

XVI.

TORNATA DI LUNEDÌ 5 DICEMBRE 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il presidente annunzia che ieri l'ufficio di Presidenza e la Commissione estratta a sorte furono ricevuti da S. M. il Re, per la presentazione dell'indirizzo in risposta al discorso della Corona e riferisce alla Camera le parole pronunziate da Sua Maestà. — Il deputato Armirotti interpella l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla mancanza di vagoni e sul servizio ferroviario nel porto di Genova — Risposta del ministro dei lavori pubblici. — Il deputato Mocenni presenta la relazione sul disegno di legge: Obbligo di servizio degli ufficiali in congedo — Il deputato Indelli presenta la relazione sul disegno di legge: Riordinamento dell'amministrazione centrale — Il deputato Zucconi presenta la relazione sul disegno di legge: Abolizione della servitù di pascolo nelle provincie ex-pontificie — Il deputato Reale presenta la relazione sul disegno di legge: Proroga di alcune disposizioni contenute nella legge sul risanamento di Napoli. — Osservazioni sull'ordine dei lavori parlamentari del deputato Lucca e del deputato Menotti Garibaldi. — Il deputato Miceli interroga l'onorevole ministro dell'interno sui recenti disastri avvenuti nella provincia di Cosenza — Il deputato Sprovieri interroga l'onorevole ministro dell'interno sui disastri prodotti dal terremoto in Calabria e specialmente a Bisignano — Analoga interrogazione svolge il deputato Morelli — Risposta del presidente del Consiglio. — Il ministro dei lavori pubblici presenta un disegno di legge per il concorso alle spese idrauliche di seconda categoria. — È annunziata una interrogazione dei deputati Garelli e Chiala all'onorevole ministro degli esteri sulle cause della cessazione del sussidio governativo all'ospizio del Gran S. Bernardo e sulla convenienza di continuarlo — Risposta del ministro degli affari esteri. — Osservazioni sull'ordine dei lavori parlamentari del presidente della Camera.*

La seduta incomincia alle ore 2.35 pomeridiane.
De Seta, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Lanzara, di giorni 10; De' Pazzi di 12; Vaccai, di 6; Baracco, di 15; Miniscalchi di 8. Per motivi di salute, l'onorevole Salandri, di giorni 8. Per ufficio pubblico, l'onorevole Colombo, di giorni 20.

(Sono conceduti).

Presentazione a S. M. dell'indirizzo in risposta al discorso della Corona.

Presidente. Ieri l'ufficio di Presidenza e la Commissione appositamente estratta a sorte, ebbero l'onore di essere ricevuti da Sua Maestà e di rassegnarle l'indirizzo della Camera in risposta al discorso della Corona.

Sua Maestà si compiacque rispondere con le seguenti parole:

“Saluto e ringrazio la Camera dei deputati delle parole che mi ha rivolto, e prego Voi, di essere

interpreti della soddisfazione con la quale accolgo le manifestazioni del Parlamento nazionale.

“ Sul finire della prima Sessione di questa Legislatura, una grave perdita ha afflitto l'animo mio, che ha veduto anche in quella circostanza divisi i suoi sentimenti dalla Camera e dal paese.

“ Niuno più di me ebbe occasione di conoscere, come alla patria ed alle istituzioni fosse stato devoto Agostino Depretis, il quale, prima di chiudere la sua laboriosa carriera, mi diede un'ultima prova di affetto coll'indicarmi quegli che oggi è a capo del Ministero, patriota che ebbe così splendida e ardimentosa parte nel risorgimento italiano, ed i suoi degni colleghi. La cosa pubblica potè così superare un difficile momento senza alcuna incertezza.

“ All'interno e all'estero tutto procede felicemente. L'avvenire dipende dall'opera nostra. Tutti dobbiamo adoperarci per raggiungere il supremo intento del bene del paese, e però ho piena fiducia che la Camera seconderà le iniziative del mio Governo. Con un rigoroso ordinamento dello Stato, ispirato alla missione nazionale, il Parlamento darà prestigio al Governo e gli agevolerà una utile politica all'estero, mentre l'esercito e l'armata, ai quali Voi al pari di me dedicate le più affettuose cure, si apprestano a rispondervi in modo degno delle loro tradizioni e della riconfermata grandezza d'Italia. » (*Vive approvazioni*).

Svolgimento di una interpellanza.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Interpellanza dei deputati Armirotti, Randaccio e Gagliardo al ministro dei lavori pubblici.

Leggo la domanda d'interpellanza:

“ I sottoscritti chiedono di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla mancanza di vagoni e sul servizio ferroviario nel porto di Genova.

“ Armirotti, Randaccio, Gagliardo. »

L'onorevole Armirotti ha facoltà di parlare.

Armirotti. Dispiace a me ed ai miei onorevoli colleghi di dover interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra un argomento tanto vecchio e noioso; ma, nelle attuali circostanze, è pur doveroso il farlo; ed i miei onorevoli colleghi ed io, anche a costo di tediare un tantino la Camera, dobbiamo compiere questo nostro dovere.

E lo compiremo per chiedere una pubblica dichiarazione all'onorevole ministro, sulle misure che intende di prendere non solo per rimediare al male presente, ma per impedire altresì che i fatti

che oggi succedono, e sono da tutti riconosciuti dannosi ai nostri commerci, alle nostre industrie, non abbiano a divenire, perdurando ed aggravandosi come fanno oggi, al commercio ed alle industrie stesse, del tutto esiziali.

Parlo della mancanza di materiale mobile sulle nostre linee ferroviarie, a cui oggi si aggiunge, e laggrava in modo grandissimo, il pessimo servizio!

Questa mancanza è stata notata da molti e molti anni con reclami continui, dalle Camere di commercio, dai municipii, dalle associazioni, dai commercianti ed industriali, nonchè dalla stampa di ogni colore. Ma ai reclami sempre si risponde da anni, con delle buone parole; con delle promesse... lunghe! Con dei confronti statistici sul nostro materiale, della metà o di due terzi minore, nella proporzione chilometrica, che non sia quello di altre nazioni. Tutte queste cose spiegano in parte, ma non attenuano il male! Ma pur tuttavia, calmano per un momento, le querimonie dei danneggiati da questo prolungato stato di cose.

Ma ora, o signori, le cose sono un pochino cambiate; e siccome quegli argomenti si adoperavano da troppi anni, ora si pensò bene di mutarli.

Oggi non è solo la mancanza del materiale, ma è il cresciuto movimento, che si accusa! Del materiale non ne abbiamo ad esuberanza, ma ne abbiamo; ma sono insufficienti le linee, e le stazioni; pel necessario smistamento, create pel movimento di venti, di trent'anni or sono, sono inadeguate agli attuali cresciuti bisogni! E si accusano anche i signori commercianti, perchè non si ritirano a tempo le merci, ma lasciano ingombri i carri, le stazioni, le linee!

Non so comprendere davvero come e dove possano essere nate ora, fresche, fresche, tutte queste ragioni delle Società ferroviarie! Come, ed in virtù di quale miracolo, siasi moltiplicato, da ieri ad oggi, il nostro già così deficiente materiale! E come sia pur cresciuta, da ieri ad oggi, in ragione diretta dei nuovi bisogni, la negligenza dei nostri già si attivi commercianti!

A tutte queste parole delle Società ferroviarie, e dei giornali che vi fanno coro, si possono però contrapporre altre ragioni. Per esempio, se nella stazione di Sampierdarena ed in quella di Novi, giacciono migliaia di vagoni, dipende proprio dalla negligenza dei nostri commercianti?

Dipende da loro negligenza se molte case, molte ditte, hanno merci giacenti alle dette stazioni, da 10, da 15, da 30 e più giorni, e nonostante i giornalieri reclami, le continue proteste, le cause già

intentate all'amministrazione ferroviaria, non possono ritirarle?

O non è più corretto, più vero il dire che, oltre alla insufficienza dello spazio, delle linee morte in queste stazioni, concorre grandemente a cagionare simili ritardi, anche la incapacità e la insufficienza del personale? Personale adibito a difficili mansioni, senza alcuna pratica, ma solo in forza di un esame subito brillantemente, nel quale si pretende che l'impiegato sappia un po' di tutto, meno quello che deve fare sul serio? Come pure vi ha la mala voglia di questo stesso personale, pessimamente pagato, e dal quale si pretende un lavoro improbo, non ragionato, impossibile.

