celeri le operazioni del traffico. Le mercanzie allo arrivo debbono essere dai piroscafi trabalzate nelle barche di *alleggio* e da queste poi vengono scaricate alla riva, ed esposte alle intemperie e ad altri rischi, sulla pubblica via.

Il porto di Palermo nonostante le sue deplorabili condizioni ha un movimento di importazione e di esportazione, che raggiunge in media quasi 250,000 tonnellate.

Quale incremento non prenderebbe se fosse dotato di quei mezzi che danno al commercio sicurezza ed economia?

A tali bisogni il Governo ha sempre promesso di provvedere; e nel 1885 una Commissione di ingegneri governativi nominata con decreto del 14 febbraio dello stesso anno andò espressamente a Palermo per prendere accordi con quel municipio, affine di ottenere la cessione di vaste aree e fabbricati comunali relativi ai conseguenti stabilimenti marittimi per la sistemazione generale del porto.

Il progetto che fu presentato dallo intelligente attuale capo dei lavori marittimi in Palermo, il solerte ingegnere Cimino, di cui il paese grandemente si loda, ha avuto l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il municipio e la Camera di commercio di Palermo ne riconobbero l'utilità, l'importanza e l'urgenza; tanto che il municipio non solo allora consentì in tutte le domande del Governo, ma con recente deliberazione, consentì anche di cedere immediatamente i locali e i fabbricati di sua pertinenza prima ancora che il progetto sia approvato con disegno di legge, perdendo un reddito rilevante.

Ha mostrato ciascuno fiducia abbastanza viva

da vincere il naturale sconforto che proveniva da una amara esperienza. Ma sono scorsi due anni ed ancora il progetto di legge non è stato presentato.

Esiste pure un progetto, per la costruzione della nuova dogana, anche esso approvato dopo laboriosi studi, sin dal 1879; e questo ancora aspetta il battesimo legislativo.

Ciò ha rapporto con la presente discussione inquantochè la legge del 23 luglio 1881 provvede pure allo stanziamento di lire 350 mila per la costruzione di una banchina dai Quattro Venti allo scalo ferroviario; e finora i lavori non hanno potuto, appaltarsi perchè collegati col nuovo edificio doganale.

Mi limito su questo ad un cenno fugace, non credendo possibili ulteriori indugi per l'attuazione di un progetto al quale il Governo stesso è direttamente interessato. Non posso però contentarmi di una semplice allusione relativamente al bacino di carenaggio che deve costruirsi nel porto di Palermo.

La necessità dell'opera non solo risulta dal giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici; ma fu messa in evidenza dalle parole testuali che qui riferisco, con cui l'onorevole Genala rispose alla domanda di un mio collega, nella discussione del bilancio del passato esercizio.

L'onorevole ministro allora disse:

“ Il Governo si è occupato della quistione, ed io nominai fin da parecchi mesi una Commissione incaricata di studiare dove dovevano essere posti i bacini di carenaggio, avendo riguardo ai vari porti ed ai bisogni effettivi della navigazione. Questa Commissione ha già presentato il suo rapporto, dove anche Palermo è designato come uno dei luoghi, in cui deve essere costruito uno di questi bacini.

“ Ora si stanno facendo altri studi più precisi e determinati; eppoi è necessario presentare alla Camera un disegno di legge per ottenere i fondi.

“ Certo che a Palermo, testa di linea della navigazione, bisogna che il bacino di carenaggio venga fatto prima che in altri porti, dove esso sarebbe di minore utilità per la minore affluenza dei bastimenti che in generale non vi si fermano. Quindi è certo che il bacino di carenaggio di Palermo non sarà trascurato dall'Amministrazione futura. ”

Oggi è allo stesso onorevole ministro Genala che io mi rivolgo, ricordandogli le sue parole. I nostri bastimenti continuano ad essere tributari dello straniero; ed il piroscavo *Penelope*, al quale

l'ospitalità del porto di Palermo riuscì tanto funesta, dovette essere trasportato altrove per provvedere alle necessarie riparazioni, in un porto straniero, a Malta.

Io spero che non mi si risponderà che gli studi sono ancora in corso; giacchè se l'onorevole ministro vorrà consultare i precedenti legislativi, troverà che sin dal 1862, colla legge del 17 agosto di quell'anno, fu approvata la spesa di lire 1,200,000 per la costruzione del bacino di carenaggio nel porto di Palermo, e che più tardi fu tale somma destinata ad altri usi, cioè alla costruzione dell'antemurale, ossia molo meridionale; e che sussiste tuttavia il fatto che da 25 anni si studia sul bacino di carenaggio, oppure vi si dorme. Sembra veramente che nelle alte sfere, dove si agita l'iniziativa del potere esecutivo, prevalga il pensiero sull'azione, le promesse all'attuazione.

La città di Palermo che attende il suo avvenire dal mare, è condannata intanto al languore; e l'attuale situazione si potrebbe definire colla celebre frase di Voltaire, dicendo che non viviamo, ma attendiamo la vita. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mattei.

Mattei. Mi sbrigo in due parole, facendo qualche domanda all'onorevole ministro, il quale, spero, mi vorrà rispondere esplicitamente.

Io non gli chiedo un discorso; mi contento che mi risponda *sì* o *no*.

Dirò dunque che col bilancio di quest'anno gli ultimi assegni per la sistemazione del porto del Lido saranno consumati. Ma, come sa benissimo l'onorevole ministro, la sistemazione di quel porto è tutt'altro che compiuta: mancano ancora molti e molti lavori.

Date queste condizioni di fatto, io domando all'onorevole ministro: vuole egli compiere quella sistemazione?

E, in caso affermativo, vuol egli presentare alla Camera il disegno di legge necessario per avere i fondi occorrenti a compierla? Quando lo vuol egli presentare?

E, in caso negativo, vuole egli differire quell'opera, o lasciare le cose come sono, e non più pensarci?

Ecco le domande che io rivolgo all'onorevole ministro. Secondo le risposte che ne avrò, parlerò ancora, o mi tacerò. Mi regolerò secondo i casi. (*Bravo! Bene!*)

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

De Riseis. Prendo occasione dalle raccomandazioni fatte dagli onorevoli deputati di Roma,

Tittoni ed Odescalchi, per unire anch'io il mio voto perchè sia affrettata la sistemazione del porto di Civitavecchia, risultando che tutto quanto è incremento e vantaggio della Capitale è incremento e vantaggio della nazione intera. Ma gl'interessi di Roma, non solo nel mare Mediterraneo debbono esser guardati e difesi, ma anche nel mare Adriatico; e molto opportunamente l'onorevole Nicotera ha ricordato l'autorevole opinione del generale Garibaldi che è necessario mettere Roma in comunicazione diretta col mare, ed io dirò coi mari. Farò quindi una brevissima raccomandazione all'onorevole ministro per il porto di Pescara, che è appunto destinato a congiungere l'Adriatico alla capitale del regno, e la farò in brevissime parole.

Fin dalla prima civiltà italica, esisteva alla foce di quel fiume il porto di Aterno posto a capo della celebre via Salaria, via essenzialmente militare e di commerci con l'Illiria, la Dalmazia e l'Epiro. Questo centro importante della civiltà di quell'epoca gloriosa, che solo fuggevolmente mi permetto ricordare, era naturale sbocco delle genti Vestine, Peligne e Marrucine che, con Roma o contro Roma, ebbero parte non lieve nè ingloriosa nei destini di quel popolo che estese il suo dominio su tanta parte del mondo antico. Gli storici, ed i monumenti che ancora sopravvivono all'ingiuria del tempo, sono li a far fede di quanto affermo.

Col cadere di Roma caldero però porti, strade, commerci, ed il porto d'Aterno rimase per gran tempo abbandonato e negletto.

Nel medio evo non se ne sentì meno l'importanza; e la storia ci tramanda notizia che Ruggero il Normanno e Federico Secondo fecero riparare il porto di Aterno con opere delle quali ancora restano le vestigia.

Io volli farvi cenno di queste notizie, non per vano sfoggio di erudizione, ma per mostrarvi che l'idea non è nuova; e che se le sorti di questo porto seguirono quelle di Roma, non sembrerà inopportuno che ritorni in onore col risorgere di questa nostra capitale.

Ma lasciando la storia antica e venendo ai tempi nostri, non debbo tacervi che fin dal principio del secolo quest'opera fu vagheggiata da uomini insigni; e che successivamente ne fecero soggetto a studi interessanti e solleciti il Lippi, il Liberatore, il Toppi, l'Afan de Rivera, ed altri dotti che illustrarono le provincie meridionali.

Nel 1868 il Consiglio comunale di Chieti, facendo rivivere una proposta del 1846, inoltrò istanza per ottenere che questo porto fosse ricostruito; ed il ministro d'allora commise il progetto

di massima all'egregio ingegnere Mati. Questo progetto, a giudizio di uomini autorevolissimi, riescì degno dell'uomo egregio a cui era stato commesso.

Su questo progetto il Consiglio comunale di Chieti ed il Consiglio provinciale invitarono gli altri corpi per concorrere ad effettuare questa opera di comune interesse; però allora fu risposto che era ancora lontano il compimento delle ferrovie, e la realizzazione di tutto quell'insieme che dovea concorrere a decidere sull'opportunità di quel porto.

Oggi però molte ferrovie sono compiute, altre sono in via di esecuzione. Il porto di Pescara oggi è collegato al resto del regno, è collegato alla capitale da una linea diretta, e lo sarà fra breve da altre linee che stringeranno maggiormente i rapporti di quella regione adriatica con la capitale del regno, con Napoli, e coi principali centri di commercio dell'opposto Mediterraneo.

Conscie però le provincie abruzzesi delle esigenze dei nuovi tempi e della opportunità di approfittare delle mutate condizioni di viabilità, numerose rappresentanze si diedero convegno nell'anno 1882 a Castellammare Adriatico in un solenne Comizio per far voti al Governo onde ottenere una adeguata classifica di quel porto, e promuoverne nel più breve tempo la esecuzione.

Dopo questo Comizio i Consigli provinciali, i Consigli comunali dei capiluoghi delle provincie, e delle contigue città, Camere di commercio, Società operaie e corpi morali tutti delle tre provincie, facevano voti al Governo perchè si sollecitasse quest'opera, e se ne affrettasse il compimento.

Lo stesso Consiglio provinciale di Roma volle nel febbraio 1883 manifestare l'augurio perchè, tanto nell'interesse speciale degli Abruzzi, quanto in quello generale della nazione, si affrettasse il Governo ad appagare quei giusti desideri. E mi gode l'animo di potere ora qui, in nome di tutta la regione, rendere le maggiori grazie a quegli egregi uomini dell'atto cortese.

Nel 1883 io portai alla Camera questo voto con la mia debole parola, ed il ministro d'allora, l'onorevole Baccarini, dispose che si ristudiasse il progetto Mati per vedere se, dopo il lasso di tanti anni trascorsi, fosse il caso di ritenerlo adeguato alle presenti esigenze.

A questa revisione fu delegato l'ingegnere Dionisi, e poscia, per la morte di quell'egregio uomo, il commendatore Milesi, il rapporto del quale, che ho ragione di ritenere favorevole all'opera, consigliava talune modificazioni tecniche delle quali

non occorre ora occuparsi, e proponeva altresì di consultare la Commissione permanente dei porti e fari.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dietro la relazione del nostro collega onorevole Zainy, approvò in parte le proposte del commendatore Milesi il 10 gennaio 1885 e, per fare paghi i voti di tante provincie e di tanti Corpi morali e favorire importantissimi interessi, consigliò di fare uno studio dettagliato dell'opera.

Questo venne ordinato dal Ministero e fu affidato l'incarico di esecuzione al Genio civile di Chieti.

Da quell'epoca in poi non ho avuto più alcuna notizia intorno a questi studi e al loro risultato; quindi io mi permetto di rivolgere una doppia preghiera al ministro dei lavori pubblici.

La prima è di sollecitare il compimento di questi studi, pei quali non è questione di grave spesa, ed in ogni caso il Governo può anticiparle, salvo a rivalersene da quei Corpi che sono chiamati a concorrervi.

La seconda è di sottoporre gli studi di questo porto alla Commissione permanente dei porti e fari.

La ragione di questa mia seconda domanda, che è conforme alla proposta Milesi, sta in ciò: che, secondo il mio avviso, il porto di Pescara, oltre essere di grande interesse commerciale ed industriale, non può non riuscire anche importantissimo per la difesa della costa.

Infatti lungo le coste dell'Adriatico, che io sappia, oltre i porti che sono già costituiti, non vi sono altri seni che presentino l'esistenza di un canale che possa estendersi anche qualche kilometro dentro terra e che, munito alla foce di facili ma potenti difese, permetta alle armi speciali, sia galleggianti, sia subacquee, un asilo sicuro da ogni attacco, e l'opportunità di concorrere efficacemente alla difesa delle coste.

Senza estendermi su questa ragione, che forse è estranea al bilancio dei lavori pubblici e che altrove può trovare sede più adeguata, farò soltanto riflettere al ministro ed alla Camera che noi abbiamo tutta la nostra linea ferroviaria marittima esposta ai fuochi del nemico; e che una cannoniera, una nave qualunque, può con una ardita sorpresa distruggere in poche ore una parte delle nostre ferrovie e far saltare il ponte di ferro sul Pescara che ora è testa di linea di tutte le ferrovie che dal versante Mediterraneo conducono all'Adriatico. Ora io lascio supporre a voi, onorevoli colleghi, che cosa avverrebbe del movimento e del concentramento delle nostre

truppe in caso di guerra ove si verificasse questo caso, che non credo debbasi relegare fra le cose impossibili. Pure da Brindisi e Bari da un lato, ed Ancona dall'altro corrono circa trecento miglia di costa nelle quali per quanto io mi sappia, non abbiamo una sola stazione di torpediniere.

Ora non è per ragione di campanile, ma io credo che nell'interesse della nostra capitale, e nell'interesse della difesa generale del nostro litorale Adriatico, sia mestieri studiare senza indugio questo lato della questione.

Per le ragioni che brevemente sono venute esponendovi io stimo che, tanto nell'interesse dello sviluppo commerciale ed industriale di quella vasta e ferace regione, quanto per facilitare ed accrescere i rapporti delle popolazioni di quella parte continentale del Regno, così fra esse, come con la capitale e con i centri commerciali del Mediterraneo; non meno che per concorrere alla difesa delle nostre coste ed alla sicurezza delle linee ferroviarie più esposte, sia urgente completare gli studi esecutivi del porto-canale di Pescara, e sottoporre fin d'ora il progetto di massima alla Commissione permanente dei porti e fari perchè, considerando da tutti i lati l'importanza di quell'opera, suggerisca gli opportuni miglioramenti, tanto per la parte tecnica che per la competente classificazione che fosse per avventura più corrispondente al suo carattere ed alla sua importanza.

Di ciò rivolgo viva e formale preghiera al signor ministro dal quale mi attendo una benevola risposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogò nato.

Maurogò nato. Mi associo di gran cuore all'egregio deputato Mattei per chiedere all'onorevole ministro una esplicita risposta intorno alla presentazione del disegno di legge, col quale si accorderebbero i fondi necessari per la prosecuzione dei lavori del porto del Lido.

Siccome da molto tempo mi sono occupato di questo argomento, perchè lo credo di grandissimo interesse nazionale, mi permetta la Camera che io aggiunga pochissime parole.

Alcuni anni fa l'onorevole Mezzanotte, che era allora ministro dei lavori pubblici, presentò una legge per la sistemazione di vari porti, e per somme rilevanti; ma non vi comprese il porto del Lido che fu da lui pienamente dimenticato. Per fortuna era membro della Commissione, che doveva riferire su quel disegno di legge, il nostro egregio Maldini, il quale riuscì ad ottenere con fatica, che vi s'inserisse la somma di un mi-

lione, da iscriversi dopo quattro anni, e in rate per cominciare i lavori della diga.

Non era molto, ma pure era qualche cosa; perchè per lo meno egli aveva ottenuto che la questione fosse, per così dire, posta all'ordine del giorno. Succeduto al Mezzanotte l'onorevole Baccarini, lo pregai di studiare bene l'argomento e di persuadersi della necessità di cominciare subito il lavoro e di aggiungere una somma maggiore a quella già approvata.

Difatti l'onorevole Baccarini che conosceva i luoghi, molto volentieri consentì, e fece approvare l'aggiunta di un altro milione che si sarebbe incominciato a spendere subito. Per tal modo i lavori si intrapresero immediatamente col milione assegnato dall'onorevole Baccarini, e adesso si proseguono con gli stanziamenti procurati per mezzo dell'onorevole Maldini.

Il primo milione è già stato speso, e sta per esaurirsi anche il secondo.

Ora è necessario prolungare la diga attuale e costruire la contro diga. Il risultato del lavoro è ormai assicurato e sarà ottimo. Ma qual ne è lo scopo?

Intendiamo bene: lo scopo è essenzialmente quello di ottenere che le nostre corazzate che pescano molto, possano entrare nell'arsenale di Venezia facilmente e sicuramente col loro carico normale. Senza questo lavoro ciò non sarebbe possibile; perchè l'altro canale di Malamocco è troppo poco profondo.

Ora, dico io, nell'Adriatico non abbiamo che un solo arsenale in cui possano le corazzate rifugiarsi in caso di avaria o di altra necessità. Vogliamo noi che per risparmiare una somma relativamente piccola, non si prepari un rifugio sicuro a bastimenti che ci costano 25 o 30 milioni l'uno, e che possono aver sofferto avarie per tempeste, o per battaglie navali? Per verità tale questione sarebbe più a suo luogo nella discussione del bilancio della marina, poichè non si tratta di una questione di campanile, come sono molte di quelle che si trattano nel presente bilancio, ma trattasi di un vero interesse nazionale o militare di primo ordine.

Ed anzi, nella bella relazione che ha presentata in questi giorni sul bilancio della marina l'onorevole Maldini, si notano alcune frasi che accennano a tale questione; ed io credo che in quell'occasione l'onorevole Maldini stesso ripeterà con ben maggiore competenza della mia, le cose che io oggi solamente accenno.

Finalmente non si tratta di una grande spesa. Essa sarà minore di quelle che sono state decre-

tate per porti di ben minore importanza; molto minore di quella che si decretò molto opportunamente per il porto di Genova; molto minore di quella che l'Austria ha destinato in questi ultimi tempi per Trieste e che giunge all'incirca a 40 milioni di lire.

Di più questa somma non occorre tutta in una volta, perchè si tratta di lavori che, disgraziatamente, non si possono compiere che in alcuni anni e un po' per anno. Ora nel bilancio dei lavori pubblici si trovano sempre iscritte alcune spese, le quali durante l'esercizio vanno a cessare perchè i lavori sono compiuti. Perciò resterà un margine per poter dedicare quelle somme al porto del Lido senza perturbare il bilancio.

Io dunque prego l'onorevole ministro di non dimenticare che il progetto del lavoro è già pronto da molto tempo e che tutti i ministri vi avevano dato il loro consentimento.

Il presidente del Consiglio, il ministro delle finanze e lo stesso onorevole Genala non possono aver dimenticato le precedenti loro dichiarazioni e affidamenti. Io non dubito punto della parola dell'onorevole ministro, ma soprattutto confido che avremo un potente alleato nel ministro della marina, il quale non potrebbe senza grave responsabilità, restare al suo posto, lasciando le corazzate nell'Adriatico prive di rifugio.

Se si vuole che nell'arsenale di Venezia si possano compiere grandi lavori per la marina militare, come fu fatto per esempio per la *Morosini*, come si è cominciato a fare adesso per la *Sicilia*, opere veramente ammirevoli e che formano la gloria del nostro Genio navale, bisogna bene che si faccia in modo che le corazzate possano con piena sicurezza e con sollecitudine entrare ed uscire dal porto col loro carico normale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

Gabelli. Io ho una raccomandazione da fare al ministro a questo proposito; ma una raccomandazione un po' diversa da tutte le altre.

