

CX.

## 2ª TORNATA DI LUNEDÌ 29 MAGGIO 1893

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

## INDICE.

## Atti vari:

Comunicazioni della Presidenza . . . . .	Pag. 3924
Relazioni ( <i>Presentazione</i> ):	
BRUNICARDI: Distruzione delle Cavallette . . . . .	3946
CARMINE: Variazioni nei bilanci; costruzioni ferroviarie; bonifica di Burana . . . . .	3930
GIOVANELLI: Pensioni agli insegnanti di Istituti ex-comunali ed ex-provinciali . . . . .	3930

## Disegno di legge:

Bilancio dei lavori pubblici ( <i>Discussione</i> ). . . . .	3931
Oratori:	
BACCELLI . . . . .	3939
BONAJUTO . . . . .	3945
CAMAGNA . . . . .	3952
DE FELICE-GIUFFRIDA . . . . .	3952
DILIGENTI . . . . .	3961
FILI-ASTOLFONE . . . . .	3936
GENALA, <i>ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	3958-65
LICATA . . . . .	3934
PELLERANO . . . . .	3941
PICARDI . . . . .	3947
RIZZO . . . . .	3960
SCIACCA DELLA SCALA . . . . .	3964
SOCCI . . . . .	3931
TORELLI . . . . .	3951
VALLE ANGELO . . . . .	3943

## Interrogazioni:

Modificazioni alla tariffa doganale:	
Oratori:	
LANZARA, <i>sotto-segretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	3926
SAPORITO . . . . .	3926
Veterani:	
Oratori:	
FAGIUOLI, <i>sotto-segretario di Stato per il tesoro</i> . . . . .	3927-29
GALLI ROBERTO . . . . .	3927-30
Votazione a scrutinio segreto . . . . .	3971

La seduta comincia alle 2,5 pomeridiane.  
**Di Sant'Onofrio, segretario**, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

## Petizioni.

5144. La Deputazione provinciale di Foggia e i sindaci di Cosenza e di Arce (Caserta), trasmettono i voti di quei Consigli comunali, ai quali hanno aderito altri Comuni, perchè non solo sia conservata stabilmente l'esistenza del Banco di Napoli, ma che sia posto alla stessa stregua del maggiore istituto che verrà a sorgere, aumentandone la potenzialità ed accogliendo tutte le altre domande contenute nel *memorandum* del Banco stesso.

5145. Il sindaco di Siracusa trasmette il voto di quel Consiglio comunale perchè nel riordinamento degli Istituti bancari sia lasciata l'autonomia e la facoltà di emissione al Banco di Sicilia.

5146. La Deputazione provinciale di Porto Maurizio, associandosi a quelle di Modena e di Parma, fa voto che le spese del personale di custodia forestale siano poste a carico dello Stato o quanto meno sia tenuta ferma al riguardo la disposizione dell'articolo 26 della legge 20 giugno 1877.

5147. Francesco Perris da Maida (Catanzaro) chiede gli sia riconosciuto il grado di luogotenente dei Corpi Volontari Calabresi

da lui coperto nel 1848 e 1860 e su tal grado venga a lui concessa la pensione.

5148. Mascitelli Severino da Ortanova, proprietario di un fondo rustico, per il quale passa il tratturo Foggia-Cerignola, chiede che siano rispettati i diritti acquisiti dai frontisti dei tratturi, e possano i proprietari aggregare ai loro fondi le zone che saranno fatte libere.

### Omaggi.

**Presidente.** Si dia lettura degli omaggi pervenuti alla Camera.

**Di Sant' Onofrio, segretario, legge:**

Dal Ministero delle poste e dei telegrafi — Relazione statistica intorno ai servizi postale e telegrafico per l'esercizio 1891-92 ed al servizio delle Casse postali di risparmio per il 1891, copie 500;

Dalla città di Bergamo — Atti di quel Consiglio comunale per l'anno 1891-92 (fascicolo XXXII), una copia;

Dall'Associazione italiana di beneficenza di Trieste — Relazione e bilancio di quell'associazione per l'anno 1892-93 (anno ventesimo quinto), copie 5;

Dalla Società italiana per le strade ferrate meridionali (Rete Adriatica) — Relazione di quel Consiglio d'Amministrazione fatta nella assemblea generale del 18 maggio 1893, copie 40;

Dal Ministero d'agricoltura, industria e commercio — Bollettino internazionale delle tariffe doganali:

Fasc. 50. Nuova Galles del Sud, copie 30;

> 51. Colonia Eritrea, copie 30;

> 52. Gibilterra, copie 30;

> 53. Malta, copie 30;

> 54. Cipro, copie 30;

> 55. Repubblica del Salvador, copie 30;

> 56. Honduras Britannico, copie 30;

Più n. 5 supplementi ad altri fascicoli, copie 30.

### Comunicazioni della Presidenza.

**Presidente.** I figli del compianto senatore Moleschott mandano la seguente lettera:

« Roma 29 maggio 1893.

« A Sua Eccellenza il Presidente della Camera.

« I figli di Jacopo Moleschott, coll'animo vivamente commosso, esprimono la loro profonda gratitudine per le nobilissime ed af-

fettuose parole che S. E. il presidente della Camera ha indirizzato a loro nella grande sventura che li ha colpiti.

« Moleschott Carlo, ing.

« Elsa Moleschott. »

Dal presidente del Museo artistico industriale ho ricevuto la seguente lettera:

« Roma, 29 maggio 1893.

« Ho l'onore d'avvertire V. E. che giovedì 1° giugno prossimo alle ore 11 antimeridiane il Museo artistico industriale in San Giuseppe a Capo le Case sarà inaugurato nei locali recentemente trasformati ed ampliati.

« Adempio all'obbligo d'invitare a questa cerimonia l'E. V. insieme all'Ufficio di presidenza, e la prego in pari tempo di comunicare ai signori deputati che gli onorevoli membri dei due rami del Parlamento sono anche essi indistintamente invitati alla inaugurazione e quanto meno sono pregati ad onorare d'una loro visita il nostro istituto.

« Colgo l'occasione per rassegnare a V. E. gli atti della più rispettosa osservanza.

« Il presidente

« Fabii Altini. »

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Fasce, di giorni 10; Capaldo, di 10; Petronio, di 7; Tasca-Lanza, di 10; Rospigliosi, di 8, Bracci, di 6; Vischi, di 5. Per motivi di salute gli onorevoli: Coffari, di giorni 20; Polti, di 10. Per ufficio pubblico gli onorevoli: Pinchia, di giorni 8; Casana, di 10; Niccolini, di 30.

(Sono conceduti.)

**Votazione a scrutinio segreto di quattro disegni di legge.**

**Presidente.** Questa mattina la Camera ha approvato per alzata e seduta sette disegni di legge. Non potendosi cumulare troppe votazioni segrete in una volta, faremo ora la votazione sui primi quattro, rimandando la votazione degli altri tre a domani.

I disegni di legge sui quali si vota ora sono i seguenti:

1. Spesa straordinaria per l'adattamento del palazzo ex Contarini in Padova a sede della scuola di applicazione per gli ingegneri.

2. Autorizzazione alle provincie di Lecce e Piacenza ed ai comuni di Brusaschetto, Camino, Castagnole Monferrato, Castelvero d'Asti, Croce Mosso ed altri ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il rispettivo limite triennale 1884-86.

3. Affrancamento dei censi, canoni, livelli ed altre annue prestazioni dovute al demanio dello Stato.

4. Modificazioni degli articoli 2 ed 8 della legge 6 dicembre 1888 circa la ripartizione degli affari fra le due sezioni penali della Corte di cassazione in Roma.

**Presidente.** Si faccia la chiama.

**Suardo, segretario,** fa la chiama.

*Prendono parte alla votazione:*

Agnetti — Aguglia — Albertoni — Amadei — Antonelli — Arnaboldi.

Baccelli — Badini — Barzilai — Basini — Berti Domenico — Bertollo — Biancheri — Bonajuto — Bonas — Bonin — Bovio — Branca — Brin — Brunicardi.

Cadolini — Cafiero — Calpini — Calvi — Camagna — Campus-Serra — Canegallo — Cao-Pinna — Cappelleri — Cappelli — Capruzzi — Carenzi — Carmine — Casilli — Castoldi — Cavallotti — Celli — China-glia — Chindamo — Cirmeni — Clementini — Cocco-Ortu — Cocito — Cocuzza — Colajanni Federico — Colombo — Crispi — Comin — Coppino — Costa — Costantini — Cucchi — Curioni.

Dal Verme — Damiani — Daneo — Danieli — Dari — D'Ayala-Valva — De Amicis — De Felice-Giuffrida — De Giorgio — Del Balzo — De Luca Ippolito — De Luca Paolo — De Martino — De Nicolò — De Novellis — De Puppi — De Riseis Giuseppe — De Blasio Scipione — Diligenti — Di Rudini — Di Sant'Onofrio.

Elia — Ercole.

Facheris — Facta — Fagiuoli — Falconi — Faldella — Farina Nicola — Ferracciù — Ferrari Luigi — Ferraris Maggiorino — Ferri — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fisogni — Fortunato — Franceschini — Frascara — Frola — Fulci Nicolò — Fusco.

Gallavresi — Galletti — Galli Roberto — Gallo Niccolò — Gallotti — Garavetti — Garibaldi — Gasco — Genala — Ghigi — Giacomelli — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giorgini — Giovanelli — Gorio — Graziadio — Guj.

Lacava — Lampiasi — Lanzara — Laz-zaro — Levi Ulderico — Licata — Lo Re Nicola — Lorenzini — Luzzatto Attilio.

Maffei — Mapelli — Marazzi Fortunato — Marsengo-Bastia — Martini Ferdinando — Martorelli — Masi — Maury — Mazzino — Mel — Merzario — Mestica — Miceli — Miraglia — Montagna — Mordini — Morelli Enrico — Murmura — Mussi.

Nasi — Nicolosi — Nicotera — Nigra — Nocito.

Omodei — Ostini.

Pace — Pais-Serra — Palizzolo — Panizza — Papa — Papadopoli — Parpaglia — Pasquali — Pellegrini — Pellerano — Pelloux — Perrone — Peyrot — Picardi — Piccaroli — Piccolo-Cupani — Piovene — Pisani — Poli Giovanni — Prinetti — Pul-lino.

Quarena — Quintieri.

Randaccio — Ricci — Rinaldi — Riolo Vincenzo — Rizzetti — Rizzo — Roncalli — Rosano — Rossi Rodolfo — Roux — Ruggieri Ernesto — Ruggieri Giuseppe.

Sacchetti — Sacconi — Salandra — Sani Giacomo — Saporito — Scaramella-Manetti — Schiratti — Sciacca della Scala — Serena — Silvani — Soggi — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sonnino-Sidney — Sorrentino — Squitti — Stelluti-Scala — Suardi Gianforte — Suardi Alessio.

Talamo — Testasecca — Tondi — Torelli — Torlonia — Tornielli — Torraca — Treves — Tripepi — Trompeo — Turbiglio Giorgio. Valle Angelo — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vendemini.

Weill-Weiss.

*Sono in congedo:*

Adamoli — Aprile — Arbib.

Bastogi Gioacchino — Bastogi Michelangelo — Bertolini — Bocchialini — Borsarelli — Bracci.

Caetani Onorato — Capaldo — Centurini — Civelli — Clemente — Coffari — Colaruso — Colosimo.

Delvecchio — De Salvio — Donati.

Fasce.

Grandi — Grossi.

Luciani.

Marcora — Mecacci — Mocenni — Monti. Nicastro.

Palberti — Paolucci — Petronio — Pignatelli.

Romanin-Jacur — Rubini.  
Sani Severino — Sanvitale — Scaglione  
— Simeoni — Sormani.  
Tasca-Lanza — Tozzi.  
Vaccaj — Vischi.  
Zucconi.

*Sono ammalati:*

Capozzi.  
Lugli.  
Manganaro — Miniscalchi.  
Polti Giuseppe — Pompilj.  
Sanguinetti — Sperti.  
Toaldi.  
Vendramini — Visocchi — Vollaro-De  
Lieto.