E se poi lo spazio, le linee in queste stazioni, come in altre importanti, sono riconosciute insufficienti ai bisogni dell'oggi, e lo saranno tanto più a quelli di domani, che cosa si pensa, che si intende di fare per rimediarvi?

Si vuole al più presto provvedere, o si vuole adottare il ragionamento che nella sua grande sapienza avrebbe escogitato un alto funzionario, concetto esplicito in queste auree parole risposte a chi reclamava: "Non sono i vagoni che mancano, signori commercianti; ma siete voi che fate venir troppa mercanzia!"

Che se così fosse, noi potremmo rimediare in modo semplice; chiudere col *Duilio*, o con qualche altra nave, la bocca del nostro porto, e così non verranno più le troppe mercanzie; e cesseranno i lamenti, e cullarci coi versi di Giusti: "e la fiaccona generale... farà molto comodo!"

Si vuole o non si vuole rimediare a tanto male? Si può rimediarvi, od hanno ragione coloro che, discutendosi le famose Convenzioni, ammonivano Camera e Governo che i signori banchieri diventerebbero una potenza tale, a cui il Governo stesso non saprà resistere?

E se così non è, come amo di credere, specialmente per l'energia di chi siede a quel banco (*Additando il banco dei ministri*), perchè non si obbligano gli assuntori delle ferrovie a provvedere per quanto spetta ad essi, ed il Governo non provvede, a sua volta, per quanto tocca allo Stato?

Perchè non si ordinano i dovuti ampliamenti, non si provvede il materiale, non si esige un personale ed un servizio sufficiente ed esatto?

O si crede meglio dormire, finchè il commercio prenda altre vie, abbandoni i nostri porti, per quelli più pronti, più comodi, più sicuri di Marsiglia, di Trieste, ecc. ecc.?

E se si ritarderà ancora a rimediare seriamente; se ai giusti reclami, si continuerà a rispondere con parole evasive; con promesse dimenticate appena

fatte, ci avvieremo incontro a grossi guai pel nostro paese, e Governo e Camera assumeranno una ben grave responsabilità, di cui oggi ed in avvenire il paese potrebbe chiedergli stretto conto.

Intanto io domando: chi indennizza l'erario per ciò che potrebbe entrare e non entra nelle casse dello Stato? Chi indennizza i privati per gli immensi danni che subiscono?

Sui piroscafi e sui velieri nel porto di Genova, vi sono migliaia e migliaia di tonnellate di merci, che non possono sbarcarsi, nelle chiatte; e anche queste sono insufficienti, non per volontà dei commercianti, ma pel capriccio dell'autorità che ne limita il numero al disotto del vero e reale bisogno; giacciono pure quantità enormi di mercanzie: altre sono ammonticchiate sotto i capannoni, altre perfino all'aperto, ove deperiscono e si guastano, in attesa che la manna dal cielo, scenda loro in forma di vagoni!

E tutto questo causa danni incalcolabili ai commercianti, i quali oltre ai danni per le avarie, devono pagare le *controstalle*, le maggiori spese per gli inutili trasbordi, e ciò che è peggio far le proteste per i danni per le mancate consegne, per le fallite speculazioni, poichè ciò che ieri sulla piazza si poteva vendere a dieci, domani o fra alcuni giorni può valere otto, può valere sei!

E tutto questo, o signori, non cagiona danno soltanto ai grossi commercianti, agli speculatori! ma fa mancare il lavoro agli operai, e suscita una crisi tale che perturba tutto l'ordine economico del paese e farà poi sentire le sue tristi conseguenze!

Alcune intanto si palesano di già: — oltre quaranta cotonifici dell'Alta Italia, minacciano di sospendere i lavori, perchè il cotone, materia prima alle loro operazioni, giace a marcire nel porto di Genova. Altre industrie, a cui manca, come ai cotonifici, la materia prima, ne seguiranno forzatamente l'esempio, e così migliaia e migliaia di operai resteranno in forzato sciopero, e però senza pane! ed alle loro famiglie potranno leggere, per consolarle, i resoconti delle amministrazioni ferroviarie, dove si parla di lauti guadagni e di grassi dividendi!

Potrei enumerare una grande quantità di fatti che smentiscono l'asserzione dell'amministrazione ferroviaria circa la negligenza dei commercianti, ed avvalorarli con una prova sola: le molte e molte proteste dei commercianti stessi, i quali ogni giorno, ogni ora, cercano di scaricare la merce, e non lo possono! — Potrei dire che 60 o 70 navi sono nel nostro porto in *controstalle*, ciò che significa migliaia e migliaia di lire pagate ogni giorno pel forzato ritardo! che molte e

molte case di commercio hanno disposto perchè i piroscafi a loro diretti, portino le merci a Marghera od a Trieste! che sulle piazze estere il prezzo del nolo per Genova, lo si pretende molto più elevato che non per gli altri porti, ove si va e si scarica, mentre da noi si perde un tempo che, in linguaggio commerciale, si traduce in oro.

E questo, o signori, non causa solo una perdita ai commercianti, ma prima di tutto all'erario, e poi a tutto il paese, perchè sospende o fa cessare la corrente benefica del lavoro, soffio benefico che a tutto ed a tutti porta la vita, e con la vita la prosperità ed il benessere.

Io non credo, perchè sarebbe come volere illudersi, che a tutti questi mali si possa rimediare prontamente, e però non lo chiedo. Ma credo e fermamente che a molti dei mali lamentati si possa rimediare e subito; ed è questo che, a nome e nell'interesse di tutti, mi permetto di chiedere. Accennerò prima ai mali a cui credo si possa portare un pronto rimedio, e dirò cose tante semplici e chiare a cui spero non si potranno opporre delle difficoltà immaginarie.

Il servizio nel porto di Genova è fatto con quella cura e con quell'amore che dovrebbe crescere in ragion diretta dei forti e crescenti bisogni? A questa domanda io rispondo con la voce di tutti i pratici. No! ma è fatto invece in modo irrazionale e cervelotico. Ad esempio: sono pochi i vagoni che si mettono a disposizione del commercio; ma questi pochi sono anche distribuiti nel modo peggiore che si possa immaginare.

In primo luogo si distribuiscono tardi, a talchè, qualche volta i facchini del porto si sono presi questo gusto. Alle 6 d'estate erano là per cominciare i lavori, il sole illuminava da due ore le calate, ma non si lavorava, perchè gli impiegati non venivano a distribuire i vagoni! e qualche volta essi, non potendo protestare con altri modi, combinavano certe dimostrazioni di cui ora non vi terrò parola, per non spender parole inutili.

Come si vede, questo ritardo porta un danno: ma la distribuzione era fatta poi, tardi sì, ma in discreto modo, perchè l'impiegato girava le calate e distribuiva i carri con qualche retto criterio!

Ora invece si fa peggio! Ora si fa in modo da rendere quasi impossibile il lavoro! Si distribuiscono i vagoni dall'interno dell'ufficio in questo modo: allo scarico del piroscafo A, si concedono 10 carri, coi numeri tali e tali: al piroscafo B, altri 10 carri coi numeri tali e tali altri.

Ora succede questo fatto curioso: che i vagoni concessi al piroscafo A accostato alla banchina

numero uno, si trovano invece vicini alla banchina numero due dove è accostato il piroscafo B e cioè alla distanza di 100, di 200 metri, o di mezzo chilometro — viceversa poi gli altri vagoni concessi al piroscafo A sono vicini alla banchina del piroscafo B.

Tutti comprendono come debba essere difficile il lavoro ad entrambi, come tutti comprendono che vi è un rimedio facilissimo, che viene proposto dal commerciante, dallo spedizioniere, dai capi facchini: permettete, essi dicono, che si cambino i numeri, e sarà subito rimediata ogni cosa, accelerato il lavoro; ebbene no! — non si vuol permettere! — bisogna duplicare, triplicare il lavoro, ingombrare le calate con l'incrociamiento inutile delle merci, ma i vagoni sono distribuiti così, e così deve essere.

Il fatto accennato basta, mi pare, a dare una chiara idea del criterio che presiede alle operazioni nel nostro porto, e non mi dilungo a citarne altri. Dirò solo che con gli stessi criteri sono date le disposizioni per il lavoro sulle calate per parte del personale della capitaneria, e che con gli stessi criteri procedono gli agenti della dogana.