Si è parlato del porto del Lido a Venezia. Io ricordo che a Venezia vi sono due porti principali, il porto del Lido e il porto di Malamocco. Si è spinto il Governo a condurre rapidamente i lavori del porto del Lido. Ora ho una paura; ed è che la maggiore attività del porto del Lido possa nuocere all'attività del porto di Malamocco. Abbiamo un bacino che può contenere quella determinata quantità di acqua e non di più. Quando rendiamo più attivo uno dei due porti rendiamo meno attivo l'altro necessariamente.

La minore attività e velocità di corrente sarà causa di un interrimento del porto di Malamocco, e passeremo così per un tempo intermedio, in cui non sarà completamente attivo il porto del Lido, e non sarà completamente attivo il porto di Malamocco.

Ora io domando: Se questo avviene, e se il porto del Lido, prima di essere aperto al passaggio delle corazzate, come vorrebbe l'onorevole Maurogonato, ha prodotto l'effetto di diminuire la profondità del porto di Malamocco, che che cosa farà il ministro?

Io lo pregherei dunque di cosa diversa affatto da quella raccomandata finora; e che sarebbe di ristudiare tutta quella questione, perchè non avvenga che una volta o l'altra Venezia resti senza porto, che tanto sarebbe il possederne due, ma nè l'uno nè l'altro dei quali abbastanza profondo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Balsamo.

Balsamo. Sebbene le tendenze protezioniste che si propagano dovunque, e i formidabili armamenti degli Stati minacciano di spezzare il consorzio dei popoli, gli interessi avvengono le nazioni con inconsapevole armonia. Ad intrecciare le relazioni commerciali, ad alimentare la fede delle razze più disparate, giovano mirabilmente le linee marittime, le quali sono una continuazione delle linee terrestri. Ma questo grandioso movimento di interessi e di attività umana, non può conseguirsi, se vi sia una soluzione di continuità fra le ferrovie e la navigazione, cioè a dire quando manchino i porti. È là che devono soggiornare agiatamente e sicuri i grandi piroscafi e tutti quei messaggeri aquatici, i quali devono trasportare in altre plaghe e sopra altri mari i prodotti delle nostre terre, del nostro sole e del lavoro nazionale, per riceverne in scambio prodotti naturali o manufatti di regioni lontane.

Io ho voluto prendere ancora una volta la parola sopra questo tema, perchè nell'Ionio vi è un porto obliato, il porto della vezzosa Gallipoli, che allargato e migliorato potrebbe essere di grande alimento all'operosità dei suoi laboriosi e perspicaci abitatori, e al traffico delle provincie limitrofe.

Ho qui una pianta topografica di quel sito, da cui appare che l'area disponibile pei battelli è di sei ettari e mezzo. Uno spazio aquatico così ristretto, che sarebbe appena capace di contenere un centinaio di burchielli. Le piccole navi a vela e qualche piroscifo di poche tonnellate, può solo ripararsi in quella conca di acqua, formata dal-

l'angusto recinto della scogliera e del molo eretto sotto il caduto regime.

Giustamente quella cittadinanza, consapevole delle alte funzioni a cui sono chiamati i porti dalla civiltà moderna, ha reclamato frequentemente al Governo l'ampliamento del porto di Gallipoli. Ragguardevoli persone di quella città ed il medesimo sindaco dottore Garzya, ebbero la cortesia di farmi osservare ocularmente tutti gli errori degli ingegneri passati, e le opere bisognevoli, perchè quel porto addivenisse un potente strumento di produzione.

Per rispondere alla deferenza mostratami, convinto che le condizioni nautiche di quel porto influiscono efficacemente allo sviluppo commerciale di estese e fertili contrade, io ne ho voluto patrocinare le sorti, sebbene non sia deputato di quelle simpatiche popolazioni.

Il Genio tecnico governativo di Lecce ha proposto di congiungere con una linea di scogliera e di sponda murata l'estremità del molo attuale con una roccia subacquea, detta *Rafo*, la quale costerebbe ingenti somme, se si volesse svellere dal fondo del mare.

Con tale diga di difesa, protratta pure parecchie centinaia di metri oltre la roccia subacquea, il porto acquisterebbe una superficie di altri ettari 51, sicchè la superficie totale addiverrebbe di ettari 57 1/2, superficie bastevole per accogliere piroscafi esteri e nazionali di grande portata, non esclusi quelli della Società Florio-Rubattino, i quali ora sono costretti a gettare l'ancora fuori del porto, in balia dei venti e delle bufere. Quando poi il mare è burrascoso dal lato del porto in cui spira la tramontana o il maestro, devono ripararsi al sud di Gallipoli, in una parte opposta al vento, dove non esiste altra cortina di difesa, che le mura ed il caseggiato della città.

La profondità poi di quel porto è davvero ridevole: vicino alla sponda, l'altezza dell'acqua è di due metri e 45 centimetri; e, dappresso, lungo il molo, misura una profondità di poco più di 10 metri; fuori il molo, nella linea di proiezione del nuovo braccio proposto, giungerebbe oltre a 15 metri. Se fosse adottato quel prolungamento, si otterrebbe anco un vantaggio economico, la diminuzione dello insabbiamento del porto. Poichè la traversia di nord ovest addiverrebbe quasi tangente alla scogliera sulla roccia *Rafo*, e l'angolo d'incidenza dei flutti andrebbe sulle rocce delle colline nord-est della strada di Lecce. Per tal guisa i flutti riflessi andrebbero a urtare sulla scogliera della ferrovia, trascinando le correnti di sabbia che formerebbero una duna

di protezione alla linea ferrata che rasenta il mare. Sarebbe un interrimento utile, e che, per la direzione geometrica della corrente, preserverebbe il porto dai consueti ingombri di sabbia.

Ma quello che io voglio far notare all'onorevole Ministro, si è di metterlo in guardia contro una parte del progetto presentato dal Genio tecnico. Perchè sebbene il Genio tecnico proponga lo sviluppo di questo molo, il che gioverebbe molto all'approdo dei grandi navigli, pure mette innanzi l'idea di chiudere le arcate del ponte che lega la terraferma a Gallipoli. Questo recherebbe di conseguenza inevitabile l'insabbiamento di quel porto, e quindi aggraverebbe il bilancio dello Stato di una spesa di manutenzione annuale non spregevole.

Vi sono due ragioni per le quali non conviene seguire la idea di chiudere le arcate del ponte, ed impedire il libero giuoco dei flutti, da ambo i lati del ponte. La prima è che quarant'anni or sono fu gittata una scogliera al sud del ponte nel sito detto *Rivelino*, perchè vi dominava l'opinione volgare che le correnti della costa sud est e propriamente della costa San Giovanni erano pregne di sabbia ed ostruivano il porto.

Chiuso quel varco alle onde del sud, che si supponevano cariche di sabbia, invece il porto si ingombrò più di prima. Giacchè i flutti che battono sull'isola ad ovest di Gallipoli e che producono un lavoro di erosione continua, trascinano il polviglio di quelle rocce che misto alla sabbia sollevata dalle correnti antagoniste che vengono da nord est, formano *una risultante* che produce l'interrimento attuale del porto, al punto detto *Calè*.

E mentre prima di elevare la scogliera accanto al *Rivelino* una parte della corrente di tramontana aveva lo sfogo sul mare a sud, dopo, urtando in quella diga di pietra, si rifletteva sulla costa del porto. Sicchè si vide l'utilità di lasciare libero il passaggio delle onde sotto le arcate del ponte, per dare un efflusso, direi di selezione, alle correnti sabbiose sotto i primi archi del ponte.

Di modo che le correnti sabbiose non erano quelle provenienti dal sud, nella direzione del *Rivelino*, ma sibbene da nord ovest. Segue l'altro fatto che, otto lustri or sono, le rive del mare, a sud del ponte, erano fuori acqua. Adesso, il mare ha invaso quelle rive, e le ha coperte nella parte sud della città.

Sicchè abbiamo un altro argomento per asserire che le correnti sabbiose non vengono dal sud-ovest, ma sibbene da nord-est e nord-ovest. Altrimenti sarebbe inesplicabile questo fenomeno che le

correnti meridionali, repute le più sabbiose, non avessero formato sedimento nè sugli scogli del Rivellino, nè sul lido vicino al castello, che a poco a poco è stato spianato dall'attrito dei flutti. È evidente; se si chiudesse il varco al giuoco delle onde tra la parte meridionale e settentrionale del porto, noi avremmo l'inconveniente di ingombrare il porto delle sabbie che oggi hanno il libero movimento da nord nord-est verso sud-est. Quindi non mi pare accettabile la proposta del Genio tecnico, in parte ispirata dal pregiudizio popolare che le correnti sabbiose discendano dalle coste meridionali di Gallipoli, di chiudere tutte le arcate del ponte, meno una, per il passaggio dei palischermi e barche peschereccio.

Il porto di Gallipoli merita una speciale considerazione da parte del Governo: poichè è stato sempre l'emporio degli olii, non solo della provincia di Lecce, ma anche delle provincie circosvicine. Difatti, nel 1884, si importarono a Gallipoli, dalle Calabrie, oltre 50,000 quintali d'olio. E, dal 1881 al 1883, mentre la produzione in olii nella provincia di Lecce fu di 1,312,521 quintali, l'esportazione fu di 1,425,887 quintali; sicchè se ne esportarono 113,365 di più di quelli che se ne erano prodotti; ed io non mi appongo al falso, se assevero, che la massima parte dell'esportazione spetta al porto di Gallipoli. E qui colgo il destro per dichiarare, che uno degli argomenti invocati dalla Deputazione provinciale di Lecce, per negare la sua quota di concorso al porto di Bari, è appunto l'esportazione dell'olio che supera la quantità dell'olio prodotto nella provincia di Lecce.

Di fatti gli olii di Rossano, e del Barese, spesso trovano più favorevole smercio nel porto di Gallipoli. E non è giusto che la provincia di Lecce la quale ha tanti porti da bastare all'esportazione dei suoi prodotti e di quelli delle provincie limitrofe, debba pagare alla provincia di Bari un servizio che non lo rende; a sensi dell'articolo 6 della legge 16 luglio 1884.

Per antica tradizione, e per relazioni commerciali, il porto di Gallipoli, anco nella sua gramatura, è stato come un collettore di olio della provincia di Terra d'Otranto. Pure oggi, non teme la concorrenza che gli fa la ferrovia, la quale riversa sopra altri mercati, gli olii del Capo di Leuca, di Lecce, di Brindisi e di Taranto.

Le più grandi masse di olio partono da Gallipoli, anco perchè colà vi ha fabbrica di botti nelle quali viene riposto l'olio. E qui mi cade in acconcio una raccomandazione che rivolgo al ministro delle finanze che non vedo su quei banchi. Ella, onorevole Genale, si compiaccia dire all'onorevole

Magliani, che prenda a cuore la sorte della classe numerosa dei bottai di Gallipoli. Essi sono sobri, laboriosi, patriotti, di una bontà di animo singolare, e meritano la tutela dello Stato.

Da parecchi anni l'importazione delle botti americane vuote di petrolio, ha scemato sensibilmente il lavoro di quelle fabbriche. Anzi in taluni mesi si chiudono a dirittura. Non troverebbe giusto il ministro delle finanze, che lo Stato il quale ha provveduto agli infortuni del lavoro, elimini le cause che distruggono dalle radici il lavoro di migliaia di cittadini gallipolitani? Non crede giusto porre un dazio di difesa contro cotesti prodotti manufatti stranieri, sulle botti, perchè gli operai di Gallipoli, possano esercitare il loro mestiere, e non muoiano di fame?

A niuno è ignota l'opinione mondiale degli olii di Gallipoli; l'è una rinomanza che si è trasmessa di generazione in generazione e che li ha fatti ricercare con maggiore fiducia sulle piazze estere.

Alcuni attribuiscono questo credito degli olii di Gallipoli al calore delle rocce nelle quali si sono formate le così dette pile, che sono delle cavità rettangolari in cui si ripone l'olio. Sono serbatoi in cui l'olio si segrega dalle materie estranee e diviene puro. Ma io credo che il vero valore utile agli olii di Gallipoli e che ha stabilito il loro credito secolare, sia l'onestà dei negozianti di quella città, uomini leali e rispettabili quali i signori Arlotta, Auverny, Palmentola, Menuricoff Starace. Egli non sofisticano gli olii, come si fa altrove, nè li mescolano con altri olii succedanei. Sia che si voglia, è certo che gli olii di Gallipoli sono molto rinomati, ed anche le provincie vicine trovano il tornaconto di smaltire i loro olii a Gallipoli, e quindi l'esportazione di Gallipoli si svolge sempre in grande proporzione.

In questi ultimi tempi vi si è aggiunta anche la esportazione dei vini, e Gallipoli è il punto di convegno di tutti i produttori di vini del versante sud di quella provincia.

L'onorevole ministro, nel prendere in considerazione questi dati di fatto, potrà rilevare l'importanza di quest'opera. Non fu mai tanto vera, quanto oggi, la sentenza che 200 anni fa profferiva Bossuet, che una nave è una colonia vivente. Sulle navi che percorrono le grandi strade oceaniche si può dire che si apre il mercato di una nazione, perchè ad esse sono confidati i prodotti dei popoli, che si consegnano in altre contrade e che si convertono in altre merci o in danaro. E questo molto più si può asseverare dei grandi piroscafi, di quei mastodonti metallici che

passaggiano nei mari, come l'*Etruria*, l'*Umbria*, l'*Oregone* della Società inglese di navigazione.

Ciascuno di essi rappresenta un valore di otto o dieci milioni di lire, di lavoro accumulato sopra una linea di 158 metri di lunghezza o meno. E quando essi carichi di merci solcano impavidi i mari sfidando le tempeste e gli uragani, io mi commuovo al pensiero, che lo intelletto umano ha trovato un modo di trapiantare in plaghe lontane il lavoro popolare, senza fare emigrare il popolo.

Ed in verità può ritenersi questa massa di lavoro come l'espressione dell'attività umana, del pensiero delle popolazioni, il quale si va ad espandere sotto forme così svariate nelle stazioni marittime di altri paesi.

Prego quindi l'onorevole ministro di rivolgere un po' la sua benevolenza e la sua attenzione verso quel porto mondiale. Faccia attuare presto le opere occorrenti, in modo che sia adempiuto il principio della giustizia distributiva, di quella giustizia che parve ad Aristotele più fulgida e più bella della stella di Venere.

Presidente. Onorevole Maldini, ha facoltà di parlare.

Maldini. Io proprio non avevo nessun desiderio di prender parte a questa discussione: ed è l'onorevole Gabelli che, con le poche cose dette poc'anzi mi obbliga a parlare brevemente.

Al pari di tutti, io riconosco nell'onorevole Gabelli una grandissima competenza in questioni ferroviarie...

Gabelli F. Domando di parlare per fatto personale.

Maldini. ...ma, mi permetta di dirgli che, fino ad oggi, questa medesima competenza non ho l'obbligo di riconoscere in lui, nelle questioni idrauliche portuali.

Sono però certissimo che, qualora l'onorevole Gabelli con la sua grande intelligenza si mettesse a studiare anche codeste questioni diverrebbe così competente, come lo è nelle questioni ferroviarie; ma, fino ad ora, mi permetta l'onorevole Gabelli di non attenermi ai concetti da lui oggi manifestati, riguardo alla questione della laguna di Venezia.

L'onorevole Gabelli dimenticò che la laguna di Venezia costituisce un solo bacino con cinque bocche, che, più o meno propriamente od impropriamente, si chiamano porti.

Ognuna di queste bocche ha i suoi *parti acque*, così bene definiti e stabiliti dalla natura, che le questioni di una bocca non si confondono con quelle delle altre, nè le pregiudicano.

Per conseguenza la conclusione alla quale egli ha voluto giungere, dicendo che, facendosi un porto al Lido, si verrebbe, probabilmente, a diminuire la profondità delle acque del canale di Malamocco, me lo perdoni, non credo che sia esatta. E non lo credo, non per competenza mia, chè riconosco di non averne, ma perchè ricordo come nel 1866, appena Venezia fu riunita alla madre patria, quell'illustre idraulico che fu l'ingegnere Paleocapa, scrisse un piccolo opuscolo, che forse l'onorevole Gabelli non avrà letto, intitolato: *Venezia e le sue lagune*, nel quale è trattata la questione idraulica della laguna di Venezia, così chiaramente, per modo che anche coloro i quali non sono idraulici e competenti in questa materia possono comprenderla benissimo.

Del resto l'onorevole Gabelli disse: studiate la questione. No! non è più il caso di studiare la questione; essa fu studiata ampiamente per molti anni e non solo studiata, ma si è incominciato eziandio a darvi esecuzione. Quello che chiedevano gli onorevoli colleghi Mattei e Maurogò nato era di proseguire l'opera incominciata: non si tratta ora d'iniziare opera di sorta, si tratta soltanto di avere stanziati in bilancio i fondi necessari per continuare l'opera già incominciata e portarla a compimento.

Presidente. Onorevole Gabelli, Ella ha chiesto di parlare per fatto personale; accenni al suo fatto personale.

Gabelli F. Il mio fatto personale sta in tutto il discorso dell'onorevole Maldini. (*Si ride*).

L'onorevole Maldini ha incominciato col negare la mia competenza in materia idraulica e portuale; io credo che con eguale diritto possa essermi negata la competenza in tutte le parti dell'ingegneria. (*No, no!*).

Con eguale diritto, perchè io ho cominciato la mia carriera d'ingegnere precisamente nei porti di Venezia; e da quell'epoca (sono oramai scorsi 32 anni) ho continuamente studiata la questione riguardante quei porti. Mi è parsa sempre una delle più degne di studio per qualunque ingegnere.

L'onorevole Maldini ha ricordato che nelle lagune di Venezia vi sono 4 o 5 porti, ma credo che lo stesso onorevole Maldini possa consentire che di tre di questi porti, si possa fare astrazione, per la questione che c'interessa e cioè Treporti, Sant'Erasmo e Chioggia. (*No, no! — Interruzioni*).

La questione si semplifica se si considera che i due porti attivi debbono essere quelli di Malamocco e del Lido. L'onorevole Maldini mi conce-

derà, che guardata nella sua espressione più semplice di due soli porti attivi, o nella più ampia ma identica dei cinque porti attivi, resta sempre che non sono i parti-acqua, che determinano l'attività dei porti, ma che è l'attività dei porti che determina la posizione dei parti-acqua. Quando il porto di Malamocco, od il porto di Lido, abbiano maggiore, o minore attività, si sposta il parti-acqua fra il porto di Lido ed il porto di Malamocco, appunto perchè l'uno, o l'altro dei porti è divenuto più attivo. Questa nella mia incompetenza, è la opinione che professo rispetto alle azioni dell'acqua in laguna.

Io ho raccomandato all'onorevole Genala, non di studiare la questione, se sì o no debba essere fatta la scogliera del porto del Lido; questa è questione oramai risolta come ha detto l'onorevole Maldini; ma gli ho raccomandato che, verificandosi il fatto, il quale io temo, che l'aumentata attività dal porto di Lido vada a detrimento di quella di Malamocco, il Governo provveda perchè, o con iscavi, o con qualche altro modo Venezia non resti senza porto. Questa è la mia raccomandazione.

Cavalletto. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cavalletto. È una questione che si dibatte ora, affatto tecnica, la quale fu già studiata e lungamente discussa da persone assai competenti, e che io ritengo definitivamente risolta.