*Sono in missione:*

Bonardi.  
Campi — Chiapusso.  
Di San Giuliano.  
Episcopo.  
Niccolini.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Buttini.  
Casana.  
Franchetti.  
Salemi-Oddo.  
Ungaro.

**Interrogazioni.**

**Presidente.** Si lasceranno le urne aperte, e procederemo nell'ordine del giorno, che reca le interrogazioni.

La prima è degli onorevoli Adamoli e Saporito, al ministro delle finanze « per sapere da lui quando intenda presentare il disegno di legge per le modificazioni alla tariffa doganale ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

**Lanzara, sotto-segretario di Stato per le finanze.** I nuovi trattati di commercio hanno modificato molte voci, ne hanno istituite delle nuove ed hanno pure cambiato alcuni dei criteri per la classificazione delle merci.

Molte innovazioni debbono essere messe necessariamente in relazione alle voci ora esistenti. Occorre quindi fare uno studio completo prima di presentare una proposta concreta per le modificazioni da introdurre nell'attuale tariffa doganale.

Questo lavoro è presso al fine e ne sarebbe stato già presentato al Parlamento il relativo progetto; se non che, essendo in corso le trattative con la Spagna per un nuovo trattato di commercio, è parso opportuno di soprassedere finchè la nuova convenzione non sia stata conchiusa.

Mi auguro che ciò avvenga al più presto ed il Ministero dal suo canto non mancherà di presentare sollecitamente alla approvazione del Parlamento le modificazioni che stimerà convenienti per la tariffa doganale.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Saporito.

**Saporito.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario della risposta che ha dato a me ed al mio collega Adamoli, e lo ringrazio anche da parte di questo ultimo, oggi assente.

Credo, però, che il Ministero non abbia bisogno di aspettare che si conchiuda il trattato con la Spagna, per procedere alla riforma della tariffa doganale: questa riforma è resa necessaria dai trattati fatti con la Germania, con l'Austria e con la Svizzera. Il trattato con la Spagna impegnerà poche voci e non avrà una grande importanza; non è quindi necessario che si conchiuda il detto trattato per correggere la nostra tariffa doganale e metterla in rapporto coi trattati già conchiusi. Prego il ministro delle finanze, il suo sottosegretario di Stato, di far tutto il possibile perchè, alla riapertura della Camera, nel mese di novembre, la riforma della tariffa doganale possa esser presentata al Parlamento. Del resto, non sarà difficile, per l'onorevole ministro, presentare un progetto di riforma. Il lavoro è stato già fatto. Ai tempi in cui era ministro l'onorevole Colombo, sotto il passato Ministero, la Commissione che fu chiamata a studiare i progetti di finanza, studiò ampiamente la questione ed il lavoro fu compiuto e riveduto dopo, dall'amministrazione delle gabelle. Tutto sarebbe pronto per la presentazione di un disegno di legge.

Prego il Governo di far presto, e di non aspettare il trattato con la Spagna; il Governo spagnuolo non conchiuderà con noi forse un trattato sino a quando avrà stabilito definitivamente i suoi rapporti commerciali colla Francia; e, se non gli sarà possibile presentare il suo disegno di legge in questo scorcio di Sessione, lo presenti immancabilmente nel prossimo mese di novembre alla riapertura del Parlamento.

**Presidente.** Ora viene l'interrogazione che l'onorevole Galli ha rivolta ai ministri del tesoro e della guerra « sui provvedimenti che intende di prendere per soddisfare al debito nazionale verso quei veterani delle patrie battaglie, dei quali i titoli vennero riconosciuti dalla competente Commissione. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato pel tesoro.

**Fagioli, sottosegretario di Stato pel tesoro.** Io sarei felicissimo, se potessi rispondere al mio vecchio amico Galli, con una sola frase...

*Voci.* Vecchio?

**Fagioli, sottosegretario di Stato pel tesoro.** Vecchio come me.

... con una sola frase: quella, cioè, che si provvederà immediatamente al pagamento di questo che egli chiama debito nazionale. Ma, disgraziatamente, io debbo tener conto e di alcuni precedenti e di un fatto che sovrasta ad ogni altro, la condizione, cioè, in cui versano le finanze dello Stato.

I precedenti a cui accenno, l'onorevole Galli lo sa, sono le dichiarazioni che sono state già fatte in questa stessa Camera dai ministri della guerra e del tesoro; dal primo in occasione di un'interrogazione dell'onorevole Ceriana-Mayneri, e dal secondo quando venne innanzi alla Camera la proposta di legge d'iniziativa parlamentare per provvedimenti relativi ai veterani del 1848 e 1849.

Come ricorderà l'onorevole Galli, il quale segue diligentemente i lavori della Camera, i due ministri in quelle occasioni espressero alcune riserve intorno al provvedimento che l'onorevole Galli colla sua interrogazione sembra richiedere.

E queste riserve sono giustificate da un esame, per quanto superficiale, della questione.

Volendo eseguire la legge in vigore ed ammettere all'immediato godimento dell'assegno contemporaneamente tutti coloro che la Commissione reale ha dichiarato degni e meritevoli, e tutti quegli altri che ne hanno presentato domanda e che la Commissione reale crederà degni d'essere ammessi al godimento, io credo che alle lire 790,000, che sono ora iscritte nel bilancio, bisognerebbe aggiungere circa 460,000.

Se poi si volesse seguire il sistema proposto dalla Commissione parlamentare, che riferi su quel disegno di legge d'iniziativa parlamentare, l'aggravio del bilancio sarebbe anche più forte, poichè, da informazioni as-

sunte, risulterebbe che circa 7.000 veterani delle patrie battaglie avrebbero diritto di conseguire l'assegno, una volta che si modificasse la legge vigente nel senso di ammettere al godimento dell'assegno medesimo tutti quelli che hanno anche una sola campagna, purchè abbiano raggiunto i 65 anni d'età.

Si tratterebbe quindi di aggiungere un altro mezzo milione.

Se noi invece lasciamo eseguire la legge com'è, e teniamo conto dell'eliminazione naturale, la quale può calcolarsi al 10 per cento all'anno per ora, ma che per l'avvenire può calcolarsi in proporzioni anche maggiori, fra sei anni saranno ammessi al godimento dell'assegno tutti quelli che vi avranno diritto secondo la legge.

**Galli Roberto.** Quando sono morti.

**Fagioli, sottosegretario di Stato pel tesoro.** Quelli che non saranno morti.

Io comprendo benissimo l'interesse vivissimo che l'onorevole Galli e gli altri colleghi che presentarono la proposta di legge dimostrano per questi gloriosi avanzi delle guerre dell'indipendenza nazionale. Comprendo, e convengo anche fino ad un certo punto che lo Stato possa dirsi in debito verso coloro che hanno servito il paese, ma non posso nascondermi che seguendo questo concetto si porrebbero a carico dello Stato prima i veterani del 1848-49, poi quelli del 1859 e del 1860.

Ora il bilancio, se devo arguire dalle condizioni presenti, negli anni prossimi non potrebbe sostenere questo grave peso, senza soverchio onere per i contribuenti.

Ad ogni modo, poichè pende dinnanzi alla Camera una proposta di legge, quand'essa verrà in discussione, la Camera delibererà secondo le parrà più opportuno.

**Presidente.** L'onorevole Galli ha facoltà di parlare.

**Galli Roberto.** Si direbbe che l'egregio sottosegretario di Stato, colla cortesia della forma, che del resto gli è abituale, abbia cercato di distruggere la impressione che la sostanza delle sue dichiarazioni doveva produrre sopra di me e sulla Camera tutta.

Ma egli comprenderà che, non ostante la forma cortese, io non posso dichiararmi soddisfatto della sua risposta.

Pochi giorni sono un egregio collega si rivolgeva al ministro della guerra e gli diceva: provvedete. Il ministro credeva suffi-

ciente di rispondergli che c'è un disegno di legge il quale attende il voto del Parlamento.

Attende? Ma perchè voi, o signori del Governo, non fate in modo che questo od altro disegno di legge venga portato alla discussione?

Non siete voi quelli che dovete stabilire l'ordine dei lavori parlamentari?

E se tanta premura vi muove l'animo per coloro che combatterono le battaglie nazionali, fate, fate in modo che la proposta di legge venga presto in discussione!

Ma, più che di una legge avvenire, mi do pensiero, o signori, della esecuzione della legge già stabilita.

E vi domando, onorevole sotto-segretario di Stato: pare a voi che il Governo debba essere il primo a sostenere, come voi avete fatto, che una legge dello Stato, non può essere eseguita? E non ci avete pensato prima? E perchè vi pentite dopo? Se c'era caso in cui il Governo avrebbe dovuto a nessun costo dire questo, sarebbe stato il caso presente.

La risposta dell'egregio sotto-segretario di Stato equivale a rimettere a tempi migliori, chi sa quanto lontani! un atto di giustizia. Essa mi reca maggior dolore, dappoichè l'argomento richiama a tempi nei quali da tutte le città e da tutti i villaggi d'Italia si accorreva per rivendicare la patria a libertà e ad indipendenza con un entusiasmo che non badava a sacrifici. Mi richiama alla memoria, onorevole sotto-segretario di Stato, specialmente la difesa di Venezia, perchè là, insieme al suo popolo accorsero i prodi di ogni parte d'Italia; perchè il combattere nei primi giorni contro eserciti agguerriti, è certamente eroismo, ma combattere e resistere ad ogni costo quando ogni speranza è perduta, è coraggio che può chiamarsi immortale.

Ebbene, udite una lettera di uno dei più valorosi difensori di Venezia, e che era fino a tempo fa, un agiato cittadino.

« Mi viene data ufficiale partecipazione che mi fu assegnata la somma di lire 640 che non ho ricevuta. Non è possibile ritenere che da circa due anni a questa parte possa mancare una somma così esigua, inquantochè è certo che vacanze debbono succedere di frequente per cui dovrei supporre non vi sia una giustizia imparziale come vi dovrebbe essere.

« Le mie attuali condizioni di salute, che

mi resero inetto ad ogni occupazione di lavoro, e la conseguente miseria in cui verso, privo, come sono oramai di ogni mezzo di sussistenza, debbono esser ragioni più che sufficienti perchè venga preso sollecitamente a mio riguardo un provvedimento a cui ho diritto, pei servigi prestati alla patria nei gloriosi anni 1848-49. »

Signori, sono tremila coloro ai quali in virtù della legge fu riconosciuto il diritto all'assegno e che non lo ricevono. E voi lasciate che 3000 patrioti vivano nella miseria, e non presentate una legge per provvedere a coloro che tanto operarono per la libertà e l'indipendenza?

L'onorevole sotto-segretario di Stato soggiunge che entro sei anni potranno essere tutti ammessi. Ma che? Si aspetta dunque che siano morti per provvedere ad essi? Da un calcolo ch'io ho fatto mi risulta che 300 circa muoiono ogni anno; per esaurire le 3000 istanze ci vorranno dunque ancora dieci anni, onorevole sottosegretario di Stato! Come potrà il Governo ritardare 10 anni a dare il sussidio, a coloro cui la legge ne dà il diritto?

Ed è questa una condizione tollerabile di cose? Per trattati di pace, vale a dire per patti imposti a forza, fu riconosciuto il diritto della pensione ai soldati del Papa, e voi la pagate; fu riconosciuta ai soldati del Borbone, e voi la pagate; perfino fu riconosciuta a coloro che combatterono contro la patria, come i soldati dell'Austria, e voi la pagate. Soltanto per quelli che hanno combattuto liberalmente per l'Italia, voi sofisticate il diritto, non eseguite la legge, lasciate crescere la miseria!

Signori, corre generalmente un grande errore. Si crede che la rivoluzione italiana sia liquidata; e questo non può essere. Noi dobbiamo soddisfare il nostro debito verso quei benemeriti che ci hanno dato una patria.