Per parte della capitaneria si pretende questo: oggi arriva un piroscafo od un veliere, è ammesso allo scarico, e depone, per esempio, sulle calate 1000 balle di mercanzia. Il commerciante aspetta, invoca i vagoni per spedire questa merce, ma i vagoni non vengono. Il personale del porto dice: io non voglio merci ad ingombrare le calate; il negoziante risponde: datemi dei vagoni ed io sgombrerò le calate! Orbene, arriva poi un ordine dalla capitaneria che dice: Sgombrate le calate, e se non avete vagoni, *rimbarcate la merce!*

Ed il negoziante è costretto a rimettere in chiatte, se ve ne sono, od a riporre nei fianchi del bastimento, la mercanzia già sbarcata. Con che perdita di tempo, danni, avarie e spese, ognuno può facilmente pensare!

Orbene, o signori, queste cose succedono oggi; oggi che ci diciamo tanto civili, da incaricarci di civilizzare gli altri. Succedono oggi nel primo porto d'Italia, in quel porto che dovrebbe essere il primo del Mediterraneo, oggi, dopo tanti sacrifici fatti per migliorarlo.

Del servizio della Dogana non parlo: dirò solo che anche lì regna uno spirito burocratico così pedante, da rendere difficili tutte le operazioni più semplici.

Ai mali accennati finora, onorevole ministro, io credo che si possa rimediare, e spero e credo che

lei, pieno di buona volontà e d'ingegno, vorrà e saprà farlo.

Una Commissione di persone pratiche che lavori sul serio, in pochi giorni può rimediare a tutti questi mali.

Ma purt'oppo vi sono altri mali a cui non credo sia altrettanto facile il rimediare prontamente; e sono la mancanza del materiale; la mancanza di spazio nelle nostre stazioni.

Ricordo perfettamente le franche parole pronunziate in questa Camera dall'onorevole Saracco, appena qui venne come ministro dei lavori pubblici, e le ricordo perchè il modo e la franchezza con cui le disse, lo resero a tutti simpatico, forse più che molti dei nostri colleghi ed egli stesso, non credessero prima.

Egli disse che altri aveva impegnato il paese per nuovi lavori ferroviari, per i quali egli non trovò i fondi necessari; che egli non voleva ingannare nessuno, e che non prometterebbe e non s'impegnerebbe per un solo chilometro di ferrovia, senza essere ben certo di avere i fondi per costruirlo. Questo è linguaggio da savio e coscienzioso amministratore; ed io non vorrò certamente che egli segua un diverso indirizzo; ma solo mi fo lecito di richiamare la sua arguta attenzione su queste fatto.

Egli ha l'obbligo di far costruire le linee già votate dalla Camera, e si propone di farle costruire a misura che avrà i mezzi necessari, e sta bene.

Ma mi permetta di chiederle, onorevole ministro: a che serviranno queste nuove linee? le nuove linee sparse qua e là per l'Italia, saranno tante arterie che resteranno inerti, se il sangue non circola liberamente, se cioè il cuore non funziona regolarmente. Ora sono le stazioni importanti che devono fare le funzioni del cuore, perchè il sangue affluisca alle arterie; e tra le stazioni è principalissima quella del primo porto d'Italia, quella di Genova.

Io credo adunque che se distoglierà una piccola parte dei fondi destinati per le nuove linee, e li impiegherà nelle principali stazioni, farà non il bene o l'interesse di Genova, ma il bene e l'interesse d'Italia e farà opera completa, perchè a tutte le arterie che potrà costruire in seguito, sarà certo che potrà affluire liberamente il sangue; mentre, se non farà così, le nuove linee, restando momentaneamente inutili, non compenseranno in alcun modo i sacrifici che il paese avrà fatto.

Faccia ampliare adunque e sul porto, e dall'una e dall'altra parte di Genova i binarii, per il

necessario smistamento dei treni e farà opera utile per il presente e per l'avvenire.

E badi, onorevole ministro, che da troppo tempo si promette questo ampliamento; ma i mali, non che cessare del tutto, aumentano anzi, ed è tempo che questo stato di cose abbia a cessare, il più sollecitamente possibile, e nell'interesse non di una o più regioni, ma nello interesse dell'intera nazione; badi, onorevole ministro, che gli altri paesi si adoperano per riguardo ai loro porti in modo ben diverso da noi, ed affrontano lieti le spese che servono ad attirare ai porti stessi il maggior numero di navigli, la maggior somma di lavoro, ciò che significa la vita per il paese, la prosperità per l'erario pubblico.

Imitiamoli, profittiamo della nostra posizione geografica tanto favorevole, e provvediamo con larghi criteri, e non con meschini ripieghi, ai bisogni presenti e futuri, ed avremo ben meritato del paese.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Armirotti, al quale si sono associati i suoi colleghi Randaccio, Gagliardo e Tortarolo, ha stimato di servire utilmente gli interessi che a lui ed ai suoi colleghi sono particolarmente affidati, richiamando l'attenzione del Ministero e del Parlamento sulle condizioni peculiari e sugli inconvenienti ferroviari che si verificano nel porto e nelle stazioni di Genova.

È un tema che si può considerare molto popolare, sebbene io debba riconoscere che il linguaggio usato dall'onorevole Armirotti è stato perfettamente misurato e cortese. Il tema, dunque, è molto popolare; ma per ciò stesso, è sovranamente increscioso ed uggioso per chi ha l'onore di sedere su questi banchi.

Risponderò, quindi, a malincuore, ma risponderò con la scorta di dati precisi; dei quali mi sta garante la distinta intelligenza e la onestà di uno fra i principali funzionari dello Stato, che, appunto in questi giorni, fu dal Governo inviato sopra luogo, sia per raccogliere informazioni, sia ancora per prendere quelle disposizioni che si fossero dimostrate necessarie.

L'annuncio di questi inconvenienti che si verificano negli scali di Genova, non poteva giungere nuovo al Governo. Assai prima che l'onorevole Armirotti manifestasse il suo intendimento di interpellare sopra questo argomento il ministro dei lavori pubblici, l'amministrazione era informata che non solo gli scali di Genova e Sampierdarena erano, da più giorni, ingombri di vagoni carichi

di merce giunta dall'interno, e che i magazzini e le calate erano occupate da altra ingente quantità di merce scaricata dai navigli, ma che altrettanta merce, arrivata d'oltremare e tuttora a bordo dei bastimenti, attendeva la possibilità di sbarcare, per essere poi trasportata sulla ferrovia.

Si sapeva di più che parecchie centinaia di vagoni, che in questi giorni salirono nientemeno che a 1500, trovavansi scaglionate lungo le linee che fanno capo a Genova e Sampierdarena, principalmente poi nelle stazioni di Novi, Alessandria, Voghera, Tortona e Pavia, tutti indirizzati agli scali anzidetti, senza però che essi potessero proseguire, poichè non era possibile farlo senza che si producessero quei ritardi nell'orario dei treni, ci diamo pure pensiero, e sui quali io ebbi pur troppo alcuni giorni fa ad intrattenere la Camera.

Questo era lo stato delle cose alcuni giorni addietro, ed è pur troppo, presso a poco, quello deloggi. Quindi io riconosco volentieri che gl'inconvenienti lamentati dall'onorevole Armirotti, se non nella loro pienezza, si sono in molta parte verificati e si presentano anche oggigiorno di una gravità eccezionale. Ma io mi discosto da lui quando mostra di credere che appartenga al Governo la responsabilità di questo stato di cose. Io debbo ripetere ciò che dissi altra volta, che il Governo non è responsabile d'altro se non che della vigilanza che deve esercitare sugli atti delle Società esercenti; e nego che esso debba rispondere dell'esercizio ferroviario affidato all'industria privata.

Però, la verità è questa; che i lamentati inconvenienti derivano questa volta da un concorso di circostanze eccezionali e da eventualità non prevedute, cosicchè in realtà io non credo che vi sia qualcuno a cui si possa direttamente dar colpa di questi malanni.

Mi permetta quindi la Camera che io discorra alcun po', poichè l'argomento è abbastanza grave, delle cause, le principali almeno, che hanno concorso a creare questa condizione di cose che tutti egualmente lamentiamo.

Una prima causa si presenta nel movimento straordinario di merci in partenza ed in arrivo agli scali di terra e di mare, movimento del tutto impreveduto ed imprevedibile che trasse ragione, per molta parte, dalle provviste eccezionali ed urgenti che negozianti, industriali e consumatori hanno creduto di fare, sia in previsione della legge del catenaccio, sì ancora per difendersi dai probabili rialzi di dazi doganali, che si temono per la conclusione di nuovi trattati internazionali di commercio.