Io ritengo che il porto di Lido si può ridurre a porto militare senza menomamente nè spostare il parti-acqua fra il bacino di Lido, o quello di Malamocco, nè punto alterare le condizioni vere dello stesso porto interno di Lido, il quale fra Sant'Andrea e San Nicolò ha tanta acqua e sì profonda, che è sufficientissima per l'accesso all'Arsenale marittimo.

Quando esternamente a quel porto si aggiunga lo sbocco dei due porti di Sant'Erasmo e di Tre Ponti, e si raccolgano fra dighe le loro acque con quella del Lido, si otterrà allora fuori della bocca di questo tanta profondità d'acqua da potere rompere affatto con vantaggiosa larghezza lo scanno esterno e raggiungere le profondità necessarie che trovansi oltre di esso, per cui allora le corazzate potranno entrare direttamente in porto e nell'Arsenale.

Non è questa affatto una questione di campanile. La città di Venezia è disinteressata in questa questione, ma bensì vi è interessata l'Italia; l'Italia, che nell'Adriatico non ha un porto militare.

Onorevole ministro, guardino lontano, Lei ed i suoi colleghi, pensino ad un avvenire forse non

remoto, e si ricordino che tre o quattro anni fa, quando ci fu a Mosca la solennità di una incoronazione imperiale, il principe del Montenegro vi fu salutato e qualificato quale sentinella avanzata sul mare slavo.

Guardiamo lontano e facciamo che il mare Adriatico non diventi slavo, ma ritorni italiano! (*Bravo! Benissimo!*).

Presidente. Onorevole Damiani, ha facoltà di parlare.

Damiani. Anch'io ho bisogno di parlare brevemente su questo capitolo per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulle condizioni del porto di Marsala.

L'onorevole ministro sa che in quel porto si è costruita una scogliera, la quale deve essere omai compiuta.

Ma i lavori di codesta scogliera non produssero i vantaggi che se ne speravano, tanto che il Governo si credè obbligato a mandare dei cavafanghi per riparare al danno che derivava dalla scogliera stessa.

Dagli studi del Governo ha dovuto risultare come i primi lavori che si erano proposti dall'ufficio dei porti e fari di Palermo non abbiano risposto particolarmente ai bisogni del porto di Marsala.

Ond'è che più tardi si riconobbe che alla diga, la quale si era primitivamente posta, avrebbe dovuto sostituirsi il prolungamento del molo occidentale. Ora preme a me sapere se sia negli intendimenti del Governo di far proseguire i lavori di cavafondo nel porto di Marsala e se nello stesso tempo esso creda di dover far eseguire il prolungamento dalla parte del molo occidentale.

Quando si riconoscerà l'utilità di questo prolungamento, soprattutto nel senso di poter riparare i danni fatti dalla scogliera già costruita o presso al termine di costruzione, io credo che il Governo non vorrà esitare a por mano a quell'opera, giacchè soltanto da essa potranno ottenersi i vantaggi che erano nell'intendimenti degli uffici tecnici, e che certo non possono sfuggire all'intelligenza dell'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonajuto.

Bonajuto. Sarò brevissimo.

Il ministro dei lavori pubblici, tempo fa, invitava il municipio di Catania ad intervenire in consorzio cogli altri enti cointeressati ed in ragione del 20 per cento alla manutenzione di quel porto. Il municipio fu solerte nell'accettare l'invito del Governo; però il Governo dopo tale invito, si chiuse in un silenzio assoluto.

Il porto di Catania è costato alla mia città immensi sacrifici e parecchi milioni, pochissimo costò allo Stato; intanto occorrono delle spese di manutenzione, manutenzione indispensabile particolarmente nella scogliera, la quale abbandonata, nel modo come si trova oggi, comprometterebbe l'opera colossale del porto stesso.

In questo stato di cose io non domando altro che l'esecuzione della legge, e richiamo la seria attenzione dell'onorevole ministro perchè la legge votata dal Parlamento venga eseguita.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Comincerò dall'onorevole Bonajuto, rammentandogli le dichiarazioni già fatte nella discussione della parte ordinaria del bilancio intorno alla classificazione dei porti. L'onorevole presidente molto giustamente ha pregato tutti gli onorevoli colleghi di riferirsi a quelle dichiarazioni che il ministro ha già fatto per la classificazione dei porti.

Pregherò quindi l'onorevole Bonajuto di attenersi a ciò e di non costringermi a ripetere qui le dichiarazioni già fatte, che non sono brevi, e che io potrò ripeterle privatamente a voce, se Ella lo desidera, perchè la sua osservazione si riferisce alla classificazione.

Bonajuto. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Gli altri onorevoli oratori in occasione del capitolo 115, che riguarda l'esecuzione delle opere portuarie già approvate dalle leggi 1881-82, hanno tutti, nessuno escluso, parlato non già delle opere in corso, ma delle opere nuove da farsi, quindi tutti quanti hanno reclamato nuove opere per tutti i porti stati accennati in questa discussione.

Comincerò pertanto col dire che il Governo si è reso conto della necessità di condurre a termine alcune opere delle più importanti e delle più urgenti, e di iniziare in varie provincie alcune opere nuove, che sono richieste o dall'insufficienza delle opere già votate o dai bisogni nuovi che sono sopravvenuti.

Nel far questo, il Governo ha dovuto rendersi ragione delle difficoltà finanziarie; giacchè da ogni parte della Camera si domanda insistentemente di limitare le spese e si impone il massimo rigore nel fare opere nuove, anche perchè si osserva che ad opera finita le spese superano soventi quelle preventivate nei progetti, e talora le superano anche di molto.

Cionondimeno credo che si possa dare soddisfazione a molti e, direi quasi, alla maggior parte dei bisogni, che sono stati enunciati in questa

Camera, con un progetto di legge che ho già quasi in pronto, e col quale, per ciò che riguarda gli stanziamenti, si otterrà di sostituire quelli per le opere nuove mano mano che vengono meno quelli per le opere già compiute.

Per tal guisa si potrà ottenere il consolidamento degli stanziamenti per lavori pubblici straordinari dando soddisfazione ai bisogni che mano mano si imporranno, senza turbare l'equilibrio del bilancio.

E questo dico, non soltanto per le opere portuali, ma eziandio per altre opere occorrenti, e ad esempio, per la difesa dei fiumi nel Veneto; che è un'opera che preoccupa molto la responsabilità del ministro dei lavori pubblici.

Non volendo avere la responsabilità di nuovi disastri, ho preparato, e spero di poterne fare fra brevi giorni la presentazione, un disegno di legge, nel quale si prevedono appunto le opere da farsi, onde far fronte alle grandi piene che possono avverarsi.

È stata dunque mia cura di considerare l'insieme dei bisogni del bilancio dei lavori pubblici, senza turbare le condizioni della finanza, e conciliando gli uni con le altre dare la preferenza ai più urgenti e mettere gli altri in seconda linea.

Quando poi le finanze dello Stato consentiranno degli stanziamenti maggiori, la Camera potrà sempre approvare nuove spese. Frattanto il programma del Governo dev'essere quello di consolidare nella misura attuale le spese straordinarie per le pubbliche opere.

Il Ministero ha dunque considerato i bisogni delle strade, quelli dei fiumi e torrenti, quelli dei porti e delle bonifiche, e per le ragioni esposte ieri l'altro, ho dovuto preparare un programma complessivo dei lavori e degli stanziamenti, onde regolare convenientemente le costruzioni secondo i vari bisogni accertati e non ingolfarsi in spese che poi non si possono pagare.

Vede la Camera, che la materia è ingente e difficilissima; nondimeno il mio piano è concreto, preciso, e determinato, anche per ciò che riflette i porti.

Si potrà discutere intorno a un'opera di più o un'opera di meno; ma non per questo ne verrà turbata l'armonia dell'insieme.

Premessa questa osservazione, la quale dimostra la difficoltà della materia, e la condizione nella quale si trova il Ministero di fronte alle varie domande, risponderò con brevi parole a ciascuno degli onorevoli deputati che mi hanno interrogato.

L'onorevole Carrozzini ha richiamato l'atten-

zione del Governo sulle condizioni del porto di Gallipoli; ed alle sue parole ha fatto eco l'onorevole Balsamo, il quale ha lungamente discusso del trasporto d'olio, che si fa da quel porto. Egli ha ricordato come, al seguito d'un voto recente, il porto di Gallipoli sia posto fra quelli da classificarsi come porti di rifugio. Non ricordo se sia stato come tale classificato. Se lo fosse occorreva considerarlo sotto questo aspetto, e vedere, se come porto di rifugio, abbisogni di alcune opere. L'onorevole Balsamo e l'onorevole Carrozzini hanno inoltre raccomandato di dare un grande sviluppo commerciale al porto di Gallipoli; ed anche intorno a ciò io riservo il mio giudizio. Ad ogni modo il Governo esaminerà quali siano i veri ed urgenti bisogni di questo porto, la cui importanza è alquanto accresciuta, dopo l'apertura della strada da Zollino a Gallipoli.

Dichiarazione più precisa non mi è possibile fare.

Gli onorevoli Tittoni e Odescalchi, ai quali hanno fatto eco l'onorevole De Riseis ed altri, si sono occupati del porto di Civitavecchia. Essi sanno che talune opere, relative ad esso, sono già in corso di esecuzione in base alla legge del 1881. Alcune, come quella dell'esavazione, proseguono regolarmente. L'opera riguardante la diga, che dapprima ebbe un infelice risultato, è già stata l'oggetto di un progetto nuovo, in base al quale si è rifatto il contratto, onde riprendere sollecitamente i lavori, pel complemento dei quali si trova stanziata in bilancio una somma sufficiente. Ma tutto questo evidentemente non basta. Il porto di Civitavecchia è uno di quelli poc'anzi accennati, per i quali le nuove condizioni richiedono opere nuove. È indubitato che esso diventa il porto della capitale, ed anzi il suo movimento va crescendo con una rapidità molto superiore a quella che si era preveduta.

Riconosco adunque la necessità di spese ulteriori per il porto di Civitavecchia. Vari progetti sono stati già compilati ed esistono anche progetti sommari di un'impresa che assumerebbe l'opera a proprio carico; sopra tutto l'opera della darsena con un certo sviluppo di banchine.

L'onorevole Tittoni non ignora che questo progetto è stato da me preso in considerazione; ora esso in parte è già studiato, e si sta preparando un progetto definitivo. Quando questo sarà completato, si conoscerà a quanto ne ammonterà la spesa, ed in quanti anni l'opera potrà essere eseguita. Il Governo allora vedrà se sia il caso di valersi anche dell'articolo 18 della legge sui porti, il quale consente che certe determinate opere portuali si

possano dare in concessione ad imprese. In questo caso l'impresa potrebbe esercitare la darsena e farne una specie di *dock*, come si usa segnatamente in Inghilterra. È così che si possono eseguire molte opere senza troppo aggravare il bilancio dello Stato. È una questione che mi riservo di esaminare; ma ad ogni modo il sistema ideato potrebbe venire in aiuto alla costruzione delle opere nel porto di Civitavecchia, le quali stimo necessarie e per la capitale e per le industrie che si vanno sviluppando, specialmente a Terni, e che traggono molte materie prime e combustibile carbone dal porto medesimo.

L'onorevole Lazzaro ha parlato dell'interramento del porto di Bari, ha ragionato sulle cause di esso, ha alluso ai rimedi che si propongono, a seconda che si addebita l'interramento all'una o all'altra causa, ed ha chiesto infine che il ministro mandi persona competente a studiare sul luogo le cause del danno, e al seguito di ciò concreti ed applichi i provvedimenti necessari. Le opere che egli reclama, piuttosto che di ampliamento, sono opere di conservazione del Porto di Bari, e certamente meritano la massima considerazione. Il Governo ha già fatta studiare la cosa; ma è un fatto che l'opinione, come fu detto, ufficiale non è conforme all'opinione che corre sul luogo. Onde a me incombe l'obbligo di procedere ad un accurato esame, prima di risolvere la questione, al fine di non compire un'opera che non abbia poi a produrre l'effetto desiderato. Notato adunque che è bene rendersi prima ragione di quello che si intende fare, aderisco pienamente all'invito dell'onorevole Lazzaro. Inquantochè è indubitato che un provvedimento è necessario prenderlo, sia che il danno provenga dallo scoscendimento della spiaggia, sia che provenga dall'azione delle correnti marine dirette contro il porto.

Determinata la causa del danno, si vedrà se vi si dovrà provvedere con una scogliera, con un pennello, oppure con altra opera.

L'onorevole Nicotera ha parlato dapprima del porto di Salerno. Ed io convengo che, così come è, questo porto rimane un'opera incompiuta. Egli lamenta due ordini di inconvenienti: primo, che a causa del non essere ancora completo il porto dal lato Nord, l'acqua penetra per la breccia esistente; al che è a risponderci che fra breve sarà ultimata anche cotesta parte del muro: secondo, che sia insufficiente la lunghezza del molo. Ed anche qui ha ragione. Fu già eseguito, dietro mio ordine, un progetto pel prolungamento di quel molo, prolungamento proposto in 150 metri.

Sebbene taluni ne domandino 300, credo che con 150 metri si possa forse raggiungere interamente lo scopo di salvare la spiaggia ed anche le case che su quella si trovano. Imperocchè è verissimo il fatto da lui riferito, che le mareggiate finiscono per andar quasi al primo piano delle case, separate dal mare per mezzo di una strada, la quale viene via via corrosa tanto che scende sempre più, ed ha fatto rovinare talune casette, che erano vicine al mare. Quindi è necessario prendere un provvedimento.

Gli ingegneri del Governo, che sono sul luogo, hanno ritenuto che con un prolungamento di 100 o 150 metri si può ottenere lo scopo.

Quindi, siccome un prolungamento ulteriore vi è sempre tempo a eseguirlo anche dopo, cominceremo a fare quello che è strettamente necessario.

Cosa analoga dovrei dire pel porto di Amalfi, nel quale le opere sono già iniziate. Questo porto di quarta categoria, in seguito alla nuova classificazione, passa alla terza classe della seconda categoria.

Se lo Stato non compie queste opere iniziate, le mareggiate possono distruggere ciò che è stato fatto: il completarle adunque è una necessità assoluta.

Ora, l'esecuzione della legge, che cambia di categoria un porto, non deve condannare a rovina tutto ciò che il comune ha fatto, a quasi totale sua spesa.

A questo ho già provveduto coll'ordinare il progetto, della cui spesa si terrà conto nel disegno di legge che sarà presentato.

L'onorevole Amato-Pojero ha parlato della estirpazione delle roccie subacquee dal porto di Palermo.

Questa è un'opera che procede regolarmente. Egli forse suppone, e mi pare anzi che lo abbia detto, che lo scavo sia stato abbandonato dalla parte occidentale; mentre questo non è.

Soltanto, dopo la nuova domanda del municipio di Palermo per fare la dogana in una posizione migliore, e dopo che il Ministero delle finanze aveva preso in considerazione quella domanda, convenne sospendere l'opera, per dare luogo alla determinazione del punto preciso dove dovevano farsi questi edifici. Risolta questa questione, non resta nessun'altra difficoltà, e quindi non si frapporrà ulteriore indugio a continuare l'opera.

Ha ragione l'onorevole Amato-Pojero, quando lamenta che nel porto di Palermo non vi sono

tettoie, che manca il bacino di carenaggio e molte altre cose.

Io pure riconosco la necessità, come già dissi alla Camera un anno e mezzo fa, di provvedere in proposito, tanto più che Palermo ha un commercio che va sempre crescendo, ed è testa di linea per la grande navigazione, e quindi necessità che il suo porto sia posto in condizione di poter soddisfare ai vari e molteplici bisogni che ivi si manifestano. Ma sono cose che non s'improvvisano. Il progetto del resto è stato fatto, ed importa una somma di circa 6 milioni, esclusa però la spesa pel bacino di carenaggio. Comprendrà dunque l'onorevole Amato-Pojero che questa è una delle opere, la cui autorizzazione bisogna chiedere alla Camera con progetto speciale, ed è appunto una di quelle che ho considerato in quel progetto di legge, del quale già vi ho parlato.

L'onorevole Mattei ha fatto alcune domande molto precise, che hanno dato luogo a una discussione tra gli onorevoli Maldini, Gabelli e Maurogò nato, il quale ultimo si è associato all'onorevole Mattei. E come l'onorevole Mattei nella sua interrogazione è stato breve, così io sarò breve ed esplicito nella mia risposta.

Vuole compiere il Governo la sistemazione del porto di Lido? Presenterà il disegno di legge? O non intende pensarci altrimenti? Le tre domande sono una sola. Vuole presentare il Governo il progetto di legge? Io rispondo di sì. E credo necessario anche qui di completare il porto del Lido per cui il progetto ammette la costruzione di due dighe. La Camera ne ha già approvata una. Si tratta ora di prolungare quella in costruzione e di far l'altra, per ottenere in maggior misura gli stessi effetti, che si sono ottenuti con la prima, i quali sono molto vantaggiosi. Egli è certo che, costruendo anche la controdiga, noi avremo un canale che, in virtù della corrente in esso generata, si scaverà naturalmente fino alla profondità di 9 metri e forse 9 e mezzo, se si prolungasse un poco le due dighe di guisachè permetterà alle più grosse navi corazzate di entrare nel porto, che diverrà così un porto militare di primissimo ordine.

E qui viene la domanda dell'onorevole Gabelli: ma nel far questo, non danneggerete o trascurerete il canale di navigazione di Malamocco? Non si danneggerà; ed i riferimenti di tecnici valentissimi ci rassicurano in proposito. Inoltre l'escavazione, per quanto concerne il porto di Malamocco, continua, e sarà continuata e mantenuta, qualunque sian per essere gli effetti del nuovo porto che si possa fare al Lido. Quindi per questa

parte l'onorevole Gabelli può avere l'animo tranquillo; giacchè sarebbe veramente grave che il Governo italiano, volendo migliorare le condizioni dei porti di Venezia, finisse per non avere nè quello di Malamocco, nè quello di Lido, e come egli diceva, nè il nuovo, nè il vecchio. E, con questo, credo di aver risposto anche agli onorevoli Maurogò nato, Maldini e Cavalletto. Del resto abbiamo ancora fondi, e la costruzione della diga continua. Inoltre aggiungo che, per Venezia, due altre cose sono state chieste al Governo, con la legge del bilancio: l'allungamento del bacino di carenaggio, e le banchine per la stazione marittima. E queste non le rimandiamo ad una legge futura, ma sono chieste con l'art. 3 della legge...

Mattei. Io non ho parlato di questo.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Lo dico, per mostrare l'insieme delle tre opere, delle quali ho assicurato che mi sarei preso cura; e delle quali, qui alla Camera, rispondendo ad una interrogazione dissi che, per due, i fondi sono già chiesti, e che, per la terza, si chiederanno con un disegno di legge.

L'onorevole Damiani sa che ho inviato persone competentissime a studiare accuratamente il progetto del porto di Marsala, e che la escavazione dello stesso porto viene continuata. Ma questa escavazione, forse, non basterà: perchè quel porto s'interra molto facilmente, per l'entrata delle sabbie, e più specialmente per l'entrata delle alghe. E l'ispettore che mandai sopra il luogo, e che è uno dei migliori che noi abbiamo, ha consigliato il prolungamento del molo occidentale. È un prolungamento che costerà una somma piuttosto cospicua: perchè, forse, importerà la spesa di un mezzo milione. Nondimeno, ove questa opera si chiarisca, come credo, indispensabile, il Governo non potrà tempo in mezzo per chiedere i fondi necessari.

L'onorevole Berio ha parlato della unione fra i porti di Oneglia e di Porto Maurizio. Egli ha ricordato come fu parlato di questa unione nella discussione della legge; ma che, poi, non fu più detto nulla.