Prego perciò l'onorevole sotto-segretario di Stato di rendersi interprete presso l'onorevole ministro del desiderio manifestatogli; e confido nel suo patriottismo, dirò anzi di più, nella gentilezza dell'animo suo, perchè gli comunico questa mia raccomandazione. Essa non esprime il sentimento mio soltanto ma, posso affermarlo, anche quello degli egregi miei colleghi di qualunque parte siano della Camera. (*Bravo! Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato.

**Fagioli**, *sotto-segretario di Stato pel tesoro*. Confesso che amerei lasciare la Camera sotto l'impressione delle calde ed ispirate parole dell'onorevole Galli, piuttosto che lasciarla sotto l'impressione della doccia fredda che io, rappresentando qui gl'interessi e la responsabilità del tesoro dello Stato, sono costretto a far subire a coloro che mi ascoltano.

Ma è necessario che io replichi per togliere di mezzo qualche inesattezza che nel calore della sua improvvisazione è sfuggita all'onorevole Galli.

L'onorevole Galli ha fatto rimprovero al Governo, perchè non ha fatto mettere all'ordine del giorno la proposta di legge d'iniziativa parlamentare a favore dei veterani.

Io non vedo qui l'onorevole relatore della Commissione che ha preso in esame quella proposta di legge, l'egregio nostro collega Delvecchio. Se egli fosse presente, e se potesse interloquire in un'interrogazione, probabilmente direbbe all'onorevole Galli quello stesso che gli dico io, cioè che ci furono e sono tuttora in corso trattative tra il Ministero e quella Commissione e che l'onorevole relatore si è fatto convinto che non si potrebbe portare alla Camera un disegno di legge come quello, finchè non sia concretato, in modo almeno approssimativo, quale sia l'onere che da esso deriverebbe alla finanza dello Stato; perchè tutti i calcoli che l'onorevole Galli ed altri possono fare, non hanno alcuna base certa, e potrebbero essere lontani dal vero.

**Stelluti-Scala**. Sono tre anni che si fanno questi calcoli!

**Fagioli**, *sotto-segretario di Stato pel tesoro*. Me ne rincresce; vuol dire che ci vorrà un altro po' di tempo. Del resto vuole l'onorevole Galli imporre ad un Parlamento di accettare una proposta di spesa, senza che si sappia a quanto ammonti questa spesa? Bisogna bene determinarla, almeno per approssimazione.

Io credo che le leggi di finanza debbano avere questo carattere, altrimenti sono giocate del lotto, non sono leggi.

Ora, siccome questa determinazione verosimile dell'onere, che deriverebbe alla finanza dello Stato non si può ancora concretare, ecco perchè il Governo non ha spinto la Commissione, e la Commissione non ha creduto opportuno di fare essa istanza, perchè questo

disegno di legge fosse scritto nell'ordine del giorno delle nostre tornate.

Io credo così di aver disculpato il Governo dall'accusa di non interessarsi di questa questione, e di non desiderare che sia una buona volta risolta.

Nella seconda parte del suo discorso l'onorevole Galli mi è parso che abbia voluto accusare il Governo di non eseguire la legge, e ci ha letto una pietosa lettera di un veterano il quale, nel suo dolore si lagna di non ricevere l'assegno concessogli: lagnanze che, naturalmente, non possono colpire che il Governo.

Ora, onorevole Galli, la legge è fatta così; è stanziato ogni anno un fondo di 790,000 lire; a godere di questo assegno sono chiamati i veterani in ordine di anzianità; ma fino all'importo preciso di lire 790,000. Per gli altri si liquida il diritto all'assegno; ma questo diritto rimane sospeso fino a che vi sia la somma disponibile.

E poichè, pur troppo, ogni anno avvengono dei morti nelle file di coloro che hanno la pensione, così al godimento effettivo della pensione stessa sono ammessi, l'anno successivo, gli altri che erano stati in precedenza ammessi al diritto da una benemerita Commissione, che si occupa con tutto il cuore di questo servizio. Ora, progredendo così, ed erogando ogni anno queste somme che via via rimangono disponibili, in sei anni, secondo i calcoli fatti, tutti coloro che hanno diritto alla pensione potranno goderne.

Nè per arrivare a questo risultato occorre, e questo lo dico pel mio interruttore, l'onorevole Stelluti-Scala, di aspettare sei anni; imperocchè ogni anno si ammettono al godimento effettivo dell'assegno una sesta parte di coloro che vi hanno diritto.

Ecco qual'è lo stato vero delle cose: stato di fatto che non bisogna ingrandire, ed ecco perchè la legge è stata sempre eseguita come doveva esserlo. E io non posso fare a meno di ripetere che mi interessa personalmente e vivamente della questione; e l'onorevole relatore della Commissione, se fosse qui presente, potrebbe confermare questo che io dico, dapoi chè insieme a lui abbiamo studiato anche se fosse possibile fare un'operazione, per ottenere il capitale complessivo occorrente, ragguagliato a tre milioni e mezzo di maggiore spesa che si potrebbe ripartire in vari bilanci. Ma fino a quando non avremo dati più concreti e non saremo in grado di dire alla Camera,

almeno con approssimazione, quale sia il carico che si tratta di imporre al bilancio, non possiamo, specie in momento così difficile per la finanza italiana, proporre un disegno di legge siffatto.

Io voglio confidare che l'onorevole Galli, dopo queste mie dichiarazioni, vorrà chiamarsi soddisfatto.

**Presidente.** L'onorevole Galli ha chiesto di parlare. Veramente ha già parlato una volta; ma se è per dire poche parole, gliene dò facoltà.

**Galli.** L'onorevole sotto-segretario di Stato pare a me abbia creata confusione fra la legge fatta e la legge da farsi. Io oggi parlo della legge fatta, la quale lascia sospese 3000 istanze con un assegno che è già decretato e che non è pagato.

E sapete a che ne siamo?

Un fatto solo mi permetto di ricordare alla Camera. Uno di questi veterani che domandavano e che avevano diritto all'assegno, toccava 90 anni; e non aveva ancora ricevuto nulla! La Commissione per il riconoscimento dei titoli dovette commettere una santa irregolarità per dare un tozzo di pane al patriotta novantenne! Come volete che aspettino dieci anni questi veterani, se sono già in età per la quale, normalmente, possono morire di mese in mese?

Ecco perchè (se alle parole di unità e di indipendenza si attribuisce un valore) io credo che il primo dovere del Governo sia di finirla cogli indugi, e come mi suggerisce l'amico mio onorevole Stelluti, finirla con queste discussioni e con questi studii che durano da tre anni, e presentare di sua iniziativa una soluzione perchè la legge sia eseguita. Sarà iniziativa onorevole.

È doloroso, per non dire altro, che i patriotti, i quali, per la legge fatta, hanno diritto all'assegno, siano costretti a contare, per vivere, sulla morte di altri patriotti!

Non è così che il Governo della patria avrebbe dovuto provvedere a coloro che tutto hanno sacrificato per essa!

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Colajanni al ministro di grazia e giustizia.

*(L'onorevole Colajanni non è presente)*

Allora s'intende che rinunzia alla sua interrogazione.

Viene poi l'interrogazione degli onorevoli Rubini e Torelli.

*(Non sono presenti).*

S'intende che rinunziano a quest'interrogazione.

Verrebbe ora quella degli onorevoli Casilli, Socci e Colajanni al ministro dell'interno: ma il ministro dell'interno mi ha dichiarato che alle due e mezzo doveva recarsi in Senato, e perciò quest'interrogazione s'intende differita.

**Casilli.** Non importa, la converto in interpellanza.

**Presidente.** La presenterà quando Le piacerà.

### Presentazione di relazioni.

\* **Presidente.** Invito l'onorevole Giovanelli a recarsi alla tribuna a presentare una relazione.

**Giovanelli.** A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge: « Pensione di riposo al personale degli Istituti di istruzione provinciali e comunali passato al servizio dello Stato. »

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

**Carmine.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Giunta generale del bilancio, intorno ai seguenti disegni di legge:

1° Approvazione di maggiori assegnazioni sul bilancio dei lavori pubblici per lo esercizio 1892-93;

2° Autorizzazione a trasporto di residui tra alcuni capitoli dello stesso bilancio;

3° Modificazione al riparto stabilito con la legge 10 aprile 1892 delle somme autorizzate per costruzioni ferroviarie;

4° Aumento di un milione al fondo iscritto nel bilancio 1892-93 per la bonifica di Burana.

**Presidente.** Queste relazioni saranno staminate e distribuite.

### Discussione sull'ordine del giorno.

**Prinetti.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** A proposito di che?

**Prinetti.** Intorno all'ordine del giorno.

**Presidente.** A proposito di questo disegno di legge?



**Prinetti.** No, dell'ordine del giorno.

**Presidente.** Lo stabiliremo in fine di seduta.

**Prinetti.** Scusi, signor presidente, mi pare che, dopo finite le interrogazioni, di solito, si discuta la verifica dei poteri. Ora io vorrei chiedere all'onorevole presidente che cosa succede dell'elezione di Varese, per la quale da una ventina di giorni sta davanti alla Camera la relazione della Giunta.

Prima si è detto che questa relazione doveva esser mutata; poi, si è detto che era rimasta tale e quale. Intanto sono passate due o tre settimane, ed io credo che, secondo il regolamento e le consuetudini della Camera...

**Presidente.** (*Interrompendo l'onorevole Prinetti.*) Ella ricorda benissimo che dapprima fu detto come la relazione dovesse esser mutata, e poi che restava tale quale. In seguito di ciò, doveva mettermi d'accordo con l'onorevole Coppino, che è il relatore, per l'iscrizione della relazione pel collegio di Varese nell'ordine del giorno.

**Prinetti.** Io proporrei che si iscrivesse nell'ordine del giorno di domani, perchè i tre giorni regolamentari sono ormai da tempo passati.

**Presidente.** La scriveremo per la tornata di giovedì!

**Prinetti.** Onorevole presidente, non voglio fare questione di giorni; ma le faccio notare che a quest'ora i tre giorni regolamentari sono passati e oltrepassati.

**Presidente.** Passati dalla prima volta!

**Prinetti.** Ma anche dalla seconda.

**Presidente.** Dalla seconda no!

**Prinetti.** Scusi, siccome la relazione non è stata mutata, sono altro che passati i tre giorni! Ma in ogni modo, l'onorevole presidente faccia come crede.

### Discussione del disegno di legge: stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1893-94.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1893-94.

La discussione generale è aperta, e ha facoltà di parlare l'onorevole Soggi.

**Soggi.** Mi sono iscritto a parlare contro questo bilancio; ma dichiaro subito che se vi

fosse stata una categoria di oratori in merito io avrei dichiarato di volerne far parte.

I discorsi che nella discussione generale dei bilanci si fanno tutti gli anni, si può dire comprendano le stesse raccomandazioni, alle quali sempre le stesse risposte si danno dai ministri: per modo che queste discussioni si traducono quasi sempre in altrettante accademie.

Io cercherò di essere quanto più è possibile breve: e mi auguro che, come poco accademiche saranno le mie parole, per le risposte che vorrà darmi l'onorevole ministro, poco accademici siano i risultati che raggiungerò. Quantunque appartenga ad un partito, il quale ha per iscopo la diminuzione delle spese militari, voglio ammettere per un momento la ipotesi che in queste spese non si debba lesinare nemmeno un centesimo.

Ma nello stesso tempo dico che vi sono altre spese necessarie quanto quelle per la difesa della patria: e sono le spese necessarie per la salute pubblica: spese intorno alle quali non capisco come si possa lesinare. I popoli che hanno fede nel loro avvenire affrontano i più gravi problemi, e sopportano i più grandi sacrifici non tanto per la difesa della patria loro quanto per la salute pubblica: dappoichè non si può giammai avere un popolo grande se non si ha un popolo forte: ed un popolo forte non si trova se non là dove, in tutte le parti dello Stato, la salute dei cittadini è difesa e tutelata.

Quando ebbi l'onore di parlare per la prima volta in questa Camera nella discussione intorno all'indirizzo di risposta al discorso della Corona, accennai all'argomento delle bonifiche; ne riparlai poi anche nelle discussioni del bilancio di agricoltura e commercio e di quello dei lavori pubblici; e ne riparlai oggi anche a costo di sembrare indiscreto.