Un'altra circostanza si aggiunse ad aggravare la situazione, ed è l'arrivo dei cotoni greggi in fortissime proporzioni provenienti dall'Asia e dall'America, perchè in questi di corre appunto l'annuale provvista di quella mercanzia; onde si trovarono nel porto di Genova circa 16000 balle di cotone destinato per la maggior parte al transito per la Svizzera, e la restante per i cotonifici nazionali.

L'onorevole Armirotti ha parlato del danno che n'è derivato all'industria cotonifera del paese, ed aveva ragione.

Noi sappiamo che da Milano ed anche da altrove vennero molti reclami perchè i cotoni non potevano giungere sul luogo della lavorazione; ma di ciò, o signori, non è possibile dar colpa a nessuno, imperciocchè, dal momento che i carri non si potevano muovere, era impossibile che i cotoni, del pari che le altre merci, potessero arrivare a loro destino.

Però l'amministrazione si è adoperata affinché nella trasmissione delle merci si tenesse gran conto di quelle che maggiormente avrebbero sofferto rimanendo sulle calate.

E quindi, per ciò che riguarda i cotoni, si sono date le necessarie disposizioni per attenuare il danno degli industriali, tanto che parecchi di costoro resero buona giustizia alla Società ed al Governo per le disposizioni adottate a loro riguardo.

Questo movimento straordinario di cui vi ho parlato non poteva assolutamente trovare sfogo immediato, anche perchè il porto e gli scali ferroviari di Genova sono ancora in istato di formazione, e non sono completamente utilizzabili i locali destinati al ricovero delle merci e dei vagoni, nonchè i binari occorrenti per le manovre dei treni, le banchine per l'imbarco e lo sbarco, lo spazio necessario per la manipolazione di una massa enorme di mercanzia; spazio, notate bene o signori, che in molta parte, è occupato per le costruzioni del porto.

La costruzione del porto ingenera dunque maggiori inconvenienti, anzichè dalle opere già costruite si possa trarre un reale giovamento.

Un'altra causa si è aggiunta in questi giorni ad aggravare questa dolorosa situazione, ed è questa, che negli ultimi giorni si ebbe un mal tempo che inferì, con bufera di neve sull'Appennino dell'Alta Italia, specialmente sull'Appennino ligure, con piogge torrenziali sulle due riviere, per guisa da incagliare seriamente il movimento dei treni ed impedire il carico e scarico delle merci nella stazione.

La deficienza gravissima di depositi per le merci in arrivo a Genova e destinate a rimanervi più o

meno lungo tempo concorre poi sempre nei casi ordinari, e questa volta è venuta in misura straordinaria ad accrescere gl'imbarazzi della situazione perchè quelli che pure vi hanno un diretto interesse (consenta che lo dica l'onorevole Armirotti) non hanno pensato in tempo a provvedere i locali strettamente necessari per il deposito delle merci.

Da ciò una certa riluttanza nei destinatari (non lo negherà l'onorevole Armirotti) delle merci a ritirarle immediatamente, preferendo e trovando comodo di lasciarle nei vagoni anche per più giorni, sia pagando la tassa di sosta, sia dilazionando la spedizione, anche per evitare questa tassa, dirigendo la merce ad una prossima fermata, col proposito di farla retrocedere alla primitiva destinazione.

Su questo punto io non voglio insistere più del dovere, imperciocchè comprendo il malumore dei commercianti in genere, e degli spedizionieri in particolare, e non voglio aggiungere parola su di ciò. Però gli onorevoli interpellanti mi permettano che io dica loro, che questa riluttanza dei negozianti a ritirare le merci dalla stazione fu causa non ultima dei mali che si sono lamentati e si lamentano tuttodì, tantochè i funzionari dello Stato, che furono mandati sopra luogo furono costretti a rivolgere replicati uffici ad un numero notevole di ditte (credo più di 30) per invitarle a ritirare le loro merci. Imperocchè, lo ripeto, non è propriamente dal difetto dei vagoni che nascono i principali inconvenienti, ma piuttosto dal fatto che questi vagoni rimangono lungo tempo carichi sulle calate.

Molte altre cause dello stato di cose che si lamenta potrei addurre, ma credo che non ve ne sia bisogno. Piuttosto devo affermare, che l'amministrazione non ha mancato di proporre ed adottare provvedimenti, che meglio valessero, non dirò a togliere di mezzo i mali, ma a menomarne l'importanza. E prima di tutto il Governo, e la Società insieme, misero a disposizione del commercio due nuove tettoie, delle quali è stata ultimata da pochi giorni la costruzione per le merci a grande velocità.

La Società organizzò un servizio di smistamento nella stazione di Ronco, per effetto del quale le merci stesse scaricate, e, dove d'uopo trasbordate, si avviano direttamente alle calate d'imbarco, senza passare per Genova Porta Principe, evitando così nuova cagione d'ingombro. A questo proposito devo anche avvertire, che in questi ultimi giorni si è verificato il fatto di una notevole emigrazione, tantochè il numero degli emigranti salì nientemeno che a 13,000. Ora questi

emigranti, voi lo sapete, si portano con sè molte suppellettili, le quali vanno trasportate a grande velocità.

Immaginate adunque, come capitava a proposito siffatto aumento di lavoro!

Ebbene io debbo dire a questo riguardo, che la Società prese un provvedimento molto utile, e degno di essere qui ricordato, perchè giustizia deve esser fatta a tutti, anche alle Società esercenti, organizzando nella stazione di Ronco un servizio di carri carichi; e di questa maniera potè ottenere che i carri portanti le suppellettili degli emigranti non venissero punto ad ingombrare la stazione di Genova, ma andassero direttamente alla loro destinazione.

Si sono poi attivati in questi giorni tutti i treni merci possibili, ordinari e facoltativi, compatibilmente coll'ingombro esistente sulla linea, e negli scali intermedi, per far proseguire con la maggior possibile sollecitudine i vagoni giacenti sino a destinazione, organizzando, come ho detto, un deposito di vagoni carichi nella stazione di Ronco, per lasciarne meno negli scali di Genova e di Alessandria e facilitare la formazione dei treni da Genova e San Pier d'Arena; e furono temporaneamente sospese alcune norme riguardanti il carico delle merci secondo le diverse portate dei vagoni diretti alle frontiere.

Altri provvedimenti, che per brevità tralascio di notare, vennero presi dalla Società d'accordo col Governo, ma come ho avuto l'onore di dire, non tutti i mali si sono potuti evitare, e comprendo perciò la ragione dell'interpellanza che mi venne rivolta dall'onorevole Armirotti e dai suoi colleghi. Ma s'egli è vero, come niuno potrebbe dubitare, che questi inconvenienti prendano origine da fatti eccezionali, anzi eccezionalissimi, non saprei intendere che se ne volesse dar colpa a chicchessia, e specialmente al Governo, il quale s'è adoperato del suo meglio per impedire maggiori disastri.

Però l'onorevole Armirotti ha parlato in particolar modo del difetto di materiale mobile, non solo in relazione allo stato attuale di cose, ma eziandio in relazione ai bisogni che giornalmente si manifestano.

Egli diceva che spesso si ebbero promesse soddisfacenti, ma che in effetto il materiale non risponde generalmente alle richieste.

Io credo invece, ed affermo, che se le stazioni di Genova si prestassero al movimento dei vagoni, non ci sarebbe forse grande ragione per dolersi della mancanza di materiale.

Ma io gli posso altresì soggiungere, che il Go-

verno ha fatto del suo meglio per provvedere al difetto di materiale mobile.

Per soddisfare a tutte le esigenze del commercio, la consistenza del materiale mobile non dovrebbe essere soltanto ragguagliata e proporzionata ai bisogni della circolazione media ed alle necessità che si manifestano in taluni periodi dell'anno, nei quali il traffico si fa più intenso; ma dovrebbe pure corrispondere a tutte le contingenze ed eventualità che si manifestano anche fuori del consueto.

Ora, il voler credere che noi siamo in grado di far ciò, ossia di provvedere tutto questo materiale mobile, in modo da rispondere a tutte le eventuali contingenze, sarebbe cosa veramente eccessiva.

Noi, di materiale mobile, in realtà, ne abbiamo assai poco; tanto poco, anzi, che non risponde nemmeno alle esigenze della circolazione media, e tanto meno ai bisogni di quei periodi dell'anno durante i quali il traffico cresce considerevolmente.