Ma si comprende facilmente che, non essendovi in quella legge provvedimento alcuno relativo a questi porti, nulla poteva esser fatto. Per fare qualche lavoro, per unire, ad esempio, con una banchina, come pare che sia il suo desiderio, i due porti d'Oneglia e Porto Maurizio, occorre una legge, la quale autorizzi quest'opera straordinaria.

Finora nessun progetto tecnico è stato fatto; quindi converrebbe, prima di presentare una proposta di legge, concretare un progetto, in cui si

determinasse con esattezza la somma occorrente; ed allora, comparando questa spesa, che, secondo l'onorevole Berio, non dovrebbe essere rilevante con l'utile che ne verrebbe ai due porti, si potrà decidere se l'opera abbia ad essere fatta, o no, e se convenga farla ora, o più tardi. Per questo è indispensabile un disegno di legge.

Berio. E per Diano Marina?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Anche per Diano Marina si verificano le stesse condizioni. Per i porti che verranno classificati come porti di rifugio, il Governo non potrà chiedere i fondi con la legge del bilancio, giacchè per le nuove opere straordinarie, che superino la somma di 30,000 lire, è pur sempre necessaria una legge speciale; e tale è il caso di Diano Marina.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tittoni.

Tittoni. L'onorevole ministro ha riconosciuto la necessità dei lavori da me indicati per il porto di Civitavecchia, ed ha affermato il proposito di provvedervi con il disegno di legge che ha in animo di presentare tra breve alla Camera. A me quindi non rimane che ringraziarlo, e dichiararmi pienamente soddisfatto della sua risposta.

Sono lieto poi dell'appoggio autorevole che alle mie parole hanno dato gli onorevoli Nicotera e De Riseis, alle considerazioni dei quali in favore del porto di Pescara anch'io, per parte mia, mi associo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonajuto.

Bonajuto. Ringrazio l'onorevole ministro per la gentile risposta, e mi riservo di tornare sull'argomento dopo che l'onorevole ministro sarà tanto cortese di darmi i promessi schiarimenti.

Presidente. L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Io prendo atto della promessa formale, fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici di inviare cioè sopra luogo persona per vedere quale delle due opinioni prevalga circa lo interrimento del porto di Bari; se prevalga cioè quella, che io ho detto ufficiale, ovvero l'altra.

Solo mi limito a fare osservare all'onorevole ministro che è un fatto accertato da tutti coloro i quali hanno visitato il porto di Bari, che l'interrimento del porto aumenta annualmente di 40,000 metri cubi di terra.

Ora questo è causato dallo scoscendimento della spiaggia. Intanto io ho qui presente un documento ufficiale del prefetto di Bari, il quale riferisce la opinione della direzione del Genio civile della provincia, da cui risulta che quell'ufficio ritiene

che l'interramento derivi maggiormente dalle correnti marine, piuttosto che da altre cause, ritenendo che le devastazioni dei privati su la spiaggia non possano produrre l'interramento.

A me poco importa discutere sulla causa. A me importa constatare il fatto, cioè che si tratta di un aumento annuo di 40,000 metri cubi di materiale, e che non è possibile che questo enorme interrimento venga causato dalle devastazioni dei pescatori, è chiaro che altra ne deve essere la causa. Perciò insisto perchè egli vegga per quale causa effettivamente ciò avvenga, e provveda quanto più presto sia possibile, affinchè non si dica che, mentre il medico studia, l'ammalato muore.

Si tratta di non perdere le spese, che si sono fatte. A me pare che a questa conservazione, come sono interessati e comune e provincia, così debba essere interessato lo Stato, poichè il porto di Bari fu fatto con i danari dei baresi e dello Stato. Ad ogni modo, prendo atto delle cortesie dichiarazioni del ministro, di spedire cioè sul luogo persona, che, senza pregiudicare la questione, indipendentemente dal giudizio dell'ufficio locale governativo, possa riferire sul vero stato delle cose.

Presidente. Onorevole Mattei, ha facoltà di parlare.

Mattei. Anzitutto ringrazio l'onorevole ministro delle risposte che mi ha dato; ma, nel prenderne atto, non posso a meno di fare qualche osservazione.

Sapeva bene che c'era questo famoso disegno di legge, ma ho chiesto quando sarebbe stato presentato; ed il ministro non mi l'ha detto. Questo disegno di legge poi mi fa l'impressione (non so come dirlo in forma parlamentare) ma per dirlo in lingua povera, di polvere negli occhi, ed infatti se ne parla già da due anni e non lo vedo mai arrivare.

Quest'anno i fondi per il porto di Lido sono esauriti e se non se ne inscrivono di nuovi nel prossimo bilancio passerà un anno senza far nulla.

Dall'altra parte non si potranno introdurre nel bilancio prossimo, che fra tre o quattro mesi dovremo discutere, nuove somme, se non si sarà in precedenza approvato un espresso disegno di legge; ed io non vedo quando la discussione di tale disegno di legge potrà aver luogo.

L'onorevole ministro, come uomo di Stato ha guardato le cose dall'alto; considerando i bisogni generali di tutto il paese; ma io sono piccino e vedo specialmente quelli del mio paese, sopra-

tutto quando ad essi si collega un alto interesse nazionale.

E nessuno potrà contestare la grandissima influenza che il porto di Lido è destinato ad esercitare sull'azione della nostra marina.

Oltre a ciò la difesa stessa di Venezia, la difesa del paese, la sicurezza della flotta, vengono ad essere per esso immensamente aumentate. Perchè con questi lavori viene a farsi in mare un saliente il quale rende impossibile l'attacco di tutte le isole che ci sono vicine.

Ciò è evidente, ed io, debbo dire la verità, non so comprendere, non lo comprenderò mai, morirò senza capirlo, come sia possibile non sentire altamente questa necessità.

Vuole l'onorevole Genala che aggiunga una cosa? È tanto vero quel che dico, che l'onorevole Brin era disposto a dare due milioni sul suo bilancio per facilitare ed affrettare l'opera del porto del Lido.

Qui non v'è ora l'onorevole Ricotti (un momento fa vi era), lo domandi a lui, se crede che l'azione delle nostre truppe non sia immensamente facilitata.

Una voce a destra. L'onorevole Depretis lo sa; ha sempre sostenuta la difesa di Venezia.

Mattei. Lascio stare poi un'altra considerazione. Ma, insomma, il porto di Lido, oltre alla grande importanza per la nostra difesa, ha altresì quella di assicurare la salubrità di una regione vastissima.

Ed a me pare che, anche sotto questo aspetto, meriti la considerazione del Governo.

Io spero che l'onorevole Genala presenterà presto il disegno di legge; e ritengo che, se non lo facesse, il Governo farebbe un atto di grandissima insipienza. (*Movimenti*).

Questa è la mia convinzione.

Maurogò nato. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Amato-Pojero.

Amato-Pojero. Le cifre e le circostanze da me citate per quanto riguarda l'estirpazione della roccia subacquea nel porto di Palermo sono esatte; ad ogni modo io ringrazio l'onorevole ministro, e prendo atto dalle sue dichiarazioni, sperando, insieme ai miei onorevoli colleghi di Palermo, che le sue parole non resteranno nel campo vaporoso delle solite promesse.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogò nato.

Maurogò nato. Ho bisogno di rispondere qual-

che parola all'onorevole Genala. Dopo il suo discorso la cosa cambia d'aspetto.

Io non posso essere soddisfatto delle sue dichiarazioni. Noi eravamo intesi (per quanto è possibile intendersi fra deputati e ministri) che egli avrebbe presentato all'aprirsi di questa Sessione, e in ogni modo prima della discussione dei bilanci, un disegno di legge per autorizzare la spesa necessaria per i lavori del porto di Lido. Invece, da quanto sento, dovrei concludere che esso stia preparando una specie di legge *omnibus* pei porti. In questo modo rischiamo di non venire per molto tempo più a capo, e si dovranno interrompere i lavori così bene incominciati.

L'onorevole Mattei, competentissimo, ha già confermato quanto io non avevo mancato di dire anche prima, benchè con molta minore autorità, che cioè la questione di quel porto concerne un interesse di prim'ordine per la nostra marina militare.

Dove volete che si riparino le nostre corazzate, se non possono uscire dall'arsenale nè entrarvi col loro carico normale?

Nell'arsenale di Venezia si costruì la *Morosini*, magnifica nave che è l'onore del nostro Genio navale; ora si sta costruendo la *Sicilia*. Come potranno uscire con carico normale? Come potranno entrarvi?

A me pare impossibile che si esiti tanto, mentre si tratta di un interesse nazionale di primo ordine. Lo ripeto con dolore, non sono punto soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro.

Io non dubito della sua buona volontà; mi figuro e indovino le difficoltà contro le quali egli deve lottare; ma ad ogni modo quella della quale parliamo è una questione che deve essere risolta immediatamente nello interesse generale, non trattandosi d'interesse locale.

Per servire il commercio di Venezia vi è Malamocco, che, se non completamente, pure in qualche modo supplisce al bisogno, purchè si tenga scavato, come si fa ora, regolarmente.

Certamente anche il commercio si troverà meglio avendo un porto più facile e sicuro, ma non basta preoccuparsi soltanto della navigazione mercantile, bisogna pensare seriamente alla nostra marina da guerra che non ha altro rifugio in tutto l'Adriatico: e potrebbe venire il giorno in cui avessimo a rimproverarci questa negligenza. A me duole che non sia presente il ministro della marineria perchè dovrebbe esser lui il primo ad insistere affinchè questa legge sia presentata immediatamente, ed approvata dalla Camera.

Berio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, onorevole Berio.

Berio. Per quanto concerne i lavori del porto di Diano Marina, l'onorevole ministro dice: i fondi necessari debbono essere stanziati per legge; ed è vero. Ma quando il ministro riconosce che quel porto deve essere classificato in prima categoria implicitamente riconosce che spetta al Governo di presentare la legge per provvedere ai lavori necessari. E i lavori sono veramente urgenti, perchè il mare batte le case della città; sicchè, anche indipendentemente dal porto di rifugio, necessita difendere l'abitato di Diano dall'irrompere delle onde. E quindi, o con legge speciale il più presto possibile, o con provvedimento generale, bisogna stanziare i fondi. Quanto poi alla unione in uno dei porti di Oneglia e Porto Maurizio, l'onorevole ministro osservò che se dal 1867 più di quest'opera non si è parlato, ciò dipende da che nessun progetto in proposito fu presentato al Governo, e che se la spesa della opera grandiosa non sarà soverchia in rapporto alla sua utilità, egli sarà favorevole alla riunione. Ma anche perciò, secondo l'onorevole Genala, si richiederà una legge e dovranno i Comuni interessati presentare seri progetti e piani dai quali appaia la utilità del lavoro e la importanza della spesa.

Rispondo che Oneglia e Porto Maurizio hanno fatto entrambe istanza per la classificazione in prima categoria dei rispettivi porti dei quali ciascuna amministrazione comunale ha con appositi memoriali, dimostrata la importanza.

Il ministro ricorderà le ragioni invocate e da esse potrà essere già convinto che a quei porti deve attribuirsi molta importanza.

Ora se, comunque siano per essere classificati, si vuole metterli in grado di servire alla navigazione ed al commercio, è certo che bisognerà fare in essi nuove spese le quali abbisogneranno d'approvazione per legge.

Io vorrei quindi, onorevole Genala, che Ella, se è persuaso della utilità dell'opera di cui parlo, esaminasse d'ufficio la importanza della spesa ancora richiesta dai singoli porti Oneglia e Porto Maurizio, e la mettesse a raffronto con la spesa totale del porto unico, facendo egli stesso eseguire i piani e progetti, cosa che ai comuni riesce sempre disagevole e raramente perfetta. Ella dichiarò di dover presentare un disegno di legge per nuove opere portuarie, stradali e d'arginamento; orbene, provveda in modo che gli studi siano eseguiti in tempo utile per comprendere nel progetto medesimo il porto unico Umberto I.

Se Le sarà dato di ciò fare, Ella compirà un

atto lodevolissimo di giustizia, ed unirà il suo nome ad un'opera, la cui utilità è tanto manifesta quanto è deplorabile che non sia stata prima d'ora riconosciuta.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ho dimenticato di rispondere all'onorevole De Riseis. Questi ha tenuto parola, in primo luogo, del porto di Civitavecchia, ed intorno a questo, mi riferisco a ciò che ho detto poc'anzi.

Ha quindi parlato del porto-canale di Pescara; e dopo di aver dimostrato l'importanza del porto medesimo e dei progetti della Commissione permanente dei porti, nonchè dei progetti di massima, ha espresso il desiderio di sapere quali provvedimenti intende di prendere il ministro dei lavori pubblici, e gli ha rivolto una precisa domanda onde sollecitare gli studi e sottoporre il progetto alla Commissione permanente dei porti.

Siccome questo porto-canale è di quarta classe, l'iniziativa deve esser presa dai corpi locali; converrebbe cioè che questi facessero gli studi opportuni, o che, per lo meno, fornissero i fondi necessari perchè il Governo potesse compiere gli studi medesimi, giacchè altrimenti non si trova in bilancio il modo di farli eseguire.

Quanto al concedere il personale per la compilazione degli studi, non avrei nessuna difficoltà; e questi compiuti, certamente il progetto verrà sottoposto alla Commissione permanente dei porti.

E per non ritornare sulle altre questioni, solo mi permetto rivolgere all'onorevole Mattei una franca parola.

Egli ha detto; queste risposte è da due anni che il ministro le dà, mai io credo che non approdino a nulla.

Io prego l'onorevole Mattei di considerare che quando, qui alla Camera, risposi a lui e ad altri che rappresentavano Venezia, notai tre bisogni ai quali il Governo doveva provvedere: l'uno, l'ampliamento del bacino di carenaggio; l'altro, la banchina della stazione marittima; terzo, la controdiga del porto di Lido.

Quanto alla prima opera, non soltanto gli studi furono fatti, ma, come ho detto alla Commissione generale del bilancio, ripeto ora che se la Camera voterà l'articolo 3, i fondi per queste due opere vi saranno, e ammonteranno a circa 1,240,000 od 1,300,000.

E questo non dovrà sembrare piccola cosa all'onorevole Mattei, il quale si convincerà così che, come accennavo, ho già non solo mantenuto la

parola per due terzi, ma fatto anche tutto quanto era possibile per ottenere dalla Camera la debita approvazione.

L'onorevole Mattei ha poi detto che l'importanza militare di questo porto, specialmente riguardo alla marina, è tale e tanta che si meraviglia dell'insipienza del Governo, il quale non ha preso ancora i necessari provvedimenti.

Ora io dico: quanto fu più grande l'insipienza del Governo nel 1881 nel domandare i fondi per eseguire solamente una diga invece di due!

Se è insipienza domandare oggi i fondi per continuare l'opera, è chiaro che essa fu maggiore, quando furono chiesti per farne soltanto una metà, e senza nessuna ragione.

Del resto, osservo che la diga non è ancora compiuta, nè lo potrà essere in un anno nè in due; ve ne vorranno parecchi. Dunque la continuazione di questo lavoro verrà intrapresa prima ancora che sia finita l'opera votata dalla Camera. Mi sembra dunque, che quando un Governo promette di prendere in considerazione un progetto, lo studia, ed intanto prepara un disegno di legge per due altre opere nuove nel porto di Venezia, dichiarando che vi sono i fondi per continuare quelle iniziate, mi sembra, dico, che non meriti proprio la parola, me lo permetta, acerba, che ha pronunciato l'onorevole Mattei.

Egli ha detto inoltre, che il Ministero della marineria darebbe due milioni del suo bilancio.

Sarebbe allora molto facile il procedere nell'opera, giacchè la diga costando in tutto quattro milioni e mezzo e occorrendo sei o sette anni per compirla, (giacchè tutte le pietre da costruzione bisogna andarle a prendere sulle coste Dalmate) si potrebbe così condurla a termine in tre o quattro anni.

Vede dunque l'onorevole Mattei come il Governo non sia stato insipiente e trascurato per Venezia, e che anzi abbia già adempito per due terzi alla parola data, mentre per l'altra parte, il relativo progetto di legge, ove non fossero esistite le difficoltà finanziarie in cui lo Stato si è trovato da parecchio tempo, sarebbe stato presentato alla Camera.

Per conto mio, non intendo di meritarmi le lodi dell'onorevole Mattei, ma mi pare che, anche per conto del Governo, io non meriti il biasimo che egli mi ha inflitto con la sua ultima parola che forse gli è sfuggita.

Presidente. L'onorevole Mattei l'ha detta in termini generali; non l'ha indirizzata a Lei, onorevole ministro.

Mattei. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Presidente. Ne ha facoltà.

Mattei. Prima di tutto dissi che sarebbe stata insipienza il ritardare maggiormente la presentazione del disegno di legge per la controdiga; mi sono quindi riferito al futuro e non al passato e non ho detto nulla che debba dispiacere al ministro.

Io intendeva non già accusare d'insipienza l'onorevole Genala, ma dire che da due anni ci si promette questo disegno di legge, che non viene mai. È vero che si sono fatte altre opere, ma la condizione di fatto è questa.

Io sono un povero diavolo che ha bisogno di un cappello, che ha bisogno di pantaloni e di un paio di scarpe; mi si regala il cappello e sta bene; ma il bisogno principale sono i pantaloni e le scarpe (*Si ride*); il cappello è il meno urgente di quello che si domanda. Il bisogno del porto di Lido...

Presidente. Non è in contestazione questo.

Mattei. Sta bene, ma dico che il maggior bisogno non fu soddisfatto e ci si rimanda sempre ad un disegno di legge avvenire.

Quando il ministro mi preciserà il momento prossimo in cui lo presenterà, allora sarò contento; ma fino che mi dice: lo presenterò, io non posso appagarmi.

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

De Riseis. Ringrazio l'onorevole ministro della sua risposta; ma io non ignorava certamente che il porto di Pescara fu classificato nella quarta categoria, o so bene quale sia la sorte riserbata a queste opere ritenute d'interesse puramente locale e destinate ad essere eseguite per la maggior parte a spese degli enti locali interessati. Lo scopo delle mie parole fu appunto quello di dimostrarvi, come esso abbia evidentemente una importanza di generale utilità tanto pel commercio che per la difesa del paese, e di raccomandargli di provvedere al passaggio di classe di quel porto poichè sarebbe vano lo sperare che, nelle condizioni nelle quali si trovano le finanze delle provincie e dei comuni, si potesse aggravarli di una spesa di tale entità.

L'onorevole ministro ha detto che il Governo eseguisce di preferenza quelle opere che sono consigliate dai nuovi bisogni sopravvenuti. Questo ha egli ora accennato. Ora non sembra all'onorevole ministro che sieno nuove necessità, nuove contingenze da tenere a calcolo, le ferrovie che sono state costruite e quelle che si vanno costruendo,

le quali mettono capo a quella località e porranno il porto di Pescara a sei o sette ore da Roma?

Non considera egli con quale febbrile attività le due città di Pescara e Castellammare Adriatico, che si adagiano sulle due sponde della foce di quel fiume, vanno prendendo giornalmente un considerevole sviluppo, appunto perchè vi convergono gl'interessi di tanta parte delle provincie centrali d'Italia? È evidente quindi che un porto situato a capo di grandi linee di comunicazione, che giova al traffico di una estesa parte del regno, non possa rimanere nella infima classe nella quale finora si è lasciato con inconcepibile oblio.