Come dicevo nel principio del mio discorso, io non parlo contro il Governo: poichè esso da un lato si trova vincolato dalla deficienza di capitale e dall'altro si trova alle prese coi grossi proprietari, i quali non intendono che, di pari passo alla bonifica igienica deve andare l'agricoltura; ed invece di aiutare questo movimento salutare per tutto il paese, l'ostacolano, perchè o vogliono guadagnar troppo o non vogliono rischiare di perdere. E così vediamo che queste boni-

fiche da tanto tempo promesse restano anche oggi allo stato di pio desiderio.

Ultimamente mi sono recato in Sardegna ed ho veduto che, ad onta delle nove bonifiche che erano state promesse dalla legge del 1882, i campi rimangono incolti, e l'occhio si perde e si affatica in quelle estese solitudini, ove non regnano che miasmi e febbri, dove lo sguardo non è allietato dalle bianche casette dei contadini che sorgono sulle amene colline della mia Toscana.

Inquanto all'Agro romano, ho sott'occhio la relazione della Commissione nominata dall'onorevole Genala, e godo nel dire che il Governo ha fatto quanto era possibile perchè le bonifiche cominciassero subito. Ma la relazione ci dice, che per le solite lungaggini burocratiche e nomine di Commissioni sopra Commissioni, certe cose che a quest'ora avrebbero dovuto essere definite, rimangono ancora insolute. Leggo infatti nella relazione: « Per provvedere ai lavori di prosciugamento, il suggerimento fu accettato; ed il Ministero, con Decreto 20 giugno 1892, incaricò gli ispettori del Genio civile, commendatori Lanciani e Fornari, di riferire sull'argomento speciale. »

E anche nella relazione al bilancio si deplora questo lusso di Commissioni, dapchè intralciare i lavori con Commissioni e Sotto-commissioni non vuol dire altro che rimandarli alle calende greche.

Parlando dell'Agro Romano non posso non rammentare la legge con la quale s'imponessa che, entro un determinato numero d'anni, se, nel raggio di dieci chilometri, nell'Agro Romano non si fosse proceduto a lavori di bonifica, si sarebbe proceduto alla espropriazione de' terreni che avrebbero dovuto essere bonificati.

Per attuare quella legge fu nominata una Commissione della quale, mi ricordo, era presidente l'onorevole Ubaldino Peruzzi; ma questa Commissione menò tanto le cose per le lunghe, e si arrese a tali sconfinite domande di proroghe, che lo stesso Peruzzi, vedendo ormai che si trattava di una cosa che, in termine povero, si poteva chiamare una burletta, diede le sue dimissioni.

Ecco perchè dicevo che il buon volere del Governo troverà sempre una opposizione nella volontà dei proprietari, e che è necessaria una nuova legge di espropriazione, la quale, ispirata ai bisogni del momento, debba spingere i restii e debba magari punirli col to-

glier loro le terre; poichè non è permesso ad alcuno d'impedire che la salute pubblica sia tutelata, e di far sì che il bene pubblico sottostia al bene particolare.

E quanto vi dicevo dell'Agro Romano, ve lo devo dire, a maggior ragione, delle nostre maremme.

Fin dal 1857 il barone Bettino Ricasoli, scrivendo ad un suo amico, si esprimeva così:

« I paludi di Grosseto, di Scarlino e di Piombino furono in gran parte colmati, e vaste sodaglie si distendono ora dove prima le acque stagnavano. Ma lo scopo principale dell'impresa, il risanamento dell'aria, non fu conseguito; ma le malattie endemiche della maremma non sono oggi meno numerose, nè meno micidiali di quello che fossero prima del 1830. E con la malaria dura quella sua inevitabile conseguenza, quel l'altra piaga della maremma, l'emigrazione estiva; e allo aprirsi della calda stagione, come nei tempi più calamitosi, vedesi ancora scemare la già scarsa popolazione di Grosseto, e l'autorità politica e giudiziaria abbandonare la città, e rimbarbire allora la contrada infelice, e nessuna cosa buona che sia stata fatta d'inverno, resistere all'azione devastatrice del bestiame vagante, e peggio ancora allo strazio che ne farebbe il vandalismo e la rapina di poca gente che resta. La *malaria!* ecco la condanna e la maledizione delle maremme. Il giorno in cui l'uomo potrà vivere in maremma, il bonificamento delle maremme potrà dirsi assicurato; da quel giorno ogni passo fatto potrà riguardarsi come un progresso irrevocabile. Ma prima di quel giorno tutti i vantaggi ottenuti saranno ugualmente sterili, ugualmente caduchi. Si parla di non so quali migliaia quadrate, che mediante le colmate furono restituite all'agricoltura. Sì, se agricoltura potesse essere senza agricoltori, se una terra che chiude in seno la ricchezza e la morte potesse dirsi restituita all'agricoltura, se la ricchezza di una terra che uccide, non fosse inutile com'è inutile la forza di un animale selvaggio che rifiuta la compagnia e l'impero dell'uomo.

« In questo stato di cose è naturale che i maremmani domandino a sè stessi, se veramente la maremma sia destinata ad una miseria perpetua; e le speranze a cui si erano così facilmente abbandonati cedano il luogo ad un sentimento opposto. Lo scoraggiamento

dei maremmani non potrebbe deplorarsi abbastanza, perchè annienta le forze colle quali è pur necessario che il capitale privato e lo spirito di speculazione aiuti l'impresa così vasta e così complessa del bonificamento. Ma è soprattutto doloroso che il Governo, al quale spetterebbe di combattere questa disposizione, operi in modo da fomentarla e confermarla. La mollezza con la quale sono proseguiti da alcuni anni i lavori di bonificamento; la parsimonia con la quale sono dall'erario soccorsi, la insufficienza evidente dei mezzi impiegati ha fatto nascere la convinzione che il Governo stesso cominci a diffidare di sé e dell'opera sua. Il languore, il marasma nel quale è caduta l'opera di bonificamento, quando ella pareva accostarsi al suo termine, quando dovevamo prevedere vicino il tempo nel quale si coglierebbe il frutto di tanti sforzi fatti, di tanti sacrifici imposti allo Stato, pare che annunzi l'abbandono della maremma. »

Notate bene, signori, che Bettino Ricasoli così scriveva nel 1857. E tutti coloro che si sono potuti recare nelle maremme toscane, tutti quelli che han tenuto dietro al movimento toscano di questo secolo, sanno come sin dal 1857 il Governo granducale si adoperasse affinché quei terreni fossero bonificati.

Ma dal Governo granducale in poi, è doloroso il doverlo dire, siamo andati di male in peggio: onde è che colà non si ripetono più i versi del Giusti, che il toscano Morfeo asciugava tasche e maremme, ma si dice: quegli asciugava tasche e maremme, ma questi si contentano di asciugare le tasche sole, e in quanto alle maremme non ci pensano neppure.

Ed è doloroso, signori, che una popolazione la quale ha combattuto le battaglie dell'indipendenza, una popolazione per cui lo spirito del sacrificio è religione, che sente l'abnegazione con tutta la fede con cui può sentirla un popolo vergine, oggi debba maledire la patria e debba vivere in uno stato di lotta che può tramutarsi di giorno in giorno in una lotta a coltello, non tanto contro il Governo, quanto contro i padroni degli estesi latifondi, contro gli avari signori della maremma. La quale maremma, signori, è certo, oggi, in condizioni peggiori e più miserevoli di quello che non fosse sotto il passato Governo della Toscana.

Noi abbiamo il palude dell'Alberese che il Governo non avrebbe alcuna difficoltà di passare in prima categoria, se i proprietari provvedessero con consorzi a fare le opere necessarie.

Il Governo ha interrogato questi proprietari, ma nessuno di essi ha pensato a rispondere all'appello. Ora io domando: non sarebbe giusto che questi consorzi che non vogliono farsi spontaneamente si facessero per forza di legge?

Ricordo che la legge del 1882 faceva fare i lavori dal Governo e poi li metteva a carico dei proprietari. Io non so se sarebbe il caso di tornare a quella disposizione: ma credo che sarebbe necessaria una legge la quale imponesse i consorzi che non si vogliono fare.

E dopo aver parlato del palude dell'Alberese (forse qualcuno dirà che io tiro l'acqua al mio molino perchè parlo del mio Collegio, mentre invece si tratta di cosa che interessa tutta l'Italia) debbo parlare del palude di Talamone, che è un'estesa solitudine, e in cui si trovano il forte di Santo Stefano e il forte di Talamone, e che sembrano nella vasta pianura due giganti essi pure colpiti da febbre e sdraiati sulle abbandonate colline; e quei forti sono costati la bellezza di quattro milioni.

Ora io, qualche volta, passando di là ho detto a me stesso e l'ho ripetuto parecchie volte alla Camera: quando il Governo dovrà mettere i soldati in quei forti per ragione di difesa, chi li salverà dalle febbri che si sprigionano da quella vasta pianura? Invece di avere valenti difensori capaci di tener testa al nemico, avremo colà due ospedali di invalidi, che non potranno in alcun modo rispondere al loro dovere.

E quello che io dico del palude di Talamone, lo debbo pur dire del palude di Scansano dove le colmate, che dovevano esser fatte, non si fanno mai.

E che cosa dire dell'Isola del Giglio? Nemmeno una strada si è potuta ottenere, una strada che dal porto meni al paese. E nessuna miseria più rattristante di quella di una popolazione, segregata da ogni consorzio civile, priva di mezzi e di risorse, a cui si è tolto persino il presidio militare che dava almeno qualche piccolo guadagno!

Ma è dunque una terra maledetta questa

Cenerentola delle nostre Provincie che si chiama Maremma?

Prima di chiudere queste mie brevi parole, non posso non accennare anche alla mancanza assoluta d'acqua, in cui si trova la maremma. Io, giorni fa, scendeva alla stazione di Follonica; e poichè pioveva, dovetti ricoverarmi in una casa: e sapete che cosa vi ho trovato? Tre fanciulli e la madre alle prese con la febbre, che avevano bisogno d'acqua e che stavano aspettandola ansiosamente. Ma di dove deve venire quest'acqua da bere? chiesi io. Mi risposero che dovevano andare a prenderla a Ravi, e da Ravi a Follonica vi sono dieci chilometri! Per bere un bicchiere d'acqua che non sia inquinata, questi poveri disgraziati debbono fare venti chilometri! Questa è la condizione orribile di quelle popolazioni; condizione intorno alla quale richiamo tutta l'attenzione del ministro, sia come uomo di cuore, sia come tutore degli interessi pubblici.

La relazione di questo disegno di legge finiscè così:

« Il bilancio dei lavori pubblici ha certamente contribuito in larga misura a creare le presenti strettezze della nostra finanza, e ciò conduce facilmente a supporre che da una nuova sistemazione di esso possa scaturire un largo aiuto per eliminare le difficoltà derivanti da quelle strettezze. Ma, come abbiamo già avvertito al principio di questa relazione, mentre gli effetti di molte fra le spese di lavori pubblici consumate in passato sono ormai consolidate nel bilancio del Tesoro, una parte delle spese stesse si concatenano necessariamente con altre già decretate e non ancora eseguite, le quali, sia per non rendere inutili lavori già fatti, sia per considerazioni di giustizia distributiva fra le diverse parti dello Stato, non possono essere nè eliminate, nè rimandate a tempo indefinito. »

Io voglio sperare che ad un tempo indefinito non sieno rimandate queste spese.

Ho detto in principio che io non appartengo certo a quelli che non hanno fede nell'avvenire della patria. Si spendano pure danari, e saranno danari benedetti e santi, quelli che allieveranno tante sventure, quelli che ci faranno avere un popolo forte, un popolo affezionato alla propria terra, e disposto sempre a difenderla. Io non faccio della retorica: mi auguro soltanto che il sole, invece di illuminare indifferente tanta solitudine dove

non regnano che la febbre e la morte, illumini verdeggianti pianure e spanda i suoi raggi sopra un popolo lieto e felice, il quale non cerchi più nell'esilio una fortuna problematica nè maledica alla patria, ma innalzi inni all'Italia innanzi alla quale non vi sono nè partiti, nè scuole, nè sette, ma solamente italiani. (*Bravo! Bene!*)

**Presidente.** L'onorevole Licata ha facoltà di parlare.

✓ **Licata.** Vorrei richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno al malaugurato problema delle ferrovie complementari: e confesso che mi sono deciso a parlare in occasione della discussione generale perchè non sono riuscito a trovare una sede più opportuna nei diversi capitoli del bilancio.