A questo proposito dirò alla Camera, che nel giro di questi ultimi cinque mesi, si verificò nelle strade ferrate del Mediterraneo un aumento di prodotti, che rimpetto ai cinque mesi dell'anno precedente, salì a lire 3,740,316.34; e che in questo mese di novembre si ebbe, rimpetto al novembre del 1886, un aumento di 1,200,437.64; di cui oltre 547,000 lire nella sola terza decade. Ciò che vuol dire che si ebbe un aumento del quindici per cento, sui proventi della terza decade di novembre 1886.

Dinnanzi ad un aumento di traffico così considerevole, è egli possibile credere che possa bastare il materiale mobile che possediamo? Non lo credo io, e certamente nessuno di voi lo crederà. Gli è perciò, che convinto dell'insufficienza di questo materiale mobile, il Ministero, sotto la sua responsabilità, autorizzò in passato la Società delle strade ferrate Mediterranee, a noleggiare tutto quel materiale mobile che si ritenesse strettamente necessario ai bisogni del traffico: cosichè la spesa sostenuta durante l'anno 86-87, per noleggio di carri, fu, nientemeno, che di lire 1,860,079.20.

Non credo, adunque, che si possa dar colpa all'amministrazione, se il materiale mobile è ancora mancante. Noi abbiamo dato ordine perchè fossero provvisti 3000 carri, a servizio delle strade ferrate Mediterranee, dei quali credo che 900 siano già entrati in servizio; ma fino che gli altri non sieno pronti per la consegna, abbiamo consentito che il noleggio di buon numero di

carri si facesse a carico della Cassa per l'aumento patrimoniale delle ferrovie, che non è ancora in grado di soddisfare largamente ai bisogni del servizio.

Questa, io credo, è la migliore risposta che si potesse attendere da me l'onorevole Armirotti. Ma se egli desidera che io gli dica ancora che il Governo terrà conto delle sue osservazioni, e che vedrà di provvedere come meglio si possa ai bisogni del traffico, io gli do la mia fede che il Governo ha fatto e farà quanto può per soddisfare i suoi legittimi desideri. Del resto a me pare, e lo dico concludendo, che il commercio genovese debba guardare più alto, se vuole che il suo porto giunga a quell'altezza a cui ha diritto di aspirare. Conviene in primo luogo, che si dia opera ad ultimare i lavori del porto in formazione ed a costruire la stazione di Porta Brignole; ma giova in particolar modo che sieno rimossi gli ostacoli che impedirono fino ad ora il compimento della succursale de'Giovì. Queste sono le vere e grandi necessità, alle quali si deve con molta cura provvedere. E il Governo lo sa; ed io assicuro gli onorevoli interpellanti e la Camera, che, trattandosi di tutelare il commercio italiano, il quale è grandemente interessato alla prosperità del primo porto d'Italia, che è il porto di Genova, il Governo non sarà mai per mancare al suo dovere. (*Bene! Bravo!*).

Presidente. L'onorevole Armirotti ha facoltà di parlare per dichiarare se sia o no soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Armirotti. L'onorevole ministro mi ha replicato tenendo conto di alcune delle mie osservazioni; ed io lo ringrazio, specialmente per l'ultima parte delle sue risposte, in cui ha parlato di importanti lavori capaci di dare al porto di Genova quel posto che gli compete.

Credo che, parlando del porto di Genova in questa Camera, si sia parlato sempre nell'interesse di tutta Italia.

Io però ho accennato a fatti speciali, ai quali mi era parso che si potesse rimediare e rimediare prontamente, e l'onorevole ministro ha riconosciuto pienamente la necessità di rimediarvi.

Egli ha detto che le amministrazioni ferroviarie non sono responsabili di quel che succede, perchè esse dicono: noi abbiamo questo materiale, e non possiamo fare di più di quel facciamo.

Ma io ho asserito che l'amministrazione ferroviaria, gli assuntori delle ferrovie sono responsabili di qualche mancanza di personale e ho pregato appunto l'onorevole ministro di richiamarli al loro dovere in questo; e credo che la legge

delle convenzioni gli dia armi abbastanza per potersi difendere da questo lato.

Egli ha letto un rapporto di un egregio ispettore inviato a constatare i mali che si lamentano a Genova; e dicendo delicatamente che non intendeva d'insistere a rimproverare chi giustamente, per molti motivi, si lamenta, ha soggiunto che, secondo lui e secondo i risultati di questo rapporto, vi sono altri che hanno qualche colpa. Ed ha accennato che una trentina di Case sono state richiamate al dovere e invitate a ritirare le merci dal vagone. Ma confronti, onorevole ministro, i lamenti delle centinaia e migliaia di persone e di ditte di ogni città, con le trenta Case che hanno mancato al loro dovere, e vedrà che i reclami perfettamente giustificati verso gli amministratori delle ferrovie sono molto più numerosi. Altro che quelli delle Case che, per qualche ragione, non hanno provveduto, come egli dice, a ritirare tutta la merce che è loro venuta nel porto di Genova! Sono molto più numerose, ripeto, le proteste di coloro che queste merci reclamano tutti i giorni e non possono ritirarle. Del resto, l'onorevole ministro ha convenuto con me che i mali lamentati non sono esagerati, e che vi sono centinaia e migliaia di tonnellate di merci che languiscono nelle stazioni. È insomma una situazione che, se durasse, produrrebbe la rovina delle nostre industrie, specialmente nell'Alta Italia.

Ora egli ha detto che provvederà in molte parti. Ed io mi dichiarerei soddisfatto se, per ciò che ho accennato in proposito a fatti speciali d'insufficienza ed incapacità nel personale, richiamasse al dovere gli assuntori delle ferrovie.

Riguardo poi alla mancanza di stazioni di smistamento, di ampliamento della stazione di Porta Brignole, e dei binari del porto ai quali egli ha accennato, e per cui disse che, coi lavori fatti fino ad oggi, il porto invece di essere migliorato viene ad essere sacrificato, perchè c'è l'ingombro per gli altri lavori necessari, io riconosco perfettamente che questo sia vero in parte; ma riconosco del pari che il servizio del porto (e questo non a parer mio soltanto, chè anzi mi dichiaro incompetente, ma a parere di tutte le persone che vivono la vita giornaliera del porto stesso) potrebbe essere molto agevolato con quei rimedi ai quali ho accennato; ed ho ancora la speranza che il ministro vorrà provvedere. Riguardo all'ampliamento della stazione, io ho detto che, quando noi metteremo in attività la succursale dei Giovi, quando noi avremo aperto la linea Genova-Ovada-Asti, se al porto di Genova non avremo provveduto perchè ci siano stazioni di smistamento ampie, comode e

pronte, affinchè i vagoni possano partire liberamente, avremo fatto un lavoro quasi inutile; e perciò io pregavo l'onorevole ministro perchè volesse provvedere contemporaneamente a questo nuovo lavoro, e, nei limiti del possibile, all'ampliamento delle stazioni dall'una e dall'altra parte di Genova.

E per dire un'ultima cosa all'onorevole ministro, debbo accennare ai dati, da lui citati, circa al movimento di molto accresciuto del nostro commercio. Per esempio, dalla galleria dei Giovi, nel mese di novembre sono passati 4000 o 5000 vagoni meno che negli altri mesi. Ora l'onorevole ministro ha confessato ciò che avevo detto io pure, che cioè era maggiore il bisogno in questo mese; lo che prova una volta di più che il servizio non è fatto ordinatamente, ma lascia molto e molto a desiderare!

Ora se l'onorevole ministro vorrà promettermi che provvederà, per l'avvenire, a tutte queste cose, e cercherà, per quanto è possibile, di rimediare a questi mali che si lamentano da tutti e sono anche da lui in gran parte riconosciuti, ed ai quali io insisto nel credere che si possa rimediare prontamente inviando sul posto qualche persona energica e competente, che sappia e voglia farli cessare in pochi giorni, io mi dichiarerò soddisfatto; altrimenti, dovrò insistere provocando, colla presentazione di una mozione, una più ampia discussione sopra argomento così vitale pel commercio italiano, e invitando ad interessarsene tutta la Camera.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Dirò due parole ancora in risposta all'onorevole Armirotti.

A prova che il servizio ferroviario ha lasciato e lascia molto a desiderare, egli ha detto, che laddove in questo ultimo mese, il traffico è sensibilmente cresciuto, il numero dei vagoni passati attraverso la galleria dei Giovi, è diminuito di quattro o cinque mila circa.