L'onorevole Nicotera ha molto opportunamente ricordato l'opinione dell'immortale Garibaldi che Roma debba congiungersi al mare. Ma tale scopo non può raggiungersi se non fornendo di sicuri e facili approdi i punti ove più brevemente si allaccia con le sue ferrovie. Ed io non esito affermare che quello di Pescara dovrà essere il porto di Roma sull'Adriatico, come Civitavecchia lo è sul Mediterraneo.

Io dunque rinnovo le mie istanze all'onorevole ministro perchè, valutando tutte le ragioni da me accennate, le tenga presenti negli studi di dettaglio che vanno ad eseguirsi, e giovandosi del consiglio dei corpi consultivi competenti, dia al porto-canale della foce del Pescara l'importanza che merita, ed a soddisfazione degl'interessi locali e generali del paese affretti l'esecuzione di un'opera altamente reclamata ed impazientemente attesa.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito il capitolo 115 nella somma di lire 9,627,500.

(È approvato, e sono approvati senza discussione i seguenti capitoli fino al 122 inclusivamente.)

Illuminazione delle coste e segnali. — Capitolo 116. Ampliamento del fabbricato del faro di Anzio, lire 9,000.

Capitolo 117. Ampliamento del fabbricato del faro all'isola San Paolo (provincia di Lecce), lire 28,000.

Capitolo 118. Apparecchio diottrico a luce scintillante di 5° ordine pel faro all'isola San Paolo (provincia di Lecce), lire 6,500.

Capitolo 119. Modificazione al fabbricato ed apparecchio dei fanali Punta Secca e San Salvatore nel porto di Messina, lire 20,000.

Capitolo 120. Adattamento di locali nel faro di Malamocco per collocare una sirena a vapore per segnali in tempo di nebbia e spese di adattamento della sirena, lire 10,740.

Capitolo 121. Trasformazione di Lecchi dei fari nella provincia di Lecce, adattamento di magazzini ed acquisto di recipienti ed assetti di dotazione, lire 15,000.

Capitolo 122. Ampliamento del faro di Capo Testa, lire 19,500.

Strade ferrate. — Capitolo 123. Spese generali di amministrazione per costruzioni ferroviarie e spese di sorveglianza locale alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata e studi di nuove linee complementari (Spese fisse), lire 125,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

Cadolini. Sento il dovere di richiamare l'attenzione del Governo sopra un argomento molto importante, quello cioè dei passi alpini.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non ignora che l'ultimo trattato stipulato con la Svizzera contiene una disposizione così concepita: " Desiderosi di completare e di estendere le relazioni commerciali fra la Svizzera e l'Italia, i Governi contraenti s'impegnano di favorire, per quanto si potrà, la creazione di comunicazioni destinate ad allacciare fra loro i due paesi, e segnatamente ad assicurare da ambe le parti tutte le facilità possibili ad intraprese aventi per iscopo di mettere in rapporto diretto, per mezzo della locomozione a vapore attraverso le Alpi elvetiche, le linee di strade ferrate al nord e al sud di queste montagne. „

Ancor prima di questo trattato, erano stati fatti gli studi di tre passi alpini, per meglio dire furono presi in esame i tre valichi possibili per il Monte Bianco, il Sempione ed il San Bernardo.

La Francia fece studiare specialmente il valico del Monte Bianco; ma siccome dovette riconoscere che questo valico non rispondeva allo scopo importantissimo al quale tendeva siffatta opera, così il relativo progetto fu quasi per intero abbandonato.

Infatti lo scopo di questo valico sarebbe stato quello di creare una nuova linea fra nord-ovest e sud-est che s'interponga, quasi direi, diagonalmente, fra le correnti commerciali che già esistono da nord a sud, cioè quella della linea francese da Marsiglia allo stretto della Manica e l'altra che da Genova va per il San Gottardo ad Ostenda; ma si è dovuto riconoscere che il valico del Monte Bianco non corrispondeva a questo scopo perchè avrebbe servito a creare fra Brindisi e Calais una comunicazione di poco più breve di quella già esistente per il Cenisio.

Così la Francia, sebbene dovesse per alte ragioni

dare la preferenza a quel valico, il quale avrebbe avuto lo sbocco sul suo territorio, essa ha preso ora ad assecondare il progetto del valico del Sempione, sempre assai caldeggiato dalla Svizzera, la quale ha tutto l'interesse a dare la preferenza a questo passaggio, anche perchè possiede una linea ferroviaria nella valle del Rodano che s'approssima molto all'imbocco nord della galleria e può servire d'accesso alla galleria medesima.

Invece il San Bernardo non è stato quasi punto studiato, mentre vi è ragione di credere che, quando se ne compilasse il progetto, si arriverebbe a riconoscere che esso risponde meglio di qualunque altro agli interessi italiani e francesi.

Risponde meglio agli interessi italiani perchè offre il vantaggio di un maggiore sviluppo, sul nostro territorio, delle linee d'accesso; dimodochè, l'Italia restando padrona delle tariffe, avrebbe sempre beneficii incomparabilmente maggiori di quelli che può offrirle il Sempione. Risponde meglio agli interessi delle due nazioni, perchè assicurerebbe un accorciamento maggiore fra i punti estremi della suaccennata linea Brindisi-Calais.

L'Italia avrebbe anche l'altro vantaggio che il valico del San Bernardo servirebbe a tutte le provincie dell'alta Italia, mentre quello del Sempione non offrirebbe alcun beneficio alla parte occidentale del Piemonte.

Ora a me sembra che il Governo italiano, dopo che ha preso l'impegno, testè ricordato, col trattato di commercio, non debba rimanere indifferente in questa questione. Se geograficamente il valico del San Bernardo può giovare agli interessi italiani, esso ha l'obbligo di fare uno studio di massima, per potere, allorquando la Svizzera proponesse il progetto per il Sempione, trovarsi in condizione di meglio apprezzare se tale proposta, avvalorata da interessi stranieri, risponda abbastanza agli interessi italiani; ciò che non potrà fare se non quando abbia riconosciuto che il valico del San Bernardo presenta tali difficoltà da non poter essere superate senza troppo gravi sacrifici.

L'idea del valico del San Bernardo è stata esaminata, ed anche in Francia trovò caldi sostenitori; ma finora, come ho detto, non ne è stato fatto un progetto tecnico di massima, che valga a determinare se quel concetto possa essere sostenuto. E però è urgente che il Governo ordini che tale progetto venga compilato.

Ma sorge anche un'altra questione. Tra i diversi progetti per il valico del Sempione, ve ne è uno il quale tende a proporre un traforo, che avrebbe lo sbocco meridionale sul territorio sviz-

zero; perchè è da notarsi, che la linea di confine in quella parte non coincide con la linea del displuvio della catena alpina, bensì il confine si abbassa sul versante meridionale.

Ora a me sembra che il Governo italiano debba fare in modo che non sia accarezzato un progetto di questa natura perchè, sia per le ragioni di difesa militare, sia per quelle di difesa d'aziaria, noi abbiamo tutto l'interesse che se un traforo si deve aprire, questo sia tracciato in modo che l'imbocco meridionale si trovi sul territorio italiano. Altrimenti, mentre la frontiera militare si porterebbe ai piedi delle Alpi, i nostri vicini, che si sono mostrati così valenti nel contrabbando, avrebbero una nuova agevolazione per dare maggiore sviluppo a questa loro industria.

Una questione di questo genere si presenta puranco rispetto al valico dello Spluga: valico il quale, sebbene non possa avere probabilità di un successo immediato, è però sempre un'aspirazione delle popolazioni che vi hanno interesse.

Come l'onorevole ministro non ignora, per lo Spluga, è stato ideato un progetto secondo il quale da Chiavenna si entrerebbe tosto nel territorio elvetico, appartenente al Cantone dei Grigioni, e dopo aver percorsa una lunga vallata si passerebbe il Septimer per mezzo di un traforo giacente per intero sul suolo straniero.

Ora, io debbo fare osservare che si commetterebbe un gravissimo errore, se si accettasse questo tracciato: perchè, oltre il danno che avrebbe l'Italia, se, anche riguardo a questo valico, l'imbocco fosse sul territorio estero, essa avrebbe pur quello che la linea di accesso, dalla parte meridionale, resterebbe tutta sul territorio dei Grigioni; mentre, invece, l'antico progetto, quello vero dello Spluga, oltre avere l'imbocco sul nostro suolo presenta il vantaggio che la linea di accesso avrebbe sul territorio italiano un maggiore sviluppo di trenta o quaranta chilometri. Vantaggio questo notevolissimo rispetto all'esercizio delle linee e rispetto alla applicazione delle tariffe. E noi che abbiamo già fatto una funesta esperienza raccogliendo i danni che derivarono dall'essere la linea di accesso al San Gottardo e l'imbocco della galleria sul territorio straniero, dobbiamo pensare a' casi nostri.

Se pertanto nuovi valichi alpini si pensa di aprire, deve il Governo aver sempre presenti le considerazioni che ho avuto l'onore di esporre, e che compendio esprimendo questi voti: e cioè, incitando il Ministero a far compilare, anzitutto, uno studio di massima del valico del San Bernardo, comparato coi progetti, già noti, del valico del Sem-

pione; ed invitandolo altresì a dichiarare che, prima di consentire alla proposta di un nuovo valico alpino, porrà la condizione che l'imbocco del traforo si apra sul territorio italiano, e che lo svolgimento della linea d'accesso si trovi, per la maggior parte possibile, entro i confini della nazione.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà far tali dichiarazioni, che valgano a render paghi questi miei desideri.

Presidente. L'onorevole Lovito ha facoltà di parlare.

Lovito. Io desidero fare alcune considerazioni a proposito degli studi affidati agli ingegneri delle Società.

Crede l'onorevole ministro, crede la Camera che sia questo il luogo di parlarne, ovvero che io debba aspettare al capitolo 134?

Genala, ministro dei lavori pubblici. È meglio che ne parli al capitolo 134.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chinaglia.

Chinaglia. Io non ho che una brevissima preghiera da rivolgere all'onorevole ministro.

Egli sa meglio di me che la legge sulle convenzioni ferroviarie provvidamente dispone che nel conferimento degli impieghi sieno usati speciali riguardi a quegli impiegati straordinari i quali avranno prestato lodevoli servigi nella costruzione delle ferrovie. Ragioni di giustizia, e di alta convenienza, m'inducono a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sull'osservanza di questa disposizione. Al pari di molti altri colleghi è toccato anche a me il compito di dover patrocinare in questa Camera alcuni interessi ferroviari appartenenti alla mia provincia, e questo compito non ha potuto limitarsi a ciò solo, imperocchè, decretate le ferrovie, voi tutti sapete, onorevoli colleghi, quanti richiami sieno stati fatti e si facciano all'opera dei deputati durante gli stadii faticosi della loro esecuzione. Ne ebbi anch'io la mia parte per quanto riguarda la costruzione della ferrovia Legnago-Monselice; e ciò mi ha dato occasione di pormi in frequenti rapporti con quel personale tecnico e di potere apprezzarne l'opera.

Ora, con quella stessa franchezza con cui altra volta non ho potuto risparmiarmi il rammarico di denunciare fatti spiacevoli, rispetto ai lavori di quella ferrovia, con la stessa franchezza, ripeto, debbo oggi affermare che, da quando venne assunto a capo di quell'ufficio tecnico l'attuale suo Direttore, i lavori stessi presero un felice e lodevole avviamento.

Quel tecnico egregio, secondato da abili collaboratori e da un personale d'ordine attivo e

capace, seppe in breve tempo condurre a buon termine l'impresa, riaffermando l'ottima reputazione di valente ingegnere, che egli aveva già saputo acquistarsi.

Ora, siccome mi è accaduto più volte di dover incoraggiare ed encomiare l'opera di quell'ufficio tecnico, così oggi, che quest'opera è felicemente compiuta, mi parrebbe atto quasi di sconosciute oblio non segnalarne gli autori all'attenzione dell'onorevole ministro, affinchè egli voglia far sì che non vengano deluse le loro legittime aspettative, e che possano nuovamente prestare degli utili servizi sia nelle costruzioni ferroviarie, sia negli uffici delle Società esercenti.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cadolini ha sollevato questioni molto delicate, quelle dei nuovi passi alpini, che si stanno studiando. Segnalò quella concernente il passo del Sempione, intorno al quale furono fatti parecchi progetti, e si è ravvivata in questi ultimi tempi la questione, tantochè si è quasi prossimi a concretarla.

Egli chiese al Governo se non sarebbe opportuno di far compilare un progetto anche per il San Bernardo, tenendo conto di quanto si è già studiato, ma intraprendendo studi più completi e determinati, così da avere il mezzo di confrontare sotto l'aspetto dell'utile per lo Stato italiano, se sia preferibile il San Bernardo od il Sempione. Aggiunse poi, che il Governo dovrebbe in ogni caso, anche che preferisse il Sempione, non acconsentire mai che lo sbocco dalla parte d'Italia avvenisse in territorio svizzero, giacchè con questo verrebbe menomata per noi la sicurezza, oltrechè riescirebbe pur minore il controllo doganale.

Convengo pienamente in queste osservazioni dell'onorevole Cadolini, ed il Governo non è certo preso alla sprovvista. Il Sempione è uno, ma non è l'unico dei passi che si desiderano; ed il Governo ha già ordinato alcuni studi, onde poter avere fra mano gli elementi necessari per confrontare i vari progetti che possano presentarsi, ed anche eventualmente per escogitare progetti nuovi, ai quali dal punto di vista dell'interesse italiano si possa dar la preferenza.

Ma comprenderà l'onorevole Cadolini, come in questa materia il Governo debba andare molto cautamente per non eccitare speranze che poi fossero di lontanissima esecuzione.

Non mi addentro in questa questione, perchè è assai delicata; assicuro non pertanto l'onorevole Cadolini che terrò molto conto delle sue osserva-

zioni, sia per ottenere tutti gli elementi necessari onde fare il confronto, sia per determinare se un dato passo debba esser preferito, sia infine per statuire che esso abbia lo sbocco sul territorio italiano e non già, come è avvenuto pel Gottardo, su territorio straniero.

L'onorevole Chinaglia ha raccomandato l'ingegnere direttore della ferrovia Legnago-Monselice, che da poco tempo è stata aperta all'esercizio, e della quale può dirsi ultimata la costruzione.

Egli sa che del personale straordinario, una parte è stata passata alla Società, e una parte l'ha conservata il Governo, appunto per non trovarsi disarmato, e non mancare dei mezzi per eseguire le costruzioni anche direttamente, quando non si potesse convenientemente servirsi delle Società, mediante contratti a rimborso di spesa.

L'ingegnere in parola non ha ultimata che da poco tempo la linea: si tratta ora di vedere quale posizione potrà essergli fatta per l'avvenire.

Ad ogni modo, terrò conto delle osservazioni svolte dall'onorevole Chinaglia, e avrò questo ingegnere nella medesima considerazione che tutti gli altri i quali vengono, o tenuti presso il Governo, se questi abbia linee da costruire, o ceduti alle Società, se la costruzione delle linee nuove venga ad esse affidata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

Cadolini. Riconosco la opportunità delle riserve usate dall'onorevole ministro, trattandosi di una questione certamente assai delicata. Però non posso a meno di insistere perchè egli tenga ben presente ciò che ho detto relativamente agli accessi dei nuovi valichi alpini; perchè credo che sarebbe per noi una vera sciagura se, sia per il valico del Sempione, sia per quello dello Spluga, l'imbocco verso l'Italia non fosse sul territorio italiano.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito il capitolo 123. Spese generali di amministrazione per costruzioni ferroviarie e spese di sorveglianza locale alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata e studi di nuove linee complementari (Spese fisse), lire 125,000.

(È approvato).

Capitolo 124. Spese generali di amministrazione per costruzioni di ferrovie e spese di sorveglianza locale alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata e studi di nuove linee complementari (Spese variabili), lire 185,000.

È presente l'onorevole Bonfadini?

Voci. Non c'è.

Presidente. Non essendovi nessun oratore iscritto e nessuno chiedendo di parlare su questo capitolo, lo pongo a partito.

(È approvato, e sono pure approvati senza discussione i seguenti capitoli fino al 131 inclusivamente).

Spese per telegrafi. — Capitolo 125. Fondo per collocamento di nuovi fili in aumento alla rete telegrafica - Legge 9 luglio 1883, n. 1507, serie 3ª (Spesa ripartita), lire 109,166,70.

Capitolo 126. Fondo per nuovi uffici telegrafici nei capoluoghi di mandamento - Legge 28 giugno 1885, n. 3200, serie 3ª (Spesa ripartita), 490,000 lire.

Capitolo 127. Collocamento di un nuovo filo da Napoli a Foggia per migliorare le comunicazioni colle Puglie, lire 20,000.

Capitolo 128. Collocamento di un nuovo filo da Ancona a Pescara per mettere in diretta comunicazione le Marche colle Puglie mediante il raccordo con altri fili, lire 20,000.

Capitolo 129. Collocamento di un nuovo filo da Bologna a Venezia per migliorare fra quei centri le comunicazioni attuali, lire 20,000.

Capitolo 130. Nuove linee terrestri e nuovi fili per congiungere con le linee esistenti i nuovi cavi sottomarini approvati con la legge 15 aprile 1886, n. 3789, lire 10,000.

Capitolo 130 bis. Costruzione di linee telegrafiche nell'interesse della difesa dello Stato, lire 30,000.

Capitolo 130 ter. Conduttore dei fili telegrafici entro la città di Napoli mediante cavi sotterranei, lire 30,000.

Categoria seconda. *Movimento di capitali.* — *Accensione di crediti.* — Capitolo 131. Anticipazione della quota spettante alla provincia ed al comune di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 15 aprile 1886, n. 3791, serie 3ª (Spesa ripartita), lire 2,500,000.

Categoria terza. *Spese di costruzione di strade ferrate.* — Capitolo 132. Spese per lavori di completamento delle linee in esercizio delle tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula (Articolo 2 della legge 27 aprile 1885, num. 3048, serie 3ª), lire 34,450,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Oddone.

Oddone. Mi sia concesso di rinnovare qui, e prima che si chiuda la discussione di questo bilancio, le più vive istanze all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè voglia accelerare gli instati provvedimenti per la riforma e l'ampliamento della stazione di Alessandria, e più spe-

cialmente per lo scalo delle merci. Nello stesso tempo è mio dovere, e lo compio volentieri, di ringraziare l'onorevole ministro, perchè so che egli ha già manifestato le sue buone e favorevoli disposizioni per quest'opera, avendo fatto in proposito anche a me rassicuranti dichiarazioni.

Ma ogni giorno, ripetendosi i lamentati inconvenienti, ogni giorno rinnovandosi i reclami e le istanze non solamente da parte della autorità municipale, ma anche e più specialmente, come è noto all'onorevole ministro da parte della Camera di commercio, io mi credo in dovere in questo momento di non chiudermi nel silenzio, ma di pregare ancora nella solennità della Camera l'onorevole ministro affinchè a questi grandi e giustissimi interessi sia al più presto provveduto.

Sono nientemeno che 160 i convogli che passano per la stazione di Alessandria giornalmente, sono 2760 i veicoli che quotidianamente occorre di far manovrare; e quindi ogni giorno più si fa sentire la mancanza di binari e la insufficienza di tettoie per ricoverarvi le merci, le quali nell'intemperie, e massime nella stagione invernale, vanno soggette alle più gravi avarie.

L'onorevole ministro sa che a proposito degli ampliamenti di stazioni ed altre opere, ai numeri 7 ed 8 dell'allegato B, annesso al capitolato delle Convenzioni ferroviarie, è stata stabilita una somma di lire 23,371,000 circa per impianto di nuove stazioni, ampliamento dei fabbricati, magazzini e piazzali delle stazioni esistenti, non che per aumento di binari, scambi ed altri congegni fissi nelle stazioni, officine e depositi della Rete Mediterranea; opere tutte, che a mente delle convenzioni sono a carico dello Stato.