Secondo il disposto dell'articolo 3° della legge 10 aprile 1892, il Governo ha l'obbligo di presentare entro l'anno corrente un apposito disegno di legge per provvedere al riparto delle spese occorrenti per la costruzione delle ferrovie complementari.

Rammento in proposito che nella seduta del 21 marzo 1892, l'onorevole Giovagnoli proponeva, con uno speciale ordine del giorno, di presentare un tal disegno di legge nel mese di novembre dello stesso anno, e l'onorevole Branca, allora ministro dei lavori pubblici, si oppose è vero a tale proposta, ma diede le più ampie assicurazioni che avrebbe presentata la legge al più presto possibile, nel primo semestre del 1893. Soggiunse anzi, se mal non ricordo, che dal novembre 1892 al primo semestre 1893 tutta la differenza in fin dei conti si riduceva ad un mese solo. Ebbene: dal novembre 1892 ad oggi, sono scorsi più di sei mesi, ed ancora la legge non è stata presentata; nè è sperabile per quanto ne sappia, che possa essere presentata prossimamente.

Io non dico questo per fare sterili lagnanze, ma soltanto per rilevare che secondo le disposizioni di legge, il progetto per le ferrovie complementari doveva essere presentato entro il limite di un anno; che questo limite, per le assicurazioni dell'onorevole Branca, fu ridotto alla metà, cioè al primo semestre del 1893; e che oggi il Governo, avendo assunto l'obbligo di presentare un tal progetto nel più breve termine possibile, farebbe opera lodevolissima a presentarlo al più tardi entro il mese di giugno, prima an-

cora che la Camera prenda le vacanze estive giacchè, in tal modo, si verrebbero a conciliare, come si suol dire, capra e cavoli: cioè da un lato si verrebbe ad ottemperare alla disposizione di legge, e dall'altro si verrebbe anche a mantenere la promessa, fatta l'anno scorso alla Camera in modo solenne dal ministro del tempo.

Una sola ragione si potrebbe addurre per giustificare il ritardo nella presentazione della legge, ed è questa; che l'articolo 4 della legge 13 aprile 1892 dispone che non si possono dare in appalto i lavori di una ferrovia, nè tampoco registrare i relativi contratti alla Corte dei conti, se prima non sono definitivamente ultimati ed approvati i progetti per l'intera linea.

Ebbene, quest'articolo si può invocare per giustificare il ritardo avvenuto fino ad ora, ma non si potrà punto invocare pel ritardo, che per avventura potrebbe succedere in seguito.

So infatti da fonte sicura che la revisione degli studi ordinata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici col lodevole intendimento di realizzare le maggiori possibili economie, si trova già al termine, e quindi tutti i progetti per le ferrovie complementari potrebbero essere pronti per giugno, vale a dire alla fine di quel primo bimestre 1893, che l'onorevole Branca ammetteva come limite ultimo ed improrogabile per la presentazione della legge.

La costruzione delle ferrovie complementari, onorevole ministro dei lavori pubblici, è di somma necessità, e, dirò anche, di somma urgenza.

Vi sono alcune ferrovie complementari di tale e tanta importanza, che sarebbe davvero un atto di grande ingiustizia il ritardarne ancora la costruzione. Vi è, per esempio, la ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle, con le sue diramazioni Girgenti-Favara e Naro-Canicatti, che serve non solo a far rivivere economicamente e, dirò pure, civilmente una popolosa regione di oltre 200,000 abitanti, composta dell'intero circondario di Sciacca, dell'intero circondario di Bivona, e da dieci grossi comuni del circondario di Girgenti, ma serve ancora, come ben disse l'anno scorso in questa stessa Aula, il mio egregio amico onorevole Fili-Astolfone, a completare la rete di circumvallazione delle ferrovie sicule; e sic-

come rende possibile l'innesto ed anche lo sbocco a Sciacca dell'altra ferrovia interna Palermo-Corleone-San Carlo, potrebbe anche in un avvenire, che auguro lontanissimo, rendere segnalati servizi alla nazione sotto il punto di vista della strategia militare. Per valutare l'importanza di tale linea basta dare uno sguardo alla tabella B annessa al progetto 20 luglio 1888. Dalla medesima si rileva che dei 435 chilometri di ferrovie complementari da costruirsi, 211 chilometri spettano alla sola Castelvetro-Porto Empedocle e degli 88 milioni che secondo la legge Saracco avrebbero dovuto stanziarsi nel bilancio dello Stato in sei esercizi consecutivi a cominciare dal 1892 in poi, quasi due terze parti cioè 55 milioni spettano alla stessa linea.

Ebbene, come si può ancora ritardare la costruzione di una linea così importante senza ledere gl'interessi di una intera Provincia? E quel che dico della Castelvetro-Porto Empedocle, vale anche *caeteris paribus* per tutte le altre ferrovie complementari contemplate nella legge 24 luglio 1887 e nella legge del 20 luglio 1888.

Io non voglio in questo momento annoiare la Camera col resoconto dettagliato di quanto si è speso in Italia per costruzioni ferroviarie in poco più d'un trentennio; dico solo in cifra rotonda che, dal 1861 ad oggi si sono costruiti in Italia 12,000 chilometri di ferrovia per un importo complessivo di oltre tre miliardi e mezzo. Ebbene di questi tre miliardi e mezzo, nemmeno un centesimo è stato speso a beneficio di quelle infelici popolazioni che reclamano inutilmente da tanti anni il beneficio della locomotiva.

Ora, onorevoli colleghi, vi pare che questo sia conforme a quei principii di giustizia distributiva che dovrebbe costituire la norma principale e la bussola di tutte le amministrazioni? Vi pare che questo sia conforme a quella vagheggiata parificazione dei benefici che abbiamo tutti il diritto di pretendere, dal momento che siamo tutti inesorabilmente equiparati nell'aggravio dei pesi? Io non vi domando, onorevole ministro, parità di trattamento e molto meno oserei chiedere un trattamento di favore: sono persuaso, anche per esperienza personale, che queste sarebbero pretese esagerate per certe neglette regioni d'Italia e specialmente per le nostre che sono così lontane dalla capitale e che non

hanno mai ricevuto alcun beneficio dal Governo.

Io prego soltanto e cordialmente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè con la sua nota energia acceleri la presentazione del disegno di legge per la costruzione delle ferrovie complementari, e la concessione delle medesime a qualche autorevole Società che ne possa assumere e la costruzione e l'esercizio; ed ho fiducia che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, con la equanimità che tanto lo distingue, accetterà di buon grado la mia preghiera, se non altro in considerazione che gli abitanti di quelle regioni sprovviste di ferrovie pagano quanto gli altri e forse più degli altri contribuenti italiani.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

**Fili-Astolfone.** Io mi sarei iscritto ai relativi capitoli ai quali si riferiscono gli argomenti speciali sui quali intendo d'intrattenere brevemente la Camera, ma ho preferito invece di iscrivermi nella discussione generale, imperocchè a me sembra che questa proceda con maggiore solennità, ed il Parlamento ed il ministro devono attribuirvi la maggiore importanza, quella importanza che talvolta, nonostante le migliori intenzioni si *sbiadisce*, se non si perde nelle pratiche officiose.

In ordine alla ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle, or ora la Camera ha udito la voce del neo deputato del Collegio di Sciacca, uno di quei luoghi, nei quali la viabilità è assolutamente deficiente, e dove a quest'ora, se la ragione e la giustizia fossero prevalse, le popolazioni interessate, così per la linea principale, come per le diramazioni Canicatti-Naro, Girgenti-Favara, tagliate fuori d'ogni comunicazione ferroviaria diretta già avrebbero dovuto, e da tempo, essere state dotate.

La Camera ricorderà le mie roventi parole a quel ministro, che propose la nefasta legge di rimando della costruzione della nostra linea e delle sue diramazioni; e benchè la mia fede per quella malaugurata legge fu scossa, pure ricorderò, che il Governo ha assunto un impegno solenne in faccia al paese, ed io lo richiamo all'adempimento di questo impegno; e mi auguro che l'onorevole Genala, il quale, in materia di ferrovie, può dirsi che abbia legato il proprio nome a quasi tutte le leggi che vi sono inerenti, non mancherà al suo dovere ed alla lealtà e si ricorderà che ormai dalle parole, se

vuole la nostra fiducia, deve passare nel campo dei fatti, e di conseguenza, finchè non vediamo presentata la legge, e finchè vediamo che lo studio dei progetti dettagliati procede forse calcolatamente lento, noi diffideremo.

E voglio augurarmi che le risposte che egli darà alla Camera riescano precise e formali, e siano tali da acquietare coloro i quali, come me, e quanto me divenuti, se non scettici, certo increduli, tuttavia desiderano che quella ferrovia complementare passi ormai dal desiderio nel dominio dei fatti, ed allora le popolazioni potranno, se non dimenticare le ingiustizie patite, almeno accoglierne meno rammaricate la tarda riparazione.

Tuttavia, io non devo nascondere un dubbio che mi travaglia l'animo, quello cioè che la lentezza con cui sono stati condotti, e si conducono gli studi, abbia lo scopo di allontanare più che di affrettare il conseguimento d'un atto di giustizia che da anni ed anni le popolazioni interessate invano hanno invocato.

Ed ora passo ad un altro argomento, non meno doloroso e scottante. Un argomento, che forse non mi consente più la calma, e la pazienza per trattarlo, e pel quale ogni mia parola suona amarezza, e quasi disinganno, e nessuno, onorevole ministro, quanto, e meglio di lei potrà comprendere la portata di queste mie espressioni.

Intendo parlare della disgraziata costruzione del porto di Licata.

Sono state frequenti, e dirò quasi quotidiane le premure che per l'oggetto gli ho rivolto, tanto che, qualche volta ho dovuto perfino credere che mi rendeva più che indiscreto, importuno.

E qui, per debito di lealtà, sento il dovere di dichiarare, che io ho trovato l'Amministrazione animata dai migliori intendimenti, ma non sempre, nel consente l'onorevole ministro, trovai pari alle difficoltà, se non in lui, nel suo predecessore la energia, e le risoluzioni alle quali anche in piena Camera non lasciai d'incitarlo, persuaso che le popolazioni difficilmente possono rendersi conto delle intenzioni, imperocchè guardano solo a quello che cade sotto i sensi ed il resto sfugge al loro apprezzamento, ed al loro giudizio.

È più di un anno che i lavori del porto di Licata, malauguratamente appaltato all'impresa Breda si trovano sospesi, e per maggiore sciagura nulla accenna ad una vicina

ripresa, la quale solo potrebbe ravvivare le speranze verso l'agognato compimento dell'opera per affrontare la quale quella popolazione si sobbarcò ad immani sacrificii, che hanno pesato, e gravano in modo veramente insopportabile su quella civica, e stremata azienda.

E una malaugurata lite, preparata abilmente dalla impresa, sorse fra essa e l'Amministrazione dello Stato. Anzi dirò meglio l'impresa non appaltò le opere portuali, ma studiando il modo come trarne il maggiore vantaggio, speculò la lite.

E mi duole di dover anche notare, come il controllo che avrebbe dovuto spiegarsi di fronte alle prime manifestazioni dell'impresa che accennava alla lite, non fu nè così oculato, nè così efficace da premunirsi contro i danni che, ora siamo costretti a deplorare, e che ogni giorno si fanno incalcolabilmente più gravi, pel continuo deterioramento delle opere.

E l'onorevole ministro conosce come per le frequenti mareggiate che spostando i massi, e trasportandoli nel porto si è resa difficile l'entrata e malsicura la permanenza dei piroscafi, tanto che anche quelli di maggior portata nei fortunali, sono stati costretti a sospendere la caricazione, e per mettersi al riparo di ogni disastro hanno dovuto riguadagnare il largo.