Ora io posso assicurare, in seguito alle più precise informazioni, che il transito attraverso il valico dei Giovi si mantenne sempre nei limiti ordinari, e che anzi, nei giorni del maggiore ingombro, salì perfino ad oltre 825 vagoni.

Premesso ciò, devo rettificare una dichiarazione dell'onorevole Armirotti. Egli ha creduto che io abbia detto, nel mio breve discorso, che le Società ferroviarie si debbano intendere prosciolte da ogni obbligo verso i terzi, perchè manca il materiale mobile.

Badi, onorevole Armirotti, che questo non dissi e non lo dirò mai.

Armirotti. Neppure io lo dico!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. ... Imperocchè, se io credo che qualche buona ragione, in taluni casi ci sia, che autorizzi le Società esercenti le nostre ferrovie a trincerarsi dietro la mancanza di materiale mobile, non intendo dire con ciò che questa sia una scusa sufficiente, perchè esse possano scagionarsi di altre mancanze delle quali fossero responsabili verso i terzi.

Io non parlerò del servizio del porto, imperciocchè è tal cosa che non concerne gran fatto la mia amministrazione. Ma posso dire all'onorevole Armirotti che non mancherò di prendere gli opportuni concerti col mio collega della marina; e che se inconvenienti ci sono, se qualche desiderio sarà possibile soddisfare, faremo del nostro meglio per riuscirvi. Faremo del nostro meglio, dico; ma promesse formali non posso fare perchè non conosco i fatti dei quali ha parlato. E quindi desidero che l'onorevole Armirotti si accontenti di queste mie dichiarazioni.

Egli ha parlato ancora del personale, affermando che è insufficiente, e per giunta grandemente incapace. In punto a sufficienza, io ho assunto le debite informazioni; e posso dichiarare all'onorevole Armirotti che il personale in quelle stazioni si possa dire sufficiente.

Difatti il personale applicato alle stazioni di Genova e Sampierdarena, arriva al bel numero di 889; ed in questo non sono compresi gli impiegati e i facchini delle imprese di carico e scarico delle merci, e quelli di manovra i quali variano secondo i bisogni, e le cui prestazioni sono compensate dalle imprese, sulla misura del tonnello di manopolato.

In punto, adunque, alla insufficienza di personale, mi permetto di fare le mie riserve. Non dico di avere assolutamente ragione, perchè l'onorevole Armirotti è molto più competente di me, ed egli, che ritorna di colà, è in grado certamente di poter parlare con maggior sicurezza di quel che possa far io intorno a questo argomento. Ma per informazioni ricevute da persone abbastanza competenti, sono indotto a credere che il personale basti allo scopo. Quanto poi alla capacità, l'onorevole Armirotti deve intendere che deve trovarsi a disagio l'Amministrazione dei lavori pubblici in una faccenda che piuttosto è di ordine interno della Società. Però se realmente venisse a risultare che il personale cui allude l'onorevole Armirotti è davvero incapace (su di che io prometto di fare una inchiesta speciale) stia certo

che l'Amministrazione non maschererà di prendere quei provvedimenti che si riterranno opportuni.

Di più non saprei dire. E io prego l'onorevole Armirotti, giacchè è stato così cortese nel suo discorso, di volersi tener pago di queste mie dichiarazioni; le quali per lo meno, partono dal cuore di una persona che sarebbe felice di potere far cosa utile e gradita alla città di Genova e, in generale, al commercio d'Italia. (*Bene! — Approvazioni*).

Presidente. Così, è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Armirotti.

Presentazione di relazioni.

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

Mocenni. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge per l'obbligo di servizio degli ufficiali in congedo.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

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

Indelli. Mi onoro di ripresentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge per il riordinamento dell'Amministrazione centrale dello Stato.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

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

Zucconi. Mi onoro di presentare alla Camera la nuova relazione intorno al disegno di legge per l'abolizione delle servitù di pascolo nelle ex provincie pontificie.

Presidente. Questa relazione sarà stampata, e distribuita agli onorevoli deputati.

Osservazioni del deputato Lucca relativamente ad un disegno di legge.

Presidente. L'onorevole Lucca ha facoltà di parlare.

Lucca. Se mi permette l'onorevole presidente, io dovrei rivolgergli una preghiera.

La Camera ricorderà come, nella seduta del 19 novembre, l'onorevole ministro delle finanze abbia presentato un disegno di legge sul riordinamento dei tributi locali. Ma mentre disegni di legge di minore importanza, presentati dopo, furono già discussi, di questo urgente ed importantissimo, presentato già da oltre 15 giorni, null'altro consta che la formalità della presentazione.

Pregherei l'onorevole presidente di sollecitare, per quanto è possibile, la stampa di questo disegno di legge, poichè mi pare non irragionevole il desiderare che la Camera possa conoscere quali sono gl'intendimenti del Governo intorno alla riforma dei tributi locali prima che si discuta il disegno di legge sulla revisione della tassa sui fabbricati; la quale essendo uno dei cespiti di entrata degli enti locali dimostra appunto la connessione esistente fra questi due disegni di legge da me accennati. E io deploro che l'onorevole ministro delle finanze non sia presente, perchè certo egli colla autorità della sua parola renderebbe assai più efficace la mia preghiera.

Imperocchè è evidente che quando egli stesso credette necessario di presentare contemporaneamente questi due disegni di legge, egli ha riconfermata questa connesità a cui ho accennato. Prego quindi l'onorevole presidente di sollecitare la stampa del disegno di legge sui tributi locali e deploro, ripeto, che l'onorevole ministro delle finanze non sia qui presente per dare alle mie parole la sua autorevole conferma.

Presidente. Onorevole Lucca, l'onorevole ministro delle finanze ha fatto presentazione del disegno di legge al quale Ella ha accennato: poi ha dichiarato che gli occorreva di introdurre in esso qualche lieve modificazione e che lo avrebbe in seguito trasmesso alla Presidenza per essere stampato.

Sinora questo disegno di legge non fu restituito alla Presidenza, la quale però si farà un dovere di sollecitare il ministro delle finanze affinchè il detto disegno di legge le venga trasmesso al più presto, ed Ella sarà così soddisfatto.

Lucca. Sono da una parte lieto di aver constatato questo fatto, perchè così resta dimostrato quello che mi spiace, per conto mio, di aver fatto rilevare.

Ma pregherei l'onorevole presidente, poichè è stato così cortese, di voler sollecitare dall'onorevole ministro delle finanze la restituzione di questo disegno di legge, per le ragioni più sopra addotte.

Di più, essendo la Commissione per la revisione della tassa sui fabbricati prossima al ultimare il suo lavoro, sarebbe tanto più necessario che l'altro disegno di legge giungesse in tempo per esser discusso.

Presidente. Onorevole Lucca, Le debbo far osservare che non è punto insolito il fatto accaduto rispetto a questo disegno di legge, perchè gli onorevoli ministri quando presentano un disegno di legge (che è sempre accompagnato da un

decreto reale che ne autorizza la presentazione), hanno poi facoltà di rivedere le prove di stampa: ora è evidente che il lavoro che si fa prima è tanto lavoro che si evita dopo.

Ad ogni modo credo di poter affermare che domani questo disegno di legge sarà nelle mani della Presidenza che ne curerà subito la stampa e la distribuzione.

Annunzio e svolgimento di tre domande d'interrogazione.

Presidente. Debbo ora comunicare tre domande d'interrogazione dirette al presidente del Consiglio, che si riferiscono al medesimo argomento.

La prima è dell'onorevole Miceli, così concepita:

“ Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dell'interno sui recenti disastri avvenuti nella provincia di Cosenza. ”

L'altra è dell'onorevole Morelli:

“ Il sottoscritto desidera interrogare il presidente del Consiglio dei ministri sull'immane disastro avvenuto a Bisignano, in provincia di Cosenza, nel giorno 3 di questo mese, a causa del terremoto. ”

L'altra è dell'onorevole Sprovieri, così concepita:

“ Il sottoscritto domanda di rivolgere un'interrogazione all'onorevole ministro dell'interno sui disastri prodotti dal terremoto in Calabria e specialmente a Bisignano. ”

Prego l'onorevole ministro dell'interno di dichiarare se e quando intenda rispondere a queste interrogazioni.

Crispi, ministro dell'interno. Subito.