Io credo pertanto che vi sia margine sufficiente perchè si possa venire all'allogamento di una somma che certamente non può non essere rilevante per provvedere alle supreme esigenze dello scalo di Alessandria.

Ricordo che l'onorevole ministro, nel suo elaborato ed eloquente discorso del 25 gennaio ora scorso, parlava dei sacrifici che possono costare gli ampliamenti delle stazioni, e si dava anche pensiero dei suggerimenti per le economie affinchè non si spendesse troppo segnatamente per le espropriazioni. Mi ricordo di queste parole:

“ Ci sono degli speculatori i quali non appena si accorgono che una stazione è insufficiente al traffico si affrettano a comprare i terreni per venderli poi a caro prezzo, e abbiamo già avuto

l'esempio che dopo aperta una strada, si dovettero espropriare degli edifizii appena costrutti, per allargare una stazione e costruirvi i piani caricatori. Fare le stazioni senza piani caricatori è un'economia; ma un'economia temporaria, perchè non è possibile di lasciare a lungo le stazioni prive di uno dei mezzi più necessari per il pronto trasbordo delle merci.

“ Del resto, onorevoli signori, contro di queste economie si sollevano come un sol uomo, non le ingerenze politiche, come possono credere alcuni onorevoli colleghi, ma tutte le Camere di commercio, tutti gli speditori, tutti i negozianti, tutti coloro insomma che si servono della ferrovia, e con essi si solleva anche l'amor proprio delle popolazioni. ”

Io rilevo con soddisfazione queste parole, perchè mi confortano sempre più nella speranza che nutro nell'animo di vedere accolta questa mia raccomandazione; e tanto più perchè Ella, onorevole ministro, due anni or sono ha potuto convincersi di presenza come gli accennati sacrifici per Alessandria sarebbero ben lievi inquantochè, non soltanto parecchie centinaia, ma parecchie migliaia di metri quadrati di terreno, che stanno tra il Tanaro e la Bormida, potrebbero essere adoperati in questo desiderato ampliamento e riordinamento della stazione, senza che al Governo l'espropriazione costi un centesimo, essendo di proprietà demaniale, e già appartenente alle antiche fortificazioni.

E se mai si obbiettasce che per la apertura del tronco Ovada-Acqui Asti-Torino sarà forse per diminuire il transito dei convogli per la stazione di Alessandria e che quindi sarà per diventare meno necessario l'ampliamento della stazione stessa, si può contrapporre il fatto della sperata ed anzi prossima apertura del tronco Chivasso-Casale, che facendo un punto obbligatorio, nella centrale situazione della stazione d'Alessandria, del più diretto tragitto tra il mare e la Valle d'Aosta apporterà nuovo incremento di treni.

Del resto, a parte questo, sarà pur sempre atto di giustizia l'instato ampliamento per dare un qualche compenso alla detta città, che tanti sacrifici fece per la madre Patria, stabilendovi edifici, opifici, non solamente per riparazione ma anche per costruzione di materiale mobile ferroviario e così dar lavoro e pane a tanti bravi ed abili operai, i quali ogni giorno a centinaia chiedono di esser occupati nelle officine di quella stazione, ed impedire che essi sieno costretti ad emigrare, con tanta jattura delle povere loro famiglie.

Mi si permetta che io inoltre accenni alla necessità militare di provvedere a questa esigenza. L'onorevole ministro sa che non solamente in tempo di guerra (che il buon destino d'Italia ci tenga lontana) ma anche in tempi ordinari, nell'occasione di grandi manovre si sono notati gravi inconvenienti; e l'onorevole ministro sa pure che poco mancò che una grave sventura si dovesse deplorare per la vita dei nostri soldati se i guardiani che stanno appunto addetti allo scambio e movimento dei treni, non fossero stati vigili alla pronta manovra. Sia lode a questi bravi guardiani, quasi tutti vecchi soldati, i quali stanno in mezzo alle intemperie, imperterriti e fedeli custodi del loro dovere e della loro consegna!

E poichè mi tocca a parlare, pregherei anche l'onorevole ministro di avere la compiacenza di dirmi quali provvedimenti si sieno presi dallo ispettorato locale, che è composto fortunatamente di uomini intelligenti ed amanti di questi miglioramenti e della tutela di questi alti interessi. Parlo più specialmente dei provvedimenti per stabilire ad Alessandria una così detta stazione di *smistamento*.

Anche a questo proposito sono lieto di riportare le parole che nella seduta del 24 ora scorso gennaio, l'onorevole ministro pronunciava:

“ È pur necessario di avvertire che non basta l'aumento del materiale mobile, ma occorre anche con questo aumentare i binari delle stazioni onde poter manovrare.

“ È necessario forse in qualche altra parte d'Italia far ciò che si è fatto nelle stazioni di Milano e di Novi, vale a dire fare quelle così dette stazioni di *smistamento* per la scomposizione e ricomposizione dei treni, e le quali permettono di manovrare rapidamente e utilizzare molto meglio il materiale mobile. ”

Io credo che questo sia utilissimo, anzi necessarissimo di fare nella stazione di Alessandria, perchè questa città con le sempre crescenti sue industrie, col sempre più fiorente suo commercio, mercè la sempre crescente affluenza de' suoi mercati, e mercè i nobili sforzi di ogni parte della cittadinanza, più di Novi certamente, e son per dire, tanto quanto la industriale e popolosa Milano, sente la necessità di questa stazione di *smistamento*. Ed io spero che l'onorevole ministro, in conformità delle buone disposizioni che ha già messo in opera, vorrà soddisfare a questo legittimo desiderio. Spero anche che l'onorevole relatore, il quale nella sua elaborata relazione e nelle varie

risposte date alla Camera, ha dimostrato di volere appoggiare le urgenti ed importanti esigenze di pubblico interesse, in questa vertenza di pubblici lavori vorrà venire in aiuto.

Ad ogni modo, mi conforta il pensiero di aver soddisfatto a un alto dovere, e spero che questi voti e questi desideri diverranno al più presto un fatto compiuto (*Bene! Bravo!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tegas.

Tegas. Nella seduta del 14 maggio 1884, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, io ebbi l'onore... (*L'oratore parla a bassissima voce*).

Presidente. Onorevole Tegas, voglia alzare un po' la voce.

Tegas. Nella seduta del 14 maggio 1884, discutendosi pure il bilancio dei lavori pubblici, io ebbi l'onore di appoggiare il voto dei Consigli provinciale e comunale di Torino, per la costruzione di un terzo binario dalla stazione di Porta Nuova sino a Trofarello, od almeno al ponte del Sangone, punto d'immissione delle ferrovie da Pinerolo in quella Genova-Torino.

Questo terzo binario è indispensabile non solamente per la cresciuta affluenza dei treni a Torino (sino a 110 al giorno), ma eziandio per la sicurezza dei viaggiatori, poichè precisamente in quel punto di immissione è facilissimo lo scontro di convogli ed è già accaduto una volta un grave disastro.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, in quella circostanza, mi rispondeva che: « fra le opere che si dovevano compiere in seguito alla legge del 1879 vi erano *ampliamenti* necessarie alla stazione di Torino in cui figura altresì la costruzione di nuove officine e nuovi binari. » Sono passati ormai tre anni; il servizio delle ferrovie è passato dal Governo alla Società Mediterranea, e non si è più parlato della costruzione di questo terzo binario. Io so che quando il ministro dei lavori pubblici promette, se dipende esclusivamente da lui, adempie le sue promesse.

Infatti in quella stessa discussione io gli facevo premure per la costruzione di un ponte sulla strada nazionale da Pinerolo a Fenestrelle ed il ponte è già costruito; ed io colgo questa occasione per ringraziarlo. Ma vorrei che anche pel terzo binario di cui ho parlato, poichè si tratta di un interesse primario che si attiene alla sicurezza dei viaggiatori, non si attendesse qualche disgrazia per provvedere, ma che si prendessero con la Società Mediterranea i concerti più opportuni, affinchè questo lavoro già da vari anni richiesto dai Consigli provinciale e comunale di Torino,

sia sollecitamente compiuto, tanto più che non si tratta di una grave spesa; perchè non sono che tre o quattro chilometri di rotaie.

Presidente. La facoltà di parlare spetterebbe all'onorevole Vollaro, ma non essendo presente, perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ruspoli.

Ruspoli. Parlo in luogo dell'onorevole Cipelli, per interrogare l'onorevole ministro a proposito di una questione, per cui l'ho importunato altre volte; cioè: quando si potrà restituire alla provincia di Piacenza il ponte sulla Trebbia?

So bene che i progetti sono stati fatti e sono stati già presentati al Consiglio superiore dei lavori pubblici: e di ciò io ringrazio l'egregio ministro, perchè prova l'interesse che egli mette nel soddisfare un desiderio così legittimo di quella provincia. Ma i progetti non sono ponti; e credo che sia necessario tranquillizzare la provincia, e togliere il motivo di quell'agitazione in fondo legittima, che non è ignota al ministro, perchè tutti i corpi costituiti hanno fatto le loro rimostranze.

Ora io vorrei sapere quando i lavori potranno essere cominciati, e presso a poco quando potranno essere compiuti.

L'onorevole ministro sa che vi sono gravi interessi che oggi stanno in aspettativa; egli sa che i tramvia devono passare su quel ponte non appena sarà reso libero; e questi sono interessi, che bisogna soddisfare in tempo. Il potere anche approssimativamente determinare quando questo ponte sarà reso alla circolazione, può avere una grande importanza per la Società, per i costruttori ed anche per gli stessi corpi morali, i quali trattano con questa Società per potere addivenire alla stipulazione dei contratti, che devono essere iniziati, esaminati, approvati dai Consigli provinciali e dal Governo.

Mi scuserà l'onorevole ministro se ritorno su questa questione; ma egli sa quante ciarle siano state fatte fuori e qui dentro. Credo quindi di rendere un servizio all'onorevole ministro, offrendogli occasione di fare dichiarazioni categoriche, e tali da distruggere, se non fosse altro, la cattiva impressione che quelle ciarle possono aver suscitata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Reale.

Reale. Io non ho chiesto di parlare, che per rivolgere brevemente all'onorevole ministro alcune lagnanze e raccomandazioni circa la linea Siracusa-Licata. In quella linea gli studi, i lavori di complemento, e le nuove costruzioni procedono

assai lentamente. Dirò anzi con più verità, che in quella linea da qualche tempo non si fa nulla.

Da che ciò provenga non so. So che il direttore locale è persona intelligente, solerte e laboriosa. Debbo quindi argomentare che causa di tali ritardi sia la mancanza del personale sul luogo, oppure che gli studi mandati si arrestino al Ministero, senza avere un corso sollecito e regolare.

È quasi un anno dacchè il tronco Siracusa-Noto è stato aperto all'esercizio, e ancora non si è giunti a costruire la stazione definitiva di Noto; dignisachè i passeggeri sono costretti a scendere in aperta campagna, nella polvere o nel fango secondo la stagione, e a percorrere quasi tre chilometri per giungere alla città.

E ciò senza dire che la stazione provvisoria essendo in pessime condizioni, non vi si fa che un servizio limitatissimo di grande velocità.

Così pel binario destinato a congiungere la stazione di Siracusa al porto, gli studi, incominciati, se non erro, sei anni addietro, fatti, rifatti e modificati più volte, non sono, credo, fino a quest'oggi approvati.

Intanto questo binario è di somma importanza per l'attività della linea, la quale promette di dare larghi proventi allo Stato; tanto è vero che, benchè non ne sia costruito che un breve tratto, e quantunque il servizio sia limitatissimo, noi abbiamo già un provento chilometrico di circa 9000 lire, provento che non si ricava nella linea Siracusa-Catania.

Le ferrovie nelle isole non si rendono veramente efficaci e profittevoli, se non hanno un comodo sbocco al mare che permetta il passaggio delle merci, delle derrate, dei generi dal vagone alla nave, senza bisogno d'altri veicoli.

Finchè le merci dovranno mettersi dal vagone sul carro, dal carro sulla barca, dalla barca sul bastimento, le merci e le derrate o resteranno dove sono, per essere col tempo buone caricate sulla spiaggia aperta, o prenderanno altra via.

È quindi di massima urgenza, che venga costruito il binario dalla stazione al porto di Siracusa.

Pel quarto tronco al di là di Noto gli studi sono da qualche tempo approvati e resi esecutivi; perchè dunque non si procede all'appalto dei lavori?

Ho, finalmente, da esporre all'onorevole ministro una lagnanza, relativa all'orario.

Da Noto a Catania, fin qui, non abbiamo avuto che due treni giornalieri; e un terzo treno da Siracusa a Catania tre soli giorni la settimana. Questa è una stranezza a cui si dovrebbe ri-

parare, facendo sì che, almeno, si abbiano su tutta la linea tre coppie di treni tutti giornalieri. Io non ho altro da aggiungere. Confido che l'onorevole Genala...

Presidente. Onorevole Reale, favorisca d'alzare un po' la voce; gli stenografi non possono raccogliere le sue parole.

Reale. Ho finito.

Presidente. Raccoglieranno almeno la conclusione. (*Si ride*).

Reale. (*Scende alcuni gradini*) Confido che l'onorevole ministro vorrà darmi spiegazioni tali da permettermi di dichiararmi soddisfatto; e saprà, poi, quel che più importa, procedere negli studi e nei lavori, in modo da render soddisfatte quelle province estreme, che aspettano, dopo la perequazione fondiaria, almeno la perequazione stradale (*Bravo! Bene!*).

Presidente. L'onorevole Solimbergo ha facoltà di parlare.

Solimbergo. Io sono molto alieno dal portare davanti alla Camera questioni d'un limitato interesse locale, come sono alieno dal portarle nei Gabinetti; e l'onorevole ministro, che non vede mai nè la mia persona nè le mie scritture ne' suoi uffici, me ne può fare amplissima fede.

Questa volta però crederei di mancare ad un preciso mio dovere, se non raccomandassi alla sua più benevola considerazione la condizione veramente miserevole della stazione ferroviaria di Udine.

Questa stazione anche per l'importanza che le viene dalla sua posizione di confine, e per il fatto che vi fanno capo due linee internazionali, della Pontebba e di Trieste, oltre a quella che viene da Venezia, ed a quella nuova e breve di Cividale, alle quali si aggiungerà tra non molto quella in prosecuzione della Pontebbana nella zona bassa del Friuli; per il suo movimento, invero ragguardevole, di merci e passeggeri; per le speciali necessità della dogana, e per altre molte e buone ragioni che per brevità tralascio, avrebbe dovuto già da molto tempo essere adattata ai nuovi bisogni e sistemata in modo conveniente e definitivo.

Invece finora fu trascurata in modo che è tuttora perfino mancante di una semplice tettoia che ripari dalle frequenti intemperie le merci e i viaggiatori obbligati a quella fermata e alle visite della dogana.

Questo fatto può bastare per dare un'idea dell'abbandono in cui fu fin qui lasciata la stazione di Udine.

Il collocamento almeno di una tettoia in ferro, avrebbe dovuto essere il primo dei provvedimenti

da prendersi, dappoichè la sua necessità e la sua urgenza apparivano indiscutibili ed evidenti.

Egli è certo che lo straniero il quale arriva a questa prima città italiana, non può formarsi che un'idea molto sfavorevole del come siano ordinati e procedano i nostri servizi pubblici; e in pari tempo un'idea chiarissima della nostra grettezza anche nelle cose riconosciute più necessarie (*Benissimo!*).

E notisi che le comodità più ovvie di cui sono ben provvedute altre stazioni, la di cui importanza, certo, non è paragonabile all'importanza della stazione di Udine che ha un vero carattere internazionale, in questa mancano interamente.

Senonchè, quello che non si è fatto, o si è indugiato a fare, può esser fatto ed avere impulso di sollecito compimento per opera dell'onorevole ministro.

So che un progetto, abbastanza completo ed anche abbastanza discreto, ne' riguardi della spesa fu fatto, e credo anche approvato in linea tecnica.

Non credo che possano sorgere contrarietà acchè questo progetto abbia ad essere senza indugio attuato nel suo complesso. Risponde, se ne assicuri l'onorevole ministro, a una imprescindibile necessità. Intanto penso che il provvedimento di cuoprire la stazione con una tettoia di ferro non dovrebbe subire ulteriori ritardi; ed è questo che prima di ogni altra cosa io domando all'onorevole ministro.

L'onorevole ministro così facendo sodisferà alle giuste esigenze del commercio e della industria di quella importante regione; ed anche sodisferà ai voti della benemerita Camera di commercio di Udine, che insiste da molti anni per ottenere l'intento desiderato.

Mi auguro, almeno questa volta, di poter ringraziare l'onorevole ministro.

Presidente. L'onorevole Buttini ha facoltà di parlare.

Buttini. Mi pare questa la sede opportuna per rivolgere anche a nome dei colleghi ed amici, onorevoli Delvecchio e Garelli, due raccomandazioni, o per meglio dire, due eccitamenti all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Il primo di essi concerne la ferrovia da Alessandria a Cavallermaggiore.

La galleria dei *Reineri* che trovasi in vicinanza della città di Alba da vari anni minaccia rovina.

Sin dal 1879 la deputazione provinciale di Cuneo, avvertita dall'ufficio tecnico provinciale, richiamava l'attenzione dell'amministrazione ferroviaria sul pericolo che offriva tale galleria, scavata senza previi munimenti, ai piedi di una col-

lina esposta all'azione corrosiva del Tanaro che scorre a poca distanza.

Passarono vari anni; l'azione corrosiva del Tanaro si spiegò sempre più, ma le desiderate e richieste riparazioni non furono mai eseguite.

Ultimamente il pericolo si riconobbe imminente: e perciò si addivenne ad un puntellamento, e si stabilì inoltre un sistema di sorveglianza continua per avvertire ogni menomo moto di questo puntellamento.

Siffatte precauzioni potranno forse per il momento sembrare sufficienti a quegli ingegneri ferroviari che calcolano sulle formole le garanzie ed i pericoli della vita umana; ma è certo altresì che le popolazioni della provincia e specialmente di quei circondari che non hanno altro allacciamento col mare e con la grande arteria ferroviaria del regno che le linee Alba-Alessandria e Castagnole-Asti, non possono a meno, dacchè sanno che la sicurezza del passaggio tutta dipende dalla resistenza del puntellamento e dall'assiduità ed esattezza della sorveglianza, di stare in una continua apprensione sia per la vita dei viaggiatori, sia per i loro interessi commerciali.

Prego quindi vivamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici di ben ponderare la gravissima responsabilità che su di lui pesa per il protrarsi di questo stato di cose, e di fare in modo che quel progetto di definitiva riparazione o anche ricostruzione e trasloco di questa galleria, che in un'ultima nota dell'ispettorato si diceva essere già pressochè pronto, sia al più presto tradotto in atto, affinchè la nostra provincia che pur fece tanti sacrifici per la ferrovia *Cavallermaggiore-Alessandria*, possa esser tranquilla quanto alle condizioni dell'esercizio di questa linea.

E passo al *secondo* eccitamento. Ben ricorderà l'onorevole ministro che sino dal gennaio 1885, e precisamente anche a nome degli onorevoli colleghi Garelli e Del Vecchio, ebbi a svolgere un'interrogazione per pregarlo di sollecitare i lavori della stazione di *Bastia*, necessaria per il compimento della rete ferroviaria della provincia di Cuneo, indispensabile per il complemento della ferrovia sotto alpina da Cuneo a Mondovì e Saluzzo.