Ora in questa condizione di cose io lascio considerare alla Camera ed all'onorevole ministro quale pregiudizio ne derivi all'opera istessa, non menochè al traffico, ed al commercio di quella sventurata, ma patriottica città.

Noi adunque, e lo constato con vivo rammarico, ci troviamo in queste deplorevoli condizioni, i lavori sospesi, le opere danneggiate, mal sicuro l'approdo, ed il giudizio non spinto con quello zelo e con quella energia che l'urgenza, e l'importanza del caso richiedono.

Ed è purtroppo così, onorevole ministro ed Ella lo sa, imperocchè le procedure stesse nel corso del giudizio istruttorio le perizie giudiziarie vennero ritardate, ed eseguite, ne fu dilazionata la presentazione senza che coloro cui incombe la difesa della Amministrazione avessero una sola volta protestato. Le valutazioni poi dei primi e dei secondi periti furono così sbalorditive da arrecare sorpresa e fors'anco sorpassando le stesse pretese dell'impresa, possono dirsi un vero e proprio disastro per lo Stato.

Fiaccaamente difesa e soccombente in seconda istanza l'Amministrazione ricorse in Cassazione, ma qui le dilatorie, i rinvii ed io differimenti ora consentiti, ora passivamente subiti non hanno fatto procedere di un passo la causa.

Insomma quanto maggiori e gravi sono state le tergiversazioni degli avversari nel giudizio, tanto più floscia, rimessiva e debole si è appalesata l'azione difensiva dello Stato.

Sarà la fatalità sotto il cui malaugurato influsso venne fuori, e che ha sovrastato, e presiede alla costruzione del porto di Licata alla quale si deve tanta iattura, ma mi si lasci pur dire che l'azione del Governo non è stata quale si richiedeva e doveva essere nell'esercizio dei propri diritti, e specialmente in relazione alla bilateralità del contratto.

Io ricorderò che avevo indicato all'Amministrazione il modo più breve e semplice per la pronta ripresa dei lavori, e per garantire la conservazione delle opere.

Ed il mezzo era ovvio, quello cioè della constatazione dello stato delle opere, e della costruzione a danno della impresa.

Ma questo mezzo, che avrebbe anche potuto dimostrare i veri prezzi per i materiali della costruzione, non si credette, anzi non si ebbe il coraggio di adottarlo, ed io non posso che deplorarlo altamente, imperocchè fra l'altro avrebbe avuto il vantaggio di fare spingere la lite all'impresa, di moderarne le pretese, preservare e far proseguire le opere.

Ora io non so insistere abbastanza efficacemente affinchè sia spinta innanzi non solo, ma affrettata la soluzione della malaugurata lite. Ma chi s'interessa, chi sorveglia, chi si agita per parte dell'amministrazione dello Stato?

E l'onorevole ministro vorrà permettermi che gli dichiaro francamente che, per quanto abbia seguito con attenzione e con amore questa questione, io non ho trovato la menoma traccia dell'azione di coloro che difendono l'interesse dello Stato in questa causa, causa che urge ormai di far definire presto, imperocchè, oltre al danno eventuale proveniente dalla stessa lite, si dovrà sottostare ad un altro certo e sempre maggiore a carico dello Stato il quale, volere o no, dovrà sempre completare il porto.

Io non voglio indagare se il Governo abbia in certi dati casi, come quello in esame

facoltà di valersi della libera difesa, ma certo ed anche in linea almeno ufficiosa egli può e deve provvedere per affrettarne la decisione in modo che si sappia presto quello che all'amministrazione incomberà di fare.

E quasi ch'è tutti gl'indugii e le incertezze non fossero pochi, un altro indizio che la ripresa dei lavori possa ancora protrarsi a tempo indeterminato in Licata lo si deduce, e non senza parvenza di ragione, dal fatto che l'amministrazione scadendo il fitto della casa che serve per l'ingegnere e l'assistente alle opere portuali lo ha disdetto.

Nè ciò solo, ma si crede, e si teme che l'ingegnere e l'assistente se non sono stati richiamati potranno esserlo.

Ora domando: questo procedere dell'amministrazione è egli prudente? E politica? Per una incalcolabile spesa, si sconforta maggiormente la popolazione la quale, replico, arguendo non delle intenzioni ma di ciò che cada sotto i suoi sensi, trova la dimostrazione opposta, di quello che per giustizia esige, cioè la ripresa sollecita dei lavori, ed il compimento del porto.

Per tutto ciò la Camera non vorrà certo ritenere esagerata l'asserzione, che ormai nelle popolazioni può dirsi scossa la fede, e verso chi governa, e verso la rappresentanza nazionale, e, ciò che è più doloroso e rattristante anche verso le istituzioni che ci reggono.

E badi la Camera, e più di tutto badi il Governo, che di questo stato di cose traggono esiziale partito gli elementi avversi al regime costituzionale, per modo che quasi da per tutto, in Sicilia, assistiamo con senso di vero sconforto all'organizzazione delle masse apparentemente sfruttate col pretesto della mancanza di lavoro, ma in realtà con carattere e scopo spiccatamente politico, imperocchè noi vediamo alla luce del sole, e con concioni e con la stampa si inneggia alla lotta di classe allarmando così la gente pacifica, che in sostanza è quella che più lavora, soffre e paga.

Ed il Governo che cosa fa di fronte ad una prospettiva che accenna e può preparare al paese (sperda il cielo il presagio) infausti giorni di dolore?

Ma noi udiamo che tuttocìò può correre in nome d'una libertà, la quale potendo esorbitare nella sua manifestazione si risolve in tirannia, sopruso e peggio in una aperta minaccia per la pubblica e privata tranquillità.

Ma intorno a ciò rimettiamoci ad altre discussioni e torniamo all'argomento principale, e tornandovi aggiungerò, che le buone intenzioni del ministro mi sono note, e so altresì che egli ha fatto tutto il possibile per arrivare anche ad un'altra soluzione. Ormai dei milioni si sono spesi, e somme non indifferenti occorreranno ancora, sia nel caso si venga ad un amichevole componimento, sia in quello in cui lo Stato risulti soccombente nella lite, ed in entrambe le ipotesi è fuor di dubbio, che il Governo debba e da ora prepararsi a provvedere; imperocchè ogni nuovo indugio farebbe accrescere coi danni gli interessi e renderebbe disastrosa sempre più la posizione dell'amministrazione dello Stato.

Una vigorosa spinta adunque che abbrevi il tempo sarà un tanto di guadagnato per tutti. Onde è che io mi auguro, che le risposte dell'onorevole ministro sieno chiare, precise e categoriche, e tali che possano una buona volta tranquillizzare la popolazione che, dal compimento del porto attende in maggior parte col beneficio del traffico e del commercio un alito di nuova vita in altre risorse economiche.

E pensi l'onorevole ministro, che la ripresa dei lavori, ed il compimento del porto non lascerà di spiegare anche la sua influenza sulla azienda comunale, la quale da anni si dibatte in gravi angustie, e con essa ne sarebbero grandemente avvantaggiate anche le condizioni del Comune, il quale per l'unica ragione di avere un porto, dovette contrarre il noto mutuo dei cinque milioni, rendendo così, e per lunghi anni straordinariamente difficili le condizioni dei poveri contribuenti. Ed ognuno può comprendere che anche i creditori vedendo tutto andare a rovescio, si mostrano meno propensi agli sperabili, e progettati componimenti e rendono per ciò stesso quasi impossibile una buona e duratura amministrazione comunale.

Vi pensi, e vi rifletta l'onorevole ministro, e con lui vi pensi anche il Governo, il quale preoccupandosi dello stato della finanza non può permettere con lo sperpero dei milioni, il danno che ne deriva al commercio, e con esso altresì alle prevedibili minori entrate doganali. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

(*Non è presente.*)



Perde la sua volta.

L'onorevole Baccelli ha facoltà di parlare.

**Baccelli.** Debbo pregare la Camera di qualche minuto di benevola attenzione.

Avevo presentata una interpellanza intorno ad una intervista avvenuta tra un deputato e un giornalista milanese, a proposito dei lavori pubblici in Roma, e specialmente del Policlinico e del Palazzo di Giustizia. L'intervista può acquistare importanza dalla qualità delle persone e del giornale. Se in una questione delicata e grave il popolo nostro è chiamato a sentire i rintocchi di una sola campana, potrà essere certamente prevenuto in favore di quella, quando dall'altra parte non si facciano, con tutta la possibile temperanza, le debite osservazioni. Parlerò specialmente del Policlinico.

Le osservazioni fatte intorno ad esso sono di diversa specie.

S'incominciò dall'affermare che quel lavoro avrebbe dovuto restringersi alla somma di 8 milioni, perchè questa era la quota parte assegnata ad esso nella divisione dei noti 30 milioni della prima legge. Se non che affermando ciò si dimentica che, allorchè si tenne alla Camera la relativa discussione, tutti, da una parte e dall'altra, riconobbero che quelle somme erano assolutamente insufficienti non solo per la costruzione di un Policlinico, ma anche pel palazzo di giustizia: epperò che per consenso di tutti quelle somme servivano solo per incominciare i lavori.

Basta, ripeto, prender contezza di quella discussione, per persuadersi della verità del mio asserto. D'altra parte, relatore di quel disegno di legge fu il compianto Sella, che certo non apparteneva a questo lato (*Accenna a sinistra*) della Camera. E siccome nella intervista segnalata da me si parla di *suprema leggerezza* con la quale si trattò codesto argomento, la leggerezza imputata colpirebbe solamente la Camera, il Senato, il Gabinetto e il relatore onorevole Sella. Tutti leggeri, avanti alla gravità del giornale!

Io non debbo difendere tutte queste persone; sono sicuro che i vivi hanno la coscienza di potersi difendere da sè stessi; per la memoria del compianto Sella, ognuno di noi con tranquilla coscienza può ritenerlo al di sopra di ogni accusa di codesto genere.

Quando si venne a stabilire la necessità del Policlinico, erano i primi tempi da che

Roma era divenuta capitale d'Italia. Allora, due grandi interessi si sentivano dal Governo e dal municipio concordemente e potevano facilmente conciliarsi.

L'interesse della capitale era quello di avere finalmente un ospedale modello (i suoi ospedali erano vecchi mausolei, epperò condannati dalla igiene moderna ospitaliera); l'interesse del Governo era di concentrare utilmente le singole scuole cliniche: difatti cotesti istituti erano fra loro così distanti da obbligare gli allievi, per frequentarli, a percorrere uno spazio non inferiore a 15 o 18 chilometri, ogni mattina. Succedevano altre considerazioni di minor conto, delle quali non parlerò alla Camera.

Il Policlinico dunque fu posto tra le opere che dovevano farsi d'accordo, tra il Governo ed il municipio.

Il compianto Depretis, sapendo egli il primo che gli 8 milioni non potevano bastare, dispose che il progetto fosse fatto sul valore approssimativo di 23 milioni. Egli stesso compere le aree prime, e l'acquisto ne parve allora singolare ventura, perchè le aree comperate dal Depretis nella terza zona dell'Esquilino furono pagate 12 lire al metro quadrato, nel tempo in cui il municipio di Roma, un'area in quelle vicinanze, aveva venduto al prezzo di 40 lire al metro quadrato.

Da ciò, tutte le osservazioni contro quell'acquisto, e contro la spesa preventiva cadono assolutamente nel vuoto.

Perchè si dovette mutare quell'area?

Voi, o signori, sapete che la febbre delle costruzioni era giunta proprio al delirio. Allora la terza zona dell'Esquilino sulla quale doveva sorgere il Policlinico si vide invasa dalla speculazione che da ogni parte irrompeva, con le sue fabbriche. Voi comprenderete bene che un ospedale, con tutte le cliniche non poteva essere girato e ristretto dalle abitazioni dei cittadini, e quindi apparve non solo evidente ma necessaria alla mente dell'onorevole Depretis, anche per consiglio nostro, ricercare altra area più propizia; e fu precisamente scelta quella sulla quale è sôrto il Policlinico.