Presidente. Allora, consentendolo la Camera, l'onorevole Miceli ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

Miceli. La Camera sa che, or son pochi giorni, la provincia di Cosenza fu nuovamente bersaglio di un forte terremoto. Negli anni passati simili fenomeni hanno prodotto in quella provincia gravissimi danni. Ora i dispacci pervenuti da quei paesi annunziano che la piccola città di Bisignano è rimasta distrutta e che la scossa terribile si è avvertita con maggiori o minori danni in quasi tutta la provincia, ma che segnatamente i comuni di Roggiano-Gravina, di Mongrassano, di San Marco Argentario e di Paola hanno sofferto danni assai sensibili.

Io ieri parlai di questo fatto coll'onorevole mio amico il ministro dell'interno ed egli mi dichiarò che aveva già mandato alcuni soccorsi e dato ordini affinchè il salvataggio fosse eseguito con energia e con celerità, e non si rinnovasse l'esempio della lentezza che fu deplorata in occasione del terremoto di Liguria.

Io ringraziai l'onorevole Crispi di ciò che aveva fatto, ma è innegabile che le informazioni che egli ebbe non potevano essere abbastanza precise; poichè erano le prime notizie che il Ministero aveva avuto su questa disgrazia. Io telegrafai in quei paesi per avere notizie esatte; ma in tutta la giornata di ieri ed oggi fino ad una ora fa, non ho potuto avere alcuna risposta.

Ciò fa supporre che il disastro sia stato tale, che gli stessi uffici telegrafici ne siano rimasti distrutti. Perciò io rivolgo l'interrogazione all'onorevole ministro dell'interno, presidente del Consiglio, allo scopo di sapere quali informazioni recentissime ha avuto riguardo a Bisignano, che è la città più orribilmente danneggiata da questo disastro, a San Marco Argentario, a Paola, a Roggiano Gravina e a Mongrassano.

Si dice che la stazione di Mongrassano sia rimasta inservibile, il che vuol dire quasi distrutta, e che tutti i casotti dei custodi da Mongrassano fino alla stazione di *Sibari* non esistano più.

Dunque il flagello ha una estensione abbastanza larga, e i danni sono gravissimi. Io sperava che le notizie venute fossero esagerate, se non che mezz'ora fa ho ricevuto un telegramma da Bisignano, da persona incapace di esagerare, una della più autorevoli della città, nel quale mi si dice:

“ Bisignano distrutta: circa 20 morti, 60 feriti, noi (e mi nomina la sua e un'altra delle famiglie principali) salvi, abbiano abbandonato le case. ”

Capirete benissimo che se due o tre delle principali famiglie che abitano non delle casupole, ma case solide, hanno dovuto abbandonarle, ciò vuol dire che il paese deve essere assolutamente distrutto. E le parole di questo telegramma dimostrano, che quello che dicevano ieri i giornali non è punto esagerato.

Prego dunque l'onorevole ministro dell'interno di darmi notizie esatte, e di dirmi quali provvedimenti ha preso, e quali intenderà di prendere più tardi. Parlo anche in nome degli altri miei colleghi della provincia di Cosenza.

Presidente. Onorevole Morelli, Ella non avrà nulla da aggiungere?

Morelli. L'onorevole Miceli mi ha prevenuto in questa interrogazione che intendevo di rivolgere all'onorevole presidente del Consiglio dei ministri

intorno alla grave sventura che ha colpito parecchi paesi della provincia di Cosenza; io sono contento che l'onorevole Miceli mi abbia preceduto, poichè la sua autorevole parola ha fatto ciò che non avrei potuto fare io ultimo deputato della provincia. Non ostante mi sia lecito di fare una raccomandazione all'onorevole ministro dell'interno, poichè il disastro avvenuto specialmente a Bisignano è molto più grave di quello che si è testè annunziato. Poichè so da persona autorevole del paese che i quattro quinti delle case di quel paese sono stati distrutti, e quattromila persone si trovano senza tetto.

L'onorevole presidente del Consiglio dei ministri ha provveduto ai primi soccorsi che era urgente dare ai colpiti da questa grave sventura; ma io confido nel suo nobile animo che, tenendo conto dei provvedimenti che altre volte furono presi in simili disastri, vorrà provvedere con misure più larghe affinchè si provi che il Governo non è insensibile al grido di dolore di tanti disgraziati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sprovieri.

Sprovieri. Onorevole presidente dei ministri, le notizie che ricevo dai comuni colpiti dal terremoto in provincia di Cosenza mi fanno essere ardito di rivolgervi calda preghiera perchè oltre ai provvedimenti già presi dal Governo, qualche altra cosa si faccia.

I mezzi mancano, le popolazioni di quei comuni, specialmente di Bisignano, sono senza case e piene di miseria, poichè perfino manca loro il lavoro.

Io dunque propongo che si prendano per quei comuni gli stessi provvedimenti che furono presi per quelli della provincia di Genova e raccomandando intanto che siano subito spediti larghi sussidi a quelle sventurate popolazioni. Leggo a questo proposito un telegramma speditomi dal sindaco di Bisignano questa mattina, che è concepito così:

“ Disastro immenso. — Occorrono poderosi soccorsi. — Cittadinanza confida suo valido appoggio presso Parlamento, Governo.

“ *Sindaco Boscarelli.* ”

Non aggiungo altro perchè credo ciò basti; ed ho finito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Crispi, presidente del Consiglio. Le interrogazioni che mi vennero fatte dai tre deputati ed amici miei mi danno l'agio di far conoscere alla

Camera che prima che da loro mi venisse l'impulso, il Governo aveva provveduto.

La notte dal 2 al 3 dicembre nella provincia di Cosenza avvennero delle scosse di terremoto; e ne furono danneggiati i comuni di Bisignano, Roggiano-Gravina, Paola, S. Marco; ma più di tutti quello di Bisignano.

Spedii subito sussidi; pregai i miei colleghi della guerra e dei lavori pubblici di mandare sui luoghi soldati del genio, e quanti picconieri, zappatori ed uomini adatti ai lavori necessari si trovavano nei cantieri di Calabria. E questo io ho fatto lo stesso giorno 3 in cui ci giunse la notizia. Il prefetto accorse sul luogo insieme alle autorità ed ai carabinieri. Chiesi intanto notizie della entità dei danni; e fu risposto, dal consigliere delegato, così:

“ Rispondo telegramma odierno n. 8984 circa danni terremoto. Ringrazio V. E. sussidio accordato. Sindaco Roggiano-Gravina annuncia morti 1, feriti gravemente 6, molte case danneggiate gravemente. Sottoprefetto Paola partecipa ivi molte case lesionate, 2 presentano grave pericolo. Dato provvedimenti per sgombrare case pericolanti, caserma distaccamento anche pericolante lesionata in parte, prefetto recatosi oggi Bisignano per pronti soccorsi e provvedimenti. ”

Il prefetto mi telegrafò da Bisignano:

“ Morti 19, feriti molti, moltissime case rovinate, occorrono soccorsi e coperte per la popolazione pernottante pubbliche strade. Se numero vittime non è proporzionato gravissimo disastro ciò deve alla circostanza che dopo prima scossa terremoto, gran maggioranza popolazione riversavasi sulle strade, mentre case crollavano alla seconda scossa.

« Tra persone segnalatesi primeggia pretore Cammarota che ha compiuto atti di vero eroismo. Anche delegato Murri accorso da Acri; carabinieri stazione Bisignano, benchè feriti, compiono coraggiosamente salvataggio. ”

Allora mandai altre 10,000 lire, ed altre 10,000 ne furono mandate dal sindaco di Roma, sul fondo delle somme raccolte per le vittime del terremoto.

Accorsero subito sul luogo operai quanti erano necessari, e subito si diede mano al salvataggio.

Il Governo quindi, e non poteva fare altrimenti, ha provveduto, tanto che il prefetto accorso sul luogo ci telegrafò l'indomani, 4, perchè la disgrazia avvenne nella notte del 2 al 3, come ho detto: “ Ringrazio vivamente V. E. in nome queste desolate popolazioni, delle energiche di-

sposizioni impartite per continuare salvataggio, puntellamento delle case minaccianti, non che del generoso sussidio accordato.

“ Provveduto subito disseppellimento cadaveri, inaugurando cimitero con decreto di urgenza; maggioranza popolazione e Consiglio provveduto per coperte e tavole, ecc., per le baracche, specialmente per i bambini e le donne; disseppelliti molti; sussidi danaro dati alle famiglie estremamente povere.

“ Finora estratti 21 cadaveri e 36 feriti più o meno gravemente.

“ Continua attiva cooperazione pretore, sindaco, carabinieri e tutti altri funzionari quivi venuti. ”

Il salvataggio era quasi compito nella giornata d'oggi, tanto che il prefetto ha creduto di poter lasciare Bisignano.