In esecuzione di quelle promesse si eseguirono gli studi della nuova stazione e dei relativi raccomandamenti; questi studi anzi già riportarono la regolare approvazione: ma intanto sono oramai passati due anni dalla fatta promessa, un anno e più dal compimento degli studi, senza che siano seguiti gli appalti, nè si siano affidati i lavori alla società Mediterranea.

Insomma in nessuna guisa ebbe sin qui principio l'opera; eppure, ben vede l'onorevole ministro che a quest'ora già si sarebbe dovuta incominciare, se si volevano e dovevano realizzare le promesse allora fatte, nel senso che la stazione dovesse trovarsi ultimata e disposta pel pubblico servizio non più tardi del giorno in cui si sarebbe aperta all'esercizio la ferrovia Cuneo-Mondovì.

Attualmente possiamo esser quasi sicuri, in base ai recenti contratti stipulati coll'impresa assuntrice, che la ferrovia Cuneo-Mondovì sarà aperta al più tardi fra dodici mesi; or bene, è impossibile che entro così breve termine sia aperta all'esercizio la stazione di Bastia, a meno che i lavori della medesima siano immediatamente cominciati e condotti in modo energico ed attivo.

Prego pertanto l'onorevole ministro di non dimenticare le promesse così solennemente fatte al Parlamento ed alla rappresentanza della provincia, e di emanare perciò quegli immediati ed energici provvedimenti che siano più opportuni ed efficaci accchè questi lavori non siano ulteriormente ritardati. Insieme coi colleghi attendo da lui una risposta che rassicuri quella provincia che ha tanto interesse, e nello stesso tempo tanto diritto, alla pronta apertura di questa stazione di allacciamento (*Bene!*).

Presidente. L'onorevole Amadei è presente?

(*Non è presente.*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli.

Galli. Mi perdoni l'onorevole ministro, se malgrado l'ora tarda, insisto nelle interrogazioni; ma io lo debbo, per quanto riconosca che l'argomento sia doloroso a me e spiacevole a lui.

In nome dei comuni di Sesto al Reghena, Castions, Gruaro ed altri, ebbi incarico già di presentare una petizione alla Camera. Essi non ricordano forse, quegli industriosi comuni, che quella per cui procedono le petizioni è una vera *via crucis*, e che agli archivi, al Ministero od alle Commissioni cadono sempre nel nulla e l'oblio le copre con la sua notte. Ed è appunto per non fare il silenzio complice dell'oblio in una questione di giustizia, che ricordo la petizione dei comuni accennati e rilevo la voce di dolore, la parola di protesta per una ferita che non potrà essere rimarginata.

Trattasi in particolare del tracciato per la linea Portogruaro Casarsa ed in generale della linea Venezia-Portogruaro-Casarsa. L'onorevole ministro, meglio che io non le spieghi, conosce le ragioni per le quali quei comuni desideravano che la linea, destinata a congiungere Venezia colla

Pontebba, fosse la più diretta, la più breve, riuscisse meno costosa allo Stato, e meglio favorisse gli interessi del paese col suo chiaro carattere di linea internazionale.

Il ministro inviò una Commissione, la quale non sorvegliata, ha deciso diversamente da quello che pareva a quei comuni ed a tutta la provincia di Venezia logico e giusto.

Il ministro sa pure che il Consiglio di Stato, cui ricorse la deputazione provinciale di Venezia, rispose in modo favorevole alle domande dei comuni che mi onoro di difendere. Qual meraviglia che quei comuni sperassero nella equità del Governo e che la provincia di Venezia credesse di vedere esaudite le sue domande, per le quali non aveva badato a sacrifici pecuniari e che avevano per iscopo di favorire un interesse nazionale?

Ora un decreto reale è venuto a terminare la questione.

L'ha tagliata invece che scioglierla; ma ha chiusa al buon diritto ogni via di ricorso!

Che cosa fare? Ai corpi amministrativi della provincia toccherà di rispondere. Intanto è mio dovere di notare che resta ancora un'altra questione, giusta del pari, pregiudicata anch'essa, ma che è necessario di risolvere.

È la questione che concerne l'armamento della linea intera Mestre-Portogruaro-Casarsa.

L'onorevole ministro fece sapere che l'armamento della linea sarebbe convenientemente migliorato, come richiede quella importanza internazionale che in essa si avrebbe dovuto costantemente riconoscere.

E con ciò il Governo cadrebbe in un difetto di logica. Si potrebbe dire: dal momento che riconoscete il dovere di armare la linea in modo diverso da quello usato nel costruirla, che cioè ne riconoscete la importanza internazionale, e cessate di considerarla d'interesse locale, voi dovete per una ragione di più ritornare su tutta la questione, accettare la domanda dei comuni per i quali parlo, della provincia di Venezia per cui reclamo, e correggere il difetto della costruzione viziata.

Quanto sarebbe bello che l'onorevole ministro, dimenticando il passato, volesse dare completa ragione ad una giustizia evidente!

Ad ogni modo, per la seconda delle domande mie, conosco già le buone disposizioni dell'onorevole ministro e confido ch'egli vorrà, a complemento (non voglio dire a correzione) del reale decreto emanato, dare intorno all'armamento della linea Mestre-Portogruaro-Casarsa quei pubblici schiarimenti che valgano a soddisfare la provincia di

Venezia, e con me, gli onorevoli deputati che la rappresentano.

Un'ultima interrogazione, dacchè parlo di ferrovie. Sarei grato all'onorevole ministro se volesse darmi buoni affidamenti, circa al completamento della linea ferrata che deve congiungere la stazione terrestre di Chioggia al porto.

Chioggia è una città industriosa con una popolazione patriottica, ardita, intelligente, intraprendente, forte di quella volontà per cui i popoli vincono la sventura e risorgono. All'avvenire essa guarda con sicurezza, perchè l'avvenire è dei gagliardi e dei lavoratori; e Chioggia è lavoratrice gagliarda. L'aiuti dunque in ciò che deve la iniziativa del Governo, e ne raccoglierà i frutti migliori.

Anche a questo proposito spero di avere informazioni dall'onorevole ministro, le quali corrispondano ai voti ed alle domande di quella generosa popolazione.

Presidente. L'onorevole Franceschini ha facoltà di parlare.

Franceschini. In una domanda che fu presentata all'onorevole ministro qualche tempo indietro, furono dettagliate e motivate le considerazioni per le quali è provata la necessità, l'utilità e l'opportunità di una stazione a Campello sul Clitunno, nella strada ferroviaria tra Spoleto e Foligno. Le considerazioni in appoggio a quella domanda sono ben note all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e non starò quindi a ripeterle ora. Io gli faccio solamente preghiera di volerle prendere in benevolo esame, e quanto prima è possibile provvedere acchè sia costruita quella stazione che ho testè ricordata.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Come ho già partecipato agli onorevoli Ercole e Di Gropello, per la stazione di Alessandria, di cui ha parlato l'onorevole Oddone, una parte del progetto è già presentata: in essa si contempla un piano caricatore ed un certo sviluppo di binario. Il resto del progetto, che comprenderà un altro sviluppo di binario, e credo anche tettoie, è necessario metterlo d'accordo coll'insieme della stazione.

Ma esso non è per anco compiuto: appena però che lo sia, ne sarà sollecitata l'esecuzione; giacchè l'amministrazione delle ferrovie ha compresa l'importanza di collegare fin d'ora tanto i piani caricatori, quanto i binari nella stazione di Alessandria, stazione importantissima per se stessa ed importantissima poi per il transito, il quale cre-

scerà di intensità coll'apertura della succursale dei Giovi.

L'onorevole Oddone ha posto il quesito se non convenisse perciò anche una stazione di smistamento: ma questa è una questione delicata assai, avendo l'amministrazione proposto già di fare una stazione analoga a Novi, dove sembra più indicata. Ad ogni modo, indipendentemente dalla stazione di smistamento, l'ampliamento della stazione di Alessandria lo credo indispensabile.

L'onorevole Tegas ha ricordato che un anno e mezzo fa disse come per Torino necessitassero dei lavori alle officine, un secondo binario sulla strada di Novara-Milano, ed un terzo binario sulla strada Torino-Trofarello.

Ora, quanto alle officine di Torino, il lavoro procede molto alacramente, e si spenderà all'uopo una fortissima somma. Compiuta l'officina avremo anche il vantaggio di poter adoperare tutta l'area delle officine attuali per ampliamento della stazione di Torino, ecc. Il secondo binario sulla via di Novara-Milano si sta costruendo; dell'altro sulla via di Pinerolo ne ho già discusso. E in quanto al terzo binario tra Torino e Trofarello, credo pure che sia necessario di farlo. E siccome i fondi ascendono a circa 33 milioni annui, e sono stanziati per quattro anni consecutivi (allegato B), non è a dubitare che queste opere, se non si sono potute compiere entro quest'anno, potranno ottenere la loro esecuzione completa ne gli anni venturi, mediante i fondi stanziati.

Ora una delle opere che sarà fatta pure con questo fondo, è appunto quella del ponte sulla Trebbia di cui ha parlato l'onorevole Ruspoli. Di esso il progetto è già pronto, e si procederà senz'altro agli atti di appalto, onde la costruzione possa essere sollecitamente intrapresa; e così, in un tempo che spero non lontano, potrà la provincia riottenere quel ponte, che è ormai tempo di renderle.

L'onorevole Reale ha parlato della linea Siracusa-Licata.

Non era forse questo il capitolo nel quale avrebbe dovuto parlarne; ma poichè egli ha già detto quello che desiderava, così gli darò qui, senz'altro, una risposta.

Egli ha rilevato che la stazione provvisoria di Noto non si trova in troppo buone condizioni.

L'onorevole Reale deve però sapere che questa stazione fu fatta perchè, aderendo ai voti della città e della provincia, il Governo acconsentì ad una variante nell'intento di avvicinare tra loro la città e la stazione. Ma nello stesso tempo la città voleva che, prima che fosse compiuta la va-

riante, e quindi la stazione definitiva, la linea venisse aperta al pubblico servizio.

E poichè per tal modo si veniva a trarre immediatamente profitto da un ingente capitale impiegato, il Governo vi acconsenti alla condizione che fosse fatta una stazione provvisoria a spese della città, alla quale non fu dato che un piccolo contributo.

Fattasi la stazione provvisoria, non son restati addietro i lavori per la definitiva, ai quali si sopperisce coi fondi che sono stanziati in bilancio: che se l'opera non procede a grande velocità, se ne ritrovi la cagione nella non larghezza dei fondi suddetti.

Ove peraltro in questi ultimi tempi si fosse verificato un rallentamento di lavori non giustificato, sarà mia cura non soltanto di impedire che continui questo stato di cose, ma di prendere anche gli opportuni provvedimenti per affrettare la desiderata costruzione. L'onorevole Reale ha pure trattato la questione dei binarii al porto di Siracusa e di Licata.

In quanto al porto di Licata, i lavori relativi al binario sono già iniziati; ma vi si incontrano quelle difficoltà, cui ho accennato alcuni giorni sono, parlando di tale impresa.

Riguardo al binario nel porto di Siracusa era necessario, prima di eseguirlo, di rafforzare la banchina; lo che ha portato un indispensabile indugio.

L'onorevole Reale ha finalmente parlato dei treni.

In genere, su tali linee non si fanno più di due o tre treni al giorno, a meno che il Governo non richieda conforme al contratto un treno di più per l'aumento del traffico.

Nondimeno vedrò se, spostando gli orari, si potrà migliorare il servizio anche in quella provincia; giacchè l'onorevole Reale, non soltanto del numero dei treni, ma anche degli orari ha inteso parlare.

L'onorevole Solimbergo ha parlato della stazione d'Udine, che è una stazione d'importanza internazionale, dove è necessario di costruire la tettoia. Ora, il progetto per la tettoia è già approvato e definitivo, ma non si è potuto mettervi mano perchè l'esecuzione di essa è subordinata al fabbricato dei viaggiatori. Questo fabbricato ora è quasi compiuto; ed appena lo sarà del tutto, credo che si intraprenderà la costruzione della tettoia, della cui necessità l'amministrazione è convinta. Spero quindi che l'onorevole Solimbergo vorrà dichiararsi soddisfatto.

L'onorevole Buttini ha richiamato l'attenzione

del ministro sulla galleria che trovasi sulla strada Alessandria-Cavallermaggiore, affinchè essa sia presto riparata. Io tengo conto della sua raccomandazione. Egli sa che c'è già il progetto di consolidamento dei rivestimenti e l'indugio è cagionato soltanto dalla necessità di determinare la pressione esercitata dal terreno, onde poter fare questo consolidamento in modo conveniente. Quanto alla stazione di Bastia l'onorevole Buttini ha perfettamente ragione; e quindi conviene ormai che il progetto, che credo definitivo, sia eseguito troncando ogni indugio, ed appaltando l'opera affinchè essa possa esser compiuta insieme alla linea Cuneo Mondovì, o almeno ne possa essere compiuta quella porzione, che può interessare il transito della linea nuova.

L'onorevole Galli ha alluso di nuovo alla questione omai irrevocabilmente definita del tracciato della ferrovia Portogruaro-Casarsa, ma lo ha fatto per chiedere in qual modo crede il Governo di armare questa linea. Benchè la sua domanda non si riferisca al capitolo in discussione, pure sono lieto di rispondergli subito che il Governo ha deciso di armarla in modo che possa servire anche a treni rapidi e al grande traffico.

Questo si otterrà armando la strada con rotaie di 36 chilogrammi, o con rotaie di 27.60 chilogrammi, aggiungendovi una traversina di più.

Quanto alla sua seconda domanda circa la prolungazione fino al mare della linea Adriatico-Chioggia, ricordo che furono fatti due progetti: uno, che si spingeva fino al porto, l'altro che si arrestava prima di arrivarvi; l'uno e l'altro molto costosi. Essendo molto tempo che me ne sono occupato, non potrei dire ora quale deliberazione sia stata presa.

Ma prenderò le debite informazioni in proposito.

Così pure prenderò in considerazione la domanda per una stazione a Campello Clitunno fra le due stazioni di Spoleto e Foligno. Non so se il progetto sia pronto; ad ogni modo m'informarò sollecitamente, e, dove la creazione di una nuova stazione sia giustificata, essa verrà fatta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli.

Galli. Perdoni il ministro; ma io debbo deplorare il suo silenzio riguardo al tracciato della Portogruaro-Casarsa, e sono costretto a dichiararmi non soddisfatto.

Ringrazio invece per la risposta alla seconda questione, sull'armamento cioè della Mestre-Portogruaro-Casarsa. E in quanto alla terza che riguarda Chioggia, mi affido completamente alle

sue promesse.... che mi permetterò di vigilare perchè diventino realtà. (*Si ride — Bene!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ruspoli.

Ruspoli. Ringrazio il ministro delle informazioni datemi.

Desidero solamente da lui un impegno più formale. Dobbiamo noi aspettare un altro bilancio per ottenere il principio dei lavori, ovvero il ministro ha già i mezzi da poter dare le opportune disposizioni per il principio di questi lavori?

La questione seria è di avere i mezzi da potere eseguire i progetti ed è su questo punto che io chiamerei l'attenzione del ministro e desidererei avere una risposta che valesse a disperdere ogni diffidenza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Oddone.

Oddone. Io mi dichiaro completamente soddisfatto della rassicurante risposta dell'onorevole ministro e dei provvedimenti che sarà per prendere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Reale.

Reale. Vorrei dichiararmi soddisfatto delle parole del ministro, ma egli non mi ha dato veramente quelle assicurazioni che io desiderava.

Io so che il Genio civile ha trasmesso il progetto definitivo del binario dalla stazione al porto al Ministero; ora desiderava sapere se questo progetto fosse stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e se vi fosse speranza che venisse rimandato all'ufficio del Genio civile e che si potesse in tempo più o meno vicino aspettarne la esecuzione. E domandava pure se il tronco da Noto a San Paolo, i cui studi sono stati fatti e il cui progetto è stato approvato e reso esecutivo, fosse sperabile di vederlo una buona volta incominciato.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Dirò all'onorevole Ruspoli come, per iniziare le opere, non sia nemmeno necessario che io abbia i fondi iscritti su questo bilancio, perchè, trattandosi di opere straordinarie, basta che abbia lo stanziamento nel bilancio prossimo, quando sarà il caso di pagare. Quindi si può impegnare il lavoro anche se non si avessero i fondi, i quali però credo che non manchino nemmeno nel bilancio corrente.

Quanto all'onorevole Reali, io non ho sentito che pochissime parole del suo discorso. Ho afferrato qualche parola così a volo, e ho cercato

poi d'indovinare ciò che egli pensava di dirmi. Quanto al sapere se il progetto per le banchine sia stato approvato o no dal Consiglio superiore non potrei rispondere ora all'improvviso; ma è una notizia che gliela potrò dare. Certo è che, fatto il progetto, si procederà nell'esecuzione.

Quanto poi all'altra domanda del tronco di ferrovia, essa spetterebbe veramente ad un altro capitolo; ma poichè egli ne ha già parlato, rispondo subito che non v'è alcuna ragione per indugiare. Anzi l'onorevole Reali non ignora come mio proposito sia quello di affrettare l'appalto di tutti i tronchi che si trovano sopra linee già iniziate; e appunto codesta linea è iniziata dalle due parti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Solimbergo.

Solimbergo. L'osservazione dell'onorevole ministro, che l'esecuzione del progetto per la tettoia è subordinata, se ho bene udito, all'ampliamento del fabbricato viaggiatori che è ora quasi compiuto, è ragionevole, e perciò io mi limito a ringraziarlo della sua risposta, che vorrà, cioè, provvedere subito alla costruzione della tettoia, e che farà, per ciò, attive premure alla Società esercente la rete Adriatica.

Ricordi però l'onorevole ministro che io ho accennato a un complesso di provvedimenti che si riferiscono a quella stazione rimasta finora in uno stato così miserevole; i quali provvedimenti si collegano e sono del pari richiesti dalle convenienze più ovvie ed urgenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Marzo.

Di Marzo. Io mi era iscritto su questo capitolo, ma poi ho ritirato la mia iscrizione per non tediarla Camera con la solita raccomandazione all'egregio ministro. Mi limito quindi a fare una categorica domanda all'onorevole ministro ed è la seguente:

Nella somma stanziata in questo capitolo vi è compreso l'ammontare della spesa per l'ampliamento della stazione di Nocera de' Pagani?

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. È compresa nell'allegato B anche la spesa per l'ampliamento della stazione di Nocera de' Pagani, il quale finora non si è potuto fare per la questione sorta se la stazione deve essere solamente ampliata o anche dislocata.

Di Marzo. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti, pongo a partito il capitolo 132 in lire 34,450,000.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

Capitolo 133. Spese per l'acquisto di nuovo materiale mobile per le linee in esercizio delle tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula (Articolo 2 della legge 27 aprile 1885 n. 3048, serie terza, lire 7,500,000.

(È approvato).

Essendo molti gli oratori iscritti sul capitolo 134 ed ultimo, il seguito della discussione di questo bilancio è rimandato a domani.

Presentazione di relazioni e di un disegno di legge.

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

De Zerbi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Proroga dell'articolo 18 della legge per il bonificamento della città di Napoli.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Perrone-Paladini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Perrone-Paladini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge, per la esenzione da ogni tassa della tombola promossa dal municipio di Roma nella epidemia colerica.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Magliani, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per l'abolizione della Cassa militare, e pel passaggio al bilancio dello Stato degli oneri che ne conseguono. (*Segni di approvazione*).

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito.

Si stabilisce il giorno per lo svolgimento di alcune domande d'interrogazione e d'interpellanza.

Presidente. Prego l'onorevole ministro di grazia e giustizia di voler dichiarare se, e quando intenda rispondere alla domanda d'interrogazione dell'onorevole Bonajuto annunciata nella seduta di sabato.