Oltre tutte le ragioni di convenienza tecnica, l'onorevole Depretis aveva anche di mira la ragione economica: l'area nuova si pagava 5 lire al metro quadrato, mentre la prima era costata lire 12.

Ed il Depretis, che non era certo leggiero e, in fatto di finanza, aveva studiato sempre il massimo dell'economia, sperava di poter rivendere a piccoli lotti l'area prima, ed avere un grosso guadagno dalla rivendita.

Dunque tutte le questioni fatte nell'intervista intorno alle aree, cadono anch'esse, come voi vedete, nel vuoto. Ma non sono questi i soli errori della intervista. In essa dicesi ancora che il progetto del Policlinico fu fatto da una raccolta di medici, presieduta dall'onorevole Baccelli. Ebbene, io non mi posso lamentare di questo nome, che mi appartiene: ma allora io era ministro ed i miei colleghi illustri, potevano esser designati alla Camera col grado e col nome che loro spetta.

La Commissione dunque fu nominata da me, allora ministro dell'istruzione pubblica, e fu composta dai primi clinici d'Italia, e fra questi, aggiungerò, non vi era che un solo professore di Roma. Tutti gli altri erano stati da me studiosamente eletti da tutte le maggiori Università del regno.

La grande Università di Napoli, per esempio era rappresentata da due illustrazioni, dal povero Cantani e dallo Schron, il cui valore tutti conoscono. Milano stessa, che oggi con taluno de' suoi giornali ci fulmina, era rappresentata da due personaggi eminenti, l'uno il celebre professor Porro e l'altro il non meno illustre professor Bottini che insegna a Pavia. Tutti gli altri avevano fama pari a questi, e non appartenevano, come dissi, meno il professor Mazzoni, alla nostra Università.

A me pare che il ministro d'allora si fosse regolato non solo colla prudenza necessaria, ma anche con quella suprema delicatezza che deve esservi in questi affari. Non era una città sola che doveva co' suoi cittadini interessarsi di questa opera veramente grandiosa, ma la nazione intera perchè l'opera è nazionale.

La Commissione onde ho parlato elaborò un progetto di massima, e su questo progetto fu aperto un concorso pubblico. Se chi ha guadagnato il concorso per due voti di più era nato in questa città, non può dirsi che il concorso sia stato aggiudicato ad esso perchè era romano, come è scritto nell'intervista. Codesti modi di dire non sono lodevoli e potrebbero aspreggiare questioni che debbono risolversi colla sola giustizia. Dico questo per mostrare che Depretis nell'affidare il lavoro

al Podesti non fece un favore, ma compì un preciso dovere.

Ora veniamo alle critiche dell'area scelta per ultima.

Si è detto che in essa vi erano grandi dislivelli di terreno. E sta bene. Ma credono forse i nostri signori critici che si trovino facilmente in una capitale dai 150 ai 160 mila metri quadrati di superficie per costruirvi un grande ospedale con tutte le cliniche, senza che la vastità di quest'area presenti qualche difetto? E gli avvallamenti stessi erano calcolati. Già per 40,000 metri quadrati si erano colmati senza spendere un centesimo; e tutto il resto sarebbe stato colmato così, se la febbre delle fabbricazioni avesse ancora durato, i rottami di tante demolizioni sarebbero stati utilizzati senza spese.

Sento vivo piacere nel sottoporre alla veggenza della Camera ed alla sua imparzialità tutte queste accuse, sicuro che non meriteranno l'elogio degli uomini retti ed imparziali.

Dirò anche qualcosa di più. Si è affermato che quando il Policlinico è stato cominciato a costruire (ed allora la massima responsabilità pesava sulla Regia Commissione esecutiva della quale io aveva immeritatamente l'onore della presidenza, si era andati con le spese al disopra dei preventivi.

Nulla di meno vero! Fortunatamente una gran parte dei deputati ha onorato di sua presenza il Policlinico, che è già per molta parte costruito. Tutti si sono potuti persuadere che col primo lotto non solamente si è costruito tuttociò che si era dato in appalto, ma si sono compiute oltre l'appalto alcune altre opere importanti.

Sicchè noi potremmo dire oggi senza superbia che quel lavoro potrebbe portarsi in Italia, per esempio: primo, perchè non è stato superato di un centesimo il preventivo; secondo perchè non c'è stato un millimetro di spostamento nella statica; terzo perchè con le somme che dovevano essere consacrate alla fabbricazione del primo lotto si sono potuti fare altri lavori.

E tutto questo assicura che, nei lavori pubblici in Italia, il Policlinico può additarsi come un fatto unico al disopra del credibile. Quindi anche questa critica avrà la sorte che merita.

Ed oggi che cosa si pretenderebbe fare del nostro Policlinico?

Quel deputato che ebbe l'intervista fece dei quesiti così ameni ch'io stesso sarei imbarazzato a rispondere.

Egli dice: che cosa è questo Policlinico? Questo Policlinico per alcuni deve essere una scuola-ospedale, per altri un ospedale-scuola.

Io non so davvero se i miei colleghi ne capiscano qualche cosa. Per parte mia, lo confesso, non ne ho capito veramente nulla. E se neanche io ho potuto capire il valore di queste parole non potrebb'essere che ciò derivasse dall'assoluta incompetenza di chi parlava sopra un argomento clinico e didattico?

Il Policlinico sarà un grande ospedale modello nella capitale del regno, girato da tutte le cliniche costruite, come oggi si debbono, quali veri Istituti scientifici. Questo concetto è così chiaro e così semplice che non avrebbe dovuto dar luogo a nessuna fantasticheria.

Ma non cessa qui la serie delle accuse.

Si è detto che una scala costerà 400 lire per gradino. È naturale che il mondo profano s'impensierisca a quest'affermazione. La meraviglia però non sarebbe stata sì grande se si fosse affermato che una *scala di marmo per un grande palazzo poteva costare 10 o 15 mila lire*.

Se non che, per cotesta singolare critica potrà rispondere il ministro dei lavori pubblici, cui la questione più direttamente appartiene. La Regia Commissione presieduta da me è una *Commissione di sorveglianza tecnica*, e noi abbiamo cercato di fare la nostra opera, il meglio che per noi si poteva.

Venuta la legge Crispi, che voi tutti ricordate si assegnarono al Policlinico 10 milioni, i quali con le somme già spese, e con quelle che si dovrebbero ritrarre dalla rivendita del piano terreno si sarebbero elevati a 15 milioni.

Nessuno di noi si è lamentato per quello stanziamento: abbiamo trovato che la somma era perfettamente sufficiente per la costruzione degli Istituti clinici.

Per l'ospedale, assolutamente necessario perchè senza questo le Cliniche non potrebbero in guisa alcuna sussistere, cosa ha fatto l'onorevole Crispi con la sua legge? Con un articolo che fonde in un cespite solo i redditi di tutti gli ospedali di Roma, ha inteso provvedere così. Fra gli ospedali di Roma, come voi sapete, ce ne sono alcuni i quali non possono più stare: quello di Santo Spi-

rito, il più grande di tutti, sarà troncato dal Lungo-Tevere. Quello di San Giacomo non può più stare nel cuore di Roma. Ora questi ospedali debbono rifarsi e porteranno i loro padiglioni sull'area del Policlinico. Così e non altrimenti si poteva alleggerire il gravame dello Stato, per la costruzione intera dell'opera che sarebbe andata sui 23 milioni.

Al modo provvede la stessa legge con articolo singolare. Certo il legislatore fu abile e prudente e rimise in piedi il concetto dell'opera che doveva cedere ad utilità del Municipio e del Governo.

Ora ditemi, signori, se voi trovate nulla da eccepire a tutto ciò? Io comprendo che si possano scrivere articoli con leggerezza. Ho parlato con l'onorevole ministro, domandando che conto facesse di questa intervista, ed egli mi ha risposto che non ne faceva nessun conto; ed io meno di lui.

Ma se oggi ho preso a parlare alla Camera, l'ho fatto perchè se da una parte suona una campana sola, è mestieri che suoni anche quella dell'altra parte. Oggi è provato alla Camera che certi giudizi sono stati dati, o troppo in fretta, o con animo non sereno.

Io non ho per ora da aggiungere una parola di più; aspetterò dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che egli mi dica se sono nel vero; e quante volte egli credesse dimostrarmi che non lo fossi, allora riprenderei a parlare per dimostrare alla Camera che non ho sbagliato nè i conti, nè le argomentazioni. (*Benissimo! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pellerano.

**Pellerano.** Onorevoli colleghi, mi sono iscritto a parlare non per fare un discorso, ma per chiedere alcune precise dichiarazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Fra pochi mesi si aprirà all'esercizio pubblico la ferrovia Parma-Spezia.

La legge del 1879 che approvava questa linea stabilisce ancora per Sarzana una diramazione. Il Governo, in obbedienza a quella legge, fece fare il progetto della Santo Stefano-Sarzana; fece fare le espropriazioni, le pagò; fece tagliare le piante che si trovavano sul terreno e fece anche di più, comprò le verghe che dovevano servire ad armare questa ferrovia e le fece mettere in un cantiere vicino.

Dopo tutto ciò, pareva a noi che l'appalto

si dovesse indire quanto prima e che, contemporaneamente all'apertura della linea Parma-Spezia, dovesse aver luogo anche l'apertura della diramazione Santo Stefano-Sarzana.

Ma, disgraziatamente, mentre vi era stata tanta sollecitudine nel dare i primi ordini, tutto si fermò ad un tratto e non rimase a Sarzana che l'ufficio tecnico che doveva dirigere i lavori che non sono mai stati fatti.

Ora, credo di poter dimostrare, che è interesse generale di tutta la linea che si faccia questa diramazione e che dalla Parma-Spezia non potremo avere tutta quella utilità che ci siamo proposti nel deliberarla, fino a tanto che non sarà costruita, appunto, la diramazione Santo Stefano-Sarzana.

Infatti, mentre ora da Santo Stefano a Sarzana si percorrono 30 chilometri di ferrovia, con l'accennata diramazione o se ne percorreranno 8 soltanto.

Basta questo fatto per capire la grande utilità che ne verrà a tutti coloro che dovranno percorrere questa ferrovia che ha avuto lo scopo principale di unire i centri della vallata del Po con l'Italia centrale e meridionale.

Ma, oltre ad una percorrenza minore di 22 chilometri, che sono, già, qualche cosa, vi è una perdita di tempo, lasciando le cose come oggi sono, per le manovre che dovranno fare i treni nella stazione di Spezia.

Per la qual cosa, mentre di questa linea si potranno servire tutti i principali centri della vallata del Po, a cominciare da Milano, se non si farà questa diramazione, i viaggiatori da Milano troveranno quasi più comodo per venire a Roma di servirsi della vecchia linea Milano-Genova-Pisa-Roma.

Infatti un viaggiatore milanese passando, quando fosse costruito il tratto S. Stefano-Sarzana, dalla Parma-Spezia, guadagnerebbe 32 chilometri; ma se si levano i 22 chilometri che si perdono non costruendo la diramazione, per Sarzana e se si conta il tempo che andrà perduto nell'ingresso e regresso dei treni dalla stazione di Spezia, il milanese non avrà più questo vantaggio; vantaggio, che non sarebbe piccolo, potendosi risparmiare un'ora almeno nel viaggio da Milano a Roma.

Confido, quindi, che l'onorevole ministro vorrà accettare questa mia domanda che mi sembra giusta e di interesse assolutamente generale.

Non parlo, poi, dell'interesse che hanno le Province più vicine e specialmente la provincia di Massa, e qui parlo anche a nome del mio egregio amico e collega l'onorevole Quartieri, che ragioni di famiglia tengono oggi lontano dalla Camera. La provincia di Massa ha contribuito, con parecchie centinaia di migliaia di lire, alla costruzione di questa ferrovia e ci ha contribuito perchè reca un grande vantaggio a buona parte della provincia medesima, ossia, a tutta la vallata della Lunigiana, la quale, se si costruirà il tronco S. Stefano-Sarzana, sarà molto più vicina al capoluogo, con grande vantaggio dei suoi interessi, mentre, se si lasceranno le cose come sono ora, sarà vicina a Spezia, ma si allontanerà dal capoluogo, che è Massa.