Dopo di ciò io credo che i miei colleghi debbano essere contenti della sollecitudine con cui il Governo ha provveduto in questa dolorosa occasione.

Il Governo, certamente, non poteva essere sordo alle sventure del paese e non è questa la prima volta che ha dato prova della rapidità ed energia, con le quali ha provveduto in casi simili.

A compimento delle cose or ora dette circa il terremoto di Calabria, mi permetto di leggere un telegramma che mi giunge in questo momento (*Segni di attenzione*): “ In seguito ad accurate verificazioni può stabilirsi che crollarono a Bisignano circa 900 case. (*Interruzione*) Danni superano il milione. Vittime estratte 22, feriti 60: questo sino al momento della mia partenza. Grandi ovazioni favore Governo. Oggi organizzerò soccorsi. Prossima notte vado Roggiano Gravina portare sussidi ed aiuti. ”

Vedano dunque che non si poteva fare di più. I danni sono già conosciuti, ed il Governo vedrà se convenga dare altri provvedimenti, affinchè quelle popolazioni possano essere alleviate dalla sventura che le ha colpite.

Presidente. Onorevole Miceli, ha udito le parole dell'onorevole presidente del Consiglio; Ella sa che le interrogazioni non ammettono repliche.

Miceli. L'esposizione fatta dal presidente del Consiglio è certamente grave. I danni superano ogni previsione. Io sono lieto di quanto ha fatto il Governo, ma lo esorto a non fermarsi, poichè in casi simili non è possibile che la carità privata possa provvedere a tutto. Confido perciò nella filantropia e nel patriottismo del Governo.

Presidente. Rimangono così esaurite queste interrogazioni.

Presentazione di un disegno di legge.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per determinazione del contributo delle provincie nelle opere idrauliche di seconda categoria. Io pregherei la Camera di voler riprendere in esame questo disegno di legge allo stato di relazione, la quale era stata presentata nella precedente Sessione.

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

L'onorevole ministro chiede che esso sia ripreso allo stato di relazione, in cui si trovava alla chiusura della Sessione.

Se non vi sono obiezioni, questa proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici s'intenderà approvata.

(È approvata).

Il deputato Reale presenta una relazione.

Presidente. Onorevole Reale, l'invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Reale. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge relativo alla facoltà di prorogare l'applicazione degli articoli 16 e 17 della legge 15 giugno 1885.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Proposta del deputato Menotti Garibaldi relativamente ad un disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garibaldi Menotti.

Garibaldi Menotti. Io pregherei la Camera di consentire che la proposta di legge per l'estensione delle disposizioni della legge 28 giugno 1885 agli sbarcati di Talamone, sia ripreso allo stato di relazione che fu presentata nella passata Sessione.

Presidente. Come ho dichiarato altre volte, allorché i disegni di legge di iniziativa del Governo sono ripresentati e vien domandato che siano ripresi allo stato di relazione, secondo la consuetudine parlamentare, la Camera può consentirlo.

La stessa norma vale per le proposte di legge d'iniziativa parlamentare, quando però il Governo non faccia opposizione. Chiedo quindi al-

l'onorevole presidente del Consiglio se consente nella proposta dell'onorevole Garibaldi Menotti.

Crispi, presidente del Consiglio. Il Governo non si oppone.

Presidente. Metto dunque a partito la proposta dell'onorevole Garibaldi Menotti, che la proposta di legge, alla quale egli ha accennato, sia ripresa allo stato di relazione. Chi approva questa proposta si alzi.

(È approvata).

Annunzio e svolgimento di una domanda d'interrogazione dei deputati Garelli e Chiala.

Presidente. Comunico la seguente domanda di interrogazione:

“ I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro degli esteri sulle cause della cessazione del sussidio governativo all'ospizio del Gran S. Bernardo e sulla convenienza di continuarlo.

“ Garelli — Chiala. ”

Prego l'onorevole ministro degli affari esteri di dichiarare se e quando intenda rispondere a questa domanda d'interrogazione.

Crispi. Anche subito.

Presidente. È presente l'onorevole Garelli?

(Non è presente).

Allora, consentendolo la Camera, do facoltà all'onorevole Chiala di svolgere la presente interrogazione.

Chiala. Io ho presentato, d'accordo col mio onorevole collega Garelli, una domanda d'interrogazione all'onorevole ministro degli affari esteri sui motivi, nei quali il Governo ha tolto il sussidio all'ospizio del Gran San Bernardo.

La domanda che abbiamo fatto è così semplice e chiara, che non ha bisogno di altre spiegazioni; perciò, aspetto dalla cortesia dell'onorevole ministro degli affari esteri, una risposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Crispi, presidente del Consiglio. La risposta è semplice. Io non ho tolto mai alcun sussidio all'ospizio del Gran San Bernardo. (*Movimenti di sorpresa*).

Dirò inoltre che, avendo fatto ricerche e al Ministero degli affari esteri, e al Ministero dell'interno, non ho trovato traccia alcuna di sussidio che si fosse dato al San Bernardo.

Quindi, non saprei che cosa dire di più (*Si ride*).

Chiala. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Chiala. Siccome all'interrogante non è permesso di dire se sia, o no, soddisfatto, ci riserbiamo di parlare di nuovo di questo argomento, durante la discussione del bilancio degli esteri.

Presidente. Così è esaurita la interrogazione degli onorevoli Garelli e Chiala.

Proposte del presidente sull'ordine del giorno.

Presidente. Ora, debbo avvertire la Camera, che non essendo pronto nessun disegno di legge da iscriversi nell'ordine del giorno, domani non si terrà seduta.

Cadolini. C'è quello sulle opere idrauliche.

Presidente. Per questo, non v'ha il presidente della Commissione. Poi bisogna che la Commissione si riunisca e dichiararsi di mantenere la relazione come era già stata presentata; allora soltanto questo disegno di legge potrà iscriversi nell'ordine del giorno.

È a confidare che, entro domani, sia distribuita la relazione sul disegno di proroga della facoltà concessa ai comuni dalla legge 1885, sicchè questo disegno di legge possa iscriversi nell'ordine del giorno di mercoledì. Così, è a confidare che, entro domani, sia distribuita la relazione sul disegno di legge relativo al riordinamento della amministrazione centrale. Chiedo, quindi, alla Camera di poter inscrivere questo disegno di legge nell'ordine del giorno di mercoledì. (*Sì! sì!*)

Poi verrebbe il disegno di legge relativo agli obblighi di servizio per gli ufficiali in congedo. Infine, quello relativo alla abolizione della servitù di pascolo.

Quando la Commissione alla quale è deferito il disegno di legge relativo al contributo nelle opere idrauliche si sarà riunita, ed avrà fatto conoscere alla Presidenza essere disposta a sostenere la discussione del disegno medesimo, questo verrà iscritto nell'ordine del giorno.

Così anche quando la Commissione, che ha già esaminato la proposta di legge d'iniziativa parlamentare dell'onorevole Garibaldi Menotti, si sarà

riunita, ed avrà fatto conoscere all'Ufficio di Presidenza il risultato del suo esame, questa proposta di legge potrà essere iscritta nell'ordine del giorno.

Perciò, domani martedì non vi sarà seduta; ma sono convocati tutti gli Uffici alle 11. Mercoledì poi vi sarà seduta pubblica alle due.

La seduta termina alle 4.15.

Ordine del giorno per la tornata di mercoledì.

1. Proroga delle facoltà accordate ai Comuni dagli articoli 16 e 17 della legge 15 gennaio 1885 n. 2892 sul risanamento della città di Napoli. (27)
2. Riordinamento dell'amministrazione centrale dello Stato. (17)
3. Sugli obblighi di servizio degli ufficiali in congedo. (20)
4. Abolizione delle servitù di pascolo, vendere erbe, fidare, seminare, legnare, nelle provincie ex-pontificie. (8)
5. Determinazione e riscossione del contributo delle provincie e degli altri enti interessati nelle opere idrauliche di seconda categoria. (67)
6. Estensione delle disposizioni della legge 28 giugno 1885, n. 3182, anche a coloro che dopo lo sbarco di Talamone hanno preso parte alla campagna 1860 61. (68)

ERRATA-CORRIGE

A pagina 127 riga 45ª del resoconto ufficiale ove è detto *perchè noi non ci avviciniamo* deve leggersi: *perchè noi ci avviciniamo*.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

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