Tajani, ministro di grazia e giustizia. Dopo i bilanci.

Presidente. Onorevole Bonajuto, l'onorevole ministro propone che lo svolgimento della sua interrogazione abbia luogo dopo esauriti i bilanci.

Bonajuto. Dopo il bilancio dei lavori pubblici?

Presidente. No, onorevole Bonajuto, dopo la discussione di tutti i bilanci.

Bonajuto. Vi sono dei fatti che la Camera ed il paese hanno il diritto di conoscere, ed un ministro, a cui sta veramente a cuore il retto andamento della giustizia, dovrebbe subito affrontare la discussione.

Rimandare la mia interrogazione alle calende greche, vuol dire che il ministro ha paura che il paese conosca cose gravissime.

Presidente. Onorevole Bonajuto, se non accetta la proposta del ministro, interrogherò la Camera.

Bonajuto. No; ritiro la mia interrogazione, perchè ripeto che il ministro non volendo rispondere, ha paura (*Rumori*) delle rivelazioni che potrei fare nell'interesse della pubblica moralità oltraggiata.

Presidente. Onorevole Bonajuto, si limiti a dichiarare se mantenga o ritiri la sua interrogazione.

Bonajuto. La ritiro, ma con questo significato.

Presidente. La ritira, sta bene.

L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di dichiarare se e quando intenda rispondere alla domanda d'interpellanza dell'onorevole Comin e alla domanda d'interrogazione dell'onorevole Coccapieller annunziate nella seduta di sabato.

Deprctis, presidente del Consiglio. Esaurita la discussione del bilancio dei lavori pubblici, risponderò alla interpellanza dell'onorevole Comin, e subito dopo alla interrogazione dell'onorevole Coccapieller.

Presidente. L'onorevole Comin non è presente; s'intende che accetta.

Acconsente, onorevole Coccapieller, alla proposta del presidente del Consiglio?

Coccapieller. Io deploro la risposta dell'onorevole ministro dell'interno, perchè ciò significa rimandare le interrogazioni alle calende greche... (*Rumori*).

Presidente. Onorevole Coccapieller, si limiti a dichiarare se accetta la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio, altrimenti deciderà la Camera.

Coccapieller.... forse il bilancio dei lavori pubblici porterà ancora una discussione di quindici giorni. (*ilarità*) E forse per impedire che i cittadini possano usare dei loro diritti, il presidente

del Consiglio rimanda la mia interrogazione; così fa una seconda edizione di quello che ha proposto nella sera del quattro. (*Rumori*).

Presidente. Ma dichiarare se accetta o no la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio.

Cocciapieller. La debbo accettare per forza maggiore, ma non mi piace. (*ilarità*).

Presidente. Sta bene.

Svolgimento di una domanda d'interrogazione del deputato Turi.

Presidente. Nella seduta di sabato venne annunciata anche un'interrogazione dell'onorevole Turi, indirizzata al ministro della guerra. È la seguente:

“ Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole ministro della guerra sulle disposizioni date o provocate onde, in mancanza d'un cavo telegrafico, possa tenersi e tenere al corrente il paese sugli avvenimenti di Massaua. ”

Brin, ministro della marina. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Brin, ministro della marina. Questa interrogazione riguarda esclusivamente il ministro della marina, che provvede al servizio delle amministrazioni postali e telegrafiche in Mar Rosso e non il ministro della guerra. Io, per mia parte, sarei disposto anche a risponder subito, se la Camera lo credesse.

Presidente. Se la Camera lo consente, l'onorevole Turi ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

Turi. Quello che ha detto l'onorevole ministro della marina corrisponde ad un mio desiderio. Intendevo rivolgere la mia interrogazione al Governo, in generale; ma l'ho rivolta principalmente al ministro della guerra: perchè essendo egli il capo diretto delle nostre forze militari a Massaua, doveva egli rispondermi della mancanza di notizia.

Sono, oramai, circa 8 anni che la nostra bandiera sventola ad Assab (e la distanza è pochissima tra Assab e Perim; credo soltanto 35 miglia), e nessun cavo telegrafico mette in comunicazione Assab con Perim; quindi, Assab resta fuori delle comunicazioni con l'Italia.

Corre il terzo anno in cui, incontrastati, inalberammo la nostra bandiera a Massaua, a circa 300 miglia di distanza da Perim, e non si è posto un cavo telegrafico sottomarino che congiungesse Massaua con Perim; e quindi, questo nostro lontanis-

simo possedimento non si trova in comunicazione diretta con la madre patria. E ciò, non ostante le istanze di deputati, tra cui ricordo benissimo le ripetute interpellanze dell'onorevole Solimbergo.

Signori, or sono pochi mesi che la squadra inglese, comandata dall'ammiraglio Dowel, occupava Port Hamilton. Non erano scorse 24 ore e si vide arrivare in quella parte una nave che portava un filo telegrafico, della lunghezza di 450 miglia marine, che corrispondono, presso a poco, a 800 chilometri, per congiungere Port-Hamilton, che è al sud della Corea, con Shanghai, che è in China. Ma non insisto su questo punto perchè non credo che sia questo il momento di far lamenti o recriminazioni, sempre inopportune, quando la patria si trova di fronte al nemico.

Io stesso che deplorai la nostra attuale politica coloniale da Assab a Massaua, combattendola con tutte le deboli forze mie, e se qualcuno ha letto per caso i miei poveri scritti in proposito, ha potuto constatarlo; io stesso dico che oggi, dopo i fatti avvenuti, non possiamo che essere tutti uniti in un sol pensiero, in un sol desiderio, quello cioè che le nostre valorose truppe occupino di nuovo tutti i nostri possedimenti africani, e che sostengano a qualunque costo i nostri diritti, e ciò per onore della nostra bandiera.

Non v'è dubbio alcuno che se i fatti avvenuti molto ci contristarono, non è men vero che ogni esagerazione per un piccolo fatto d'arme sarebbe inopportuna e dannosa. Il sangue versato dai nostri soldati in Africa, che morirono combattendo valorosamente, sterminando forse a migliaia le barbare orde che li aggredirono in una gola di montagne irte ed altissime, è una novella foglia d'alloro che s'intreccia alla gloriosa nostra bandiera.

Io che ho visto partire i soldati per l'Africa, accompagnati dal pianto delle loro madri, (*Rumori*) quando già conoscevano i fatti avvenuti, io che ho letto nel loro entusiasmo, tutto il sentimento patriottico e militare che li eccitava ad andare a vendicare i loro fratelli morti, io stesso ho esultato, mi sono sentito anche più orgoglioso di essere anche io soldato d'Italia!

Presidente. Ma venga alla sua interrogazione.

Turi. Io non so se ai fatti enunziati alla Camera dall'onorevole presidente del Consiglio ne siano seguiti degli altri più importanti; ma è certo che noi siamo da sette lunghissimi giorni senza ulteriori notizie. Ora se il Governo avesse provveduto, sia coll'ordinare al console di Aden, sia a quello di Suez, di mandare navi per portare dei dispacci, forse a quest'ora molte famiglie

sarebbero rassicurate sulla sorte toccata ai loro cari, e lo stesso Governo sarebbe in grado di fare comunicazioni alla Camera ed al paese.

Io so che è già stata stipulata una convenzione con la Società Perelli per mettere il cavo telegrafico tra Massaua e Perim, ma so che per ciò occorrono dei mesi. Perciò domando all'onorevole ministro della marineria se noi dobbiamo continuare in questo stato di cose, vale a dire che le notizie ci giungano ogni otto giorni come per il passato.

Io credo che se si ordinasse un servizio giornaliero, od almeno ad intervalli di un giorno, di navi, che andassero a Perim, a portare i dispacci, la Camera ed il paese sarebbero messi al corrente delle notizie importanti, trasmesse dal generale comandante le nostre truppe nell'Africa.

Io ho fatto questa osservazione nell'interesse di tutti e spero che l'onorevole ministro della marineria troverà giuste queste mie domande.

Presidente. L'onorevole ministro della marineria ha facoltà di parlare.

Brin, ministro della marineria. L'onorevole Turi ha parlato di nuovo della mancanza di un cavo telegrafico sottomarino, che colleghi Massaua ed Assab con una delle stazioni telegrafiche, che sono in comunicazione con la grande rete telegrafica europea, vale a dire con Perim o con Aden.

Questa questione è già stata trattata varie volte in questa Camera, ed anche recentemente.

Il mio collega ministro dei lavori pubblici, cui riguarda questa questione, ha già dato alla Camera le spiegazioni occorrenti.

Io mi limiterò quindi a rispondere all'altra parte della interrogazione, a quella cioè che riguarda le comunicazioni per mezzo dei piroscafi. L'onorevole Turi ha osservato che sono 7 giorni che noi manchiamo di notizie da Massaua, e vorrebbe conoscere quale servizio di corrispondenze con Massaua noi abbiamo.

Dirò in poche parole come sia regolato il servizio postale e telegrafico fra l'Italia e le coste del Mar Rosso. Due anni di esperienza hanno dimostrato che il mezzo più celere di corrispondenza fra l'Italia e Massaua, e viceversa, è quello di valersi dei piroscafi della " *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* ", che partono settimanalmente da Brindisi il lunedì mattina ed approdano ad Aden fra il martedì ed il mercoledì della settimana successiva.

Il generale comandante le nostre forze a Massaua ha anzi raccomandato di non valersi in massima di altri mezzi perchè tutti men rapidi.

Il viaggio dei vapori italiani e francesi è meno

sollecito di quello fatto con i piroscafi della Peninsulare perchè questi non devono percorrere il Canale di Suez.

Infatti il postale inglese che parte da Brindisi, il lunedì mattina, con la *valigia delle Indie*, non va a Porto Said, ma ad Alessandria d'Egitto. Colà giunto, consegna la valigia postale che prosegue subito con ferrovia per Suez. Ivi giunto trova pronto altro piroscafo della Peninsulare che parte immediatamente per Aden con un vantaggio di almeno due giorni su tutti gli altri piroscafi che transitano pel canale di Suez.

I piroscafi della Peninsulare non approdano però a Massaua, e perciò è necessario che la posta per i nostri possedimenti in Mar Rosso sia ritirata ad Aden ove giungono in coincidenza i due postali della Peninsulare che vengono dall'Italia diretti alle Indie e questa coincidenza avviene fra il martedì ed il mercoledì di ogni settimana. Venne presentato al Parlamento un disegno di legge per organizzare su tali basi il servizio postale nel Mar Rosso; ma quel disegno presentato dal mio collega dei lavori pubblici non venne riferito dalla Commissione parlamentare, e quindi non venne nemmeno in discussione. Ma intanto il Ministero di marineria ad assicurare tale servizio postale noleggiò due piroscafi il *Venezia* e *Palestina* appartenenti alla Società di navigazione generale, i quali piroscafi si alternano nel servizio postale settimanale fra Massaua, Assab, Aden e viceversa.

Uno dei due piroscafi, *Venezia* e *Palestina*, alternativamente parte da Massaua nel pomeriggio di ogni sabato, il lunedì mattina approda ad Assab ove fa breve fermata, e nel mattino del martedì giunge ad Aden.

Con l'itinerario stabilito si ha il vantaggio di avere sempre disponibile a Massaua, per qualunque misura eccezionale o d'urgenza, uno dei due piroscafi postali del Mar Rosso e ciò indipendentemente dalle navi da guerra *Scilla* ed *Europa* le quali tuttechè destinate a speciale servizio di Massaua possono sempre essere inviate in missione ad Aden od a Perim per trasmettere telegrammi ed attendervi le risposte del Governo.

Giova ancora notare che nelle circostanze attuali il comando di Massaua poteva disporre del piroscafo *S. Gottardo* che è giunto a Massaua il 24 gennaio p. p.

Infine dirò che quando si tratta di comunicazioni telegrafiche di molta urgenza le autorità di Massaua possono fare approdare i piroscafi di cui dispongono a Perim anzichè ad Aden e così gua-

dagnare 12 ore circa nella trasmissione dei telegrammi

E di fatti il piroscalo *Venezia* che trasmise il telegramma relativo ai fatti d'armi del 25 e 26 gennaio approdò a Perim mentre che l'altro piroscalo il *Palestina* fece in quella circostanza il suo viaggio regolare toccando Aden.

In conclusione i nostri possedimenti a Massaua sono a 30 o 35 ore di distanza dalla stazione telegrafica di Perim; e quel comando non manca e non mancava in questa circostanza di piroscali per mettersi in comunicazione con quella stazione telegrafica. (*Commenti*).

Ora perciò se da sette giorni, come osservò l'onorevole interrogante, quel comandante non ha mandato altra notizia, ciò non può attribuirsi a mancanza di mezzi per mettersi in comunicazione telegrafica con noi; è proprio il caso di dire che là sono più tranquilli di noi (*Bravo! a destra — Commenti a sinistra*) e che quel comandante ha creduto che non facesse bisogno di mandare altre notizie.

È anche il caso di applicare il proverbio: *nessuna notizia, buona notizia*. (*Commenti a sinistra*). Io credo che la ragione ci porti ad interpretare così questo silenzio e mi pare che non ve ne sia alcuna da trovare tanto lenti questi mezzi di comunicazione coi nostri possedimenti di Massaua. Si sono fatte guerre molto più serie di questa con comunicazioni molto meno rapide; si è fatta la guerra di Crimea e non vi era telegrafo; nel 1858 successe l'insurrezione delle Indie e ad una di stanza, molto più grande dalla metropoli, e non vi era telegrafo, e in mancanza di piroscali rapidi si mandavano le truppe con bastimenti a vela.

Quindi non bisogna poi esagerare questa condizione di cose. (*Ha ragione! a destra ed al centro*).

Devo poi dire alla Camera che il Governo, benchè non sia stato richiesto, ha mandato già due bastimenti celeri, che sono il *Barbarigo*, ed il *Provana*. Il *Barbarigo* è partito domenica da Messina, dimodochè fra sette giorni sarà arrivato; ed adesso è partito già anche il *Provana*. Cosicchè oltre i piroscali partiti che già sono a disposizione di quel comando, esso all'infuori dei sei bastimenti da guerra destinati al servizio militare, potrà ancora disporre di queste due nuove navi a vapore da guerra e celeri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Turi per dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta avuta.

Turi. Sono molto grato all'onorevole ministro della marina di avere avuta la cortesia di

comunicarci il modo con cui è fatto il servizio postale fra l'Italia e Massaua.

Non so peraltro comprendere come avendo il generale Genè a sua disposizione, oltre le navi da guerra, che sono la *G.ribaldi*, l'*Europa*, la *Scilla* ed il *Mestre*, altri due bastimenti, non abbia potuto dopo il primo telegramma, per dappiù poco chiaro, mandarne un altro più particolareggiato che riconfermasse uno scontro poco fortunato per le armi nostre, o modificasse il primo, come da qualcuno oggi si interpreta.

Egli è certo che se ciò avesse fatto si sarebbe mitigata la grave impressione prodotta nel paese da quell'inaspettato annunzio, impressione, ripeto, che io, militare, non partecipo, per quanto ne sia addolorato.

Il fatto di Saati, da quel che ne sappiamo finora, non può essere considerato che come un episodio di guerra, ed è troppo naturale che nella guerra ci sieno dei morti. Trovo però che, sia nel caso di vittoria, che di sconfitta dei nostri, il Governo avrebbe dovuto avere o procurare i mezzi per essere meglio ed al più presto informato.

Il Governo ha fatto il suo dovere nel mandar navi, ma non ha ordinato al generale comandante le nostre forze d'Africa di mandare ulteriori notizie. E se il generale aveva tante navi e tutti i mezzi di telegrafare novellamente al Governo dopo 30 ore, come Ella dice, onorevole ministro, non si comprende come non l'abbia fatto, sia nel caso di una vittoria che di una sconfitta.

Con ciò non intendo punto di censurare chi ha tutta la responsabilità del comando, non essendo mia abitudine il farlo senza essere bene al corrente dei fatti; ma appunto perchè Ella, onorevole ministro, asserisce esservi tante navi a disposizione, mi fa meraviglia, e ciò impressiona il paese, che dopo tanto tempo tante famiglie non possano acquietarsi sulla sorte toccata ai loro cari, e che il Governo sia ancora in attesa di chiare e precise notizie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

Brin, ministro della marina. Io dico la verità, il generale Genè ha tale responsabilità che il Governo non ha pensato certo a ordinargli di mandare telegrammi ad epoche fisse, obbligandolo così ad impiegare esclusivamente a questo servizio i piroscali di cui dispone e che potrebbero occorrergli per altre missioni. Quindi io non nascondo che il sentire l'onorevole Turi esprimere così da lontano, senza conoscere ancora i fatti, la sua meraviglia sulla condotta del

generale Genè, mi ha fatto una penosa impressione e non trovo che questo suo giudizio sia giustificato.

Per ciò che riguarda il Governo, esso, come dissi, ha messo a disposizione del comandante delle nostre forze in Mar Rosso i mezzi per comunicare con noi, ma se dopo il suo telegramma del 29 gennaio quel comandante non ha creduto di mandare per ora altre notizie, io non mi sento autorizzato, come l'onorevole Turi, a giudicare a 2000 miglia di distanza, senza conoscere come stanno le cose, la condotta del generale Genè e tanto meno a muovergli una critica.

Proposta del ministro della guerra rispetto ad una domanda d'interrogazione del deputato Coccapieller.

Presidente. Onorevole ministro della guerra, Ella deve dichiarare se e quando intenda rispondere alla domanda d'interrogazione dell'onorevole Coccapieller annunciata nella seduta di sabato.

Ricotti, ministro della guerra. Trattandosi di una questione, direi, tecnica, risponderò dopo esaurito il bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Acconsente, onorevole Coccapieller?

Coccapieller. Trattandosi di una questione tecnica acconsento; però faccio osservare che i nostri soldati sono senza cavalli in Africa, e il Ministero avrebbe dovuto pensare a mandarne non di quelli che manderà ora, ma di quelli che realmente possano servire.

E mi riserbo di dimostrarlo a suo tempo.

Presidente. Sta bene; quando Ella svolgerà la sua interrogazione.

La seduta termina alle 6,50.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Verificazione di poteri (Incompatibilità del prof. Nazzani: Collegio di Parma).

2. Seguito della discussione dello stato di pre-

visione della spesa per il Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1886-87. (10)

3. Svolgimento di una interpellanza dei deputati Faldella e Mel al ministro di grazia e giustizia; di una interpellanza del deputato Comin e di una interrogazione del deputato Coccapieller al ministro dell'interno; e di una interrogazione del deputato Coccapieller al ministro della guerra

Discussione dei disegni di legge:

4. Riforma della legge postale 5 maggio 1862 e delle leggi successive. (37)

5. Autorizzazione di speciale concorso dello Stato nella spesa occorrente per lavori di difesa alla spiaggia di Recanati. (69)

6. Trasferimento in Baranello della Pretura mandamentale di Vinchiaturò. (68)

7. Erezione di un monumento in Roma alla memoria di Marco Minghetti. (124)

8. Provvedimenti a favore dei comuni della provincia di Reggio-Emilia danneggiati dall'uragano dei giorni 4 e 5 agosto 1886. (125)

9. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1886 e 1887. (5)

10. Costruzione del sub-diramatore "Vigevano" per distribuire le acque del Po del diramatore "Quintino Sella" nella zona fra il Terdoppio ed il Ticino. (42)

11. Stato di previsione della spesa per il Ministero del tesoro nell'esercizio finanziario 1886 e 1887. (4)

12. Stato di previsione della spesa per il Ministero della marina nell'esercizio finanziario 1886-87. (12)

13. Acquisto di alcuni locali occorrenti per l'Archivio di Stato in Palermo. (129)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1887. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