Mi auguro che l'onorevole ministro Genala, che mette tanta imparzialità e tanta diligenza nelle cose del suo dicastero, sarà a presiedere l'apertura di questo tronco, e che si troverà in qualità di ministro a quella festa del lavoro italiano; ma desidero che egli non faccia sì che vi sia una nota discordante in questa gioia comune; e vi sarebbe, quando non fosse in quel tempo per lo meno indetto l'appalto per il tronco Santo Stefano-Sarzana.

L'onorevole ministro Genala sa che v'è un'agitazione nelle Province più direttamente interessate e sa che non sono ancora molti giorni si è tenuta un'adunanza alla Camera di commercio di Livorno ove intervennero alcuni sindaci, ed alcuni presidenti di deputazioni provinciali. Ora riprendendo, l'alacrità mostrata da principio, applicando la legge ed indicendo l'appalto di questo piccolo tronco tanto importante a tutta quanta la linea, voi, onorevole ministro, verrete a togliere quest'agitazione che ha un fondamento di ragione.

E vengo ad un altro argomento. Nella discussione del bilancio dei lavori pubblici del 1892-93 raccomandai due stazioni ma, specialmente quella di Carrara che ha bisogno di parecchi miglioramenti. Non ho bisogno di dire all'onorevole ministro ed ai colleghi l'importanza di quella stazione la quale per il mondiale commercio dei marmi di Carrara dà un utile molto grande alla Società e quindi allo Stato.

Ora vi è deficienza di piani caricatori e di depositi per i marmi, e tutte queste man-

canze furono già riconosciute dall'ispettato delle ferrovie. Per ciò desidererei che questa volta la risposta dell'onorevole ministro non fosse semplicemente una risposta gentile, ma che contenesse la promessa di un provvedimento tanto più che so che l'autorità municipale di Carrara è disposta a contribuire, con la cessione del terreno, o in altro modo, perchè i bisogni del commercio sono tali che assolutamente si richiede che questi lavori siano compiuti.

E vengo a chiedere un'ultima dichiarazione ed ho finito. L'egregio relatore del bilancio, nella sua chiara ed imparziale relazione, l'onorevole Carmine, tocca una questione di qualche gravità. Parlando dei sussidi che, per la legge del 30 agosto 1868, sono concessi ai Comuni per le strade comunali obbligatorie, prova come al 31 marzo 1893 rimangono a pagarsi ai Comuni 10,575,520 lire. Non ho bisogno di descrivere le condizioni dei nostri Comuni perchè tutti le conosciamo. I Comuni pagano già spese che hanno un carattere di generalità e che una legge, la legge comunale e provinciale, ha riconosciuto doversi pagare invece dallo Stato. Quegli articoli di legge, per ragioni finanziarie, non si possono ancora applicare, ma la legge c'è; vi sono questi sussidi in una somma così enorme e neanche questi, si dice, si possono pagare, perchè le condizioni finanziarie dello Stato non lo consentono. Ma lo Stato è il tutore dei Comuni, che sono pupilli, e non mi sembra una cosa ben fatta che il loro tutore non voglia mai, per ragioni finanziarie, pagare debiti sacrosanti, perchè si tratta di obblighi stabiliti da una legge, di rimborsi di spese che i Comuni hanno dovuto già sostenere.

Per ciò mi raccomando, come si è raccomandato l'egregio relatore, che venga presentato d'urgenza un qualche nuovo provvedimento legislativo per regolare questa materia. Facendo questo, il Governo farà un'opera saggia e politica. (*Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonajuto.

(*Non è presente.*)

Perde la sua volta. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle Angelo.

**Valle Angelo.** Ho domandato di parlare per aggiungere alcune considerazioni alle parole dette dal collega ed amico l'onorevole Socci

sulle bonifiche della Maremma toscana. Appartenendo a quelle Provincie, forse, conosco quelle questioni più da vicino, perchè ho dovuto prenderne personale cognizione. Debbo, quindi, far rilevare subito all'onorevole ministro come la Camera, con un ordine del giorno, allorchè fu votata la legge sulle opere di bonifica, invitò il Governo a presentare subito gli studi relativi alla bonifica del padule dell'Alberese, salvo a vedere, poi, a chi spettasse la competenza della spesa.

Il padule dell'Alberese, secondo gli studi di bonifica, fatti dal compianto Baccarini, era compreso fra le opere di prima categoria. Gli studi sono completati, ma stanno presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici e dormono il sonno dei giusti, giacchè nessuno ha pensato, fino ad oggi, a metterli in esecuzione.

La spesa per la bonifica di quel padule ascende a lire 800,000 circa, comprese 400,000 lire per l'arginatura della sinistra dell'Ombrone, che è un'opera idraulica di prima categoria.

E come ho avuto più volte a ripetere alla Camera, è da quel padule che dipendono le condizioni malariche della città di Grosseto, la quale, l'anno passato, ebbe il 95 per cento di febbricitanti, appunto per i miasmi che emanano da questo padule e che rendono la città inabitabile nei mesi estivi.

Non è, dunque, una bonifica in senso agrario, che noi domandiamo, ma una bonifica in senso igienico che permetta a quelle popolazioni di abitare tutto l'anno nelle proprie case.

Del resto, faccio considerare alla Camera e al ministro che, una volta fatta questa spesa, il Governo verrebbe a risparmiare una somma non lieve per la cessazione della estatura, in conseguenza dell'ultima legge votata dal Parlamento, la quale favorì la città di Grosseto per la condotta dell'acqua potabile, vincolandolo al compimento di altre opere igieniche. Sarebbe inutile avere speso un milione e mezzo quando la città stessa fosse inabitabile.

L'amico Socci ha fatto accenno ai consorzi e ha detto giustamente che questi consorzi dovrebbero essere obbligatori. Appunto, per la bonifica dell'Alberese, il consorzio dovrebbe essere obbligatorio.

Però è un solo proprietario che dovrebbe concorrere a questo consorzio, cioè, la casa

di Lorena, alla quale non mancano i mezzi, ma non vuol sottostare ad una spesa che importerebbe alla sua amministrazione una spesa di oltre 100,000 lire per un beneficio molto lontano. Quindi a quel proprietario poco interessa che la città di Grosseto e le popolazioni vicine soffrano, purchè esso risparmi una così importante somma.

Dunque, se vi è un caso di un consorzio obbligatorio, è appunto questo.

Nelle conclusioni della relazione di questo bilancio, lette dall'amico Socci, è detto:

« Il bilancio dei lavori pubblici ha certamente contribuito in larga misura a creare le presenti strettezze della nostra finanza, e ciò conduce facilmente a supporre che da una nuova sistemazione di esso possa scaturire un largo aiuto per eliminare le difficoltà derivanti da quelle strettezze. Ma, come abbiamo già avvertito al principio di questa relazione, mentre gli effetti di molte fra le spese di lavori pubblici consumate in passato sono ormai consolidate nel bilancio del Tesoro, una parte delle spese stesse si concatena necessariamente con altre già decretate e non ancora eseguite, le quali, sia per non rendere inutili lavori già fatti, sia per considerazioni di giustizia distributiva fra le diverse parti dello Stato, non possono essere nè eliminate, nè rimandate a tempo indefinito. »

Ora faccio osservare all'onorevole ministro che, già due anni fa, dal Ministero fu fatto eseguire il progetto per l'incanalamento del fiume Sovata a valle. Fu fatto pure il progetto dell'incanalamento a monte, ma questo è rimasto negli archivi del Ministero. La Camera comprenderà che non facendo l'incanalamento a monte resta inutile l'averne speso una somma per quello a valle. Faccio osservare, altresì che questa è un'opera idraulica di seconda categoria: quindi è obbligatoria pel Ministero, perchè è compresa nella tabella B.

Dunque prego l'onorevole ministro di compiere questo lavoro, non tanto nell'interesse della bonifica di quella regione, quanto ancora nell'interesse dello Stato, il quale vedrebbe naturalmente sciupati i danari già spesi quando non fosse completata questa inalveazione. E appunto prendo a sostegno della mia tesi le parole stesse della relazione. Anzi mi consta che è stata presentata al Ministero la domanda di un Consorzio, con cui si propone al Ministero l'assunzione dell'accollo di que-

sto lavoro per averne poi il rimborso in annualità, sicchè, senza aggravare il bilancio, si avrebbe, però, il lavoro compiuto. Tanto più, faccio osservare che il Ministero dei lavori pubblici, ogni anno, deve pagare ai frontisti di questo fiume diverse indennità, dalle otto alle diecimila lire per le inondazioni del fiume stesso quando è in piena.

A proposito, poi, del padule di Scarlino, come ha detto l'onorevole Socci, debbono essere fatte alcune colmate artificiali che importano una spesa di 200 mila lire, le quali non essendo state fatte, recano grandissimo danno a Follonica, a Massa e paesi limitrofi. Dunque, tutto sommato, la spesa non sarebbe molta, e si potrebbe facilmente sostenerle ripartendole in più esercizi, senza aggravare il bilancio di un anno solo. Dico questo perchè nel bilancio dello scorso anno v'era almeno per queste bonifiche un *pro memoria*; questo anno poi nemmeno il *pro memoria* v'è, e quindi pare che l'opera siasi affatto dimenticata.

La richiamo all'attenzione dell'onorevole ministro, e spero che egli vorrà darmi al riguardo risposte che soddisfacciano non tanto me quanto quelle popolazioni.

In quanto alla palude di Talamone, l'anno passato, fu fatto un accollo per 45,000 lire. Il lavoro fu cominciato, ma poi in pratica risultò che si era sbagliato il livello. L'opera dovè essere sospesa; ne venne una lite contro il Governo, e quindi danno si ebbe e sospensione dei lavori che ancora dura.

Fra gli altri lavori da farsi sempre nella bonifica grossetana c'è anche il canale che mette in comunicazione il mare col lago di Orbetello.

I lavori furono ripresi in questi giorni; ma ormai sono otto anni che si trascinano per una ragione o per un'altra allegata dall'impresa, mentre l'opera doveva esser compiuta in un triennio. Conto, quindi, sull'energia dell'onorevole ministro perchè un tale stato di cose venga a cessare sapendo ognuno quanto danno risentano e quanto maggiore spesa costino le opere cominciate e poi sospese e poi continuate dopo molto tempo.

Passando, ora, ai porti, debbo ricordare che già al ministro Finali raccomandai le condizioni del porto di Port'Ercole pregando perchè ne fosse fatta, all'imboccatura, escavare l'arena che lo rende impraticabile alle stesse barche peschereccie. Comprendo che non tutto si può fare ad un tempo, ma raccomando

anche questa escavazione al ministro perchè si tratta di un porto che è destinato a servire di rifugio alle nostre navi da guerra.

Un'altra cosa: al Ministero dei lavori pubblici deve esistere una pratica relativamente al faro delle Formiche per il quale si prevede necessaria una spesa di 70,000 lire circa. Al riguardo ho avuta già una risposta dall'onorevole sotto-segretario di Stato Sani, con la quale mi si assicurava che questo lavoro sarebbe stato fatto al più presto, ma che adesso mancavano i fondi. Mi rivolsi, allora, al ministro della marina, il quale mi disse che il faro era necessario, e che anzi era stato scritto al ministro dei lavori pubblici per affrettarne la costruzione, tanto più che l'Ambasciata Inglese aveva fatte rimostranze perchè i battelli a vapore che navigano in quelle acque avevano avuto più volte a rilevare quanto ne era pericoloso il transito nella notte. Se quindi il faro si potesse costruire sarebbe cosa buona non solo per le altre nazioni, ma ancora per la nostra, e specialmente per le barche pescareccie che frequentano quei paraggi.

Debbo, poi, rilevare un fatto grave che si verifica nella costruzione delle strade obbligatorie, un fatto che si è verificato nella mia Provincia, ma che so essersi avverato anche in altre. Quando si fanno i progetti per queste strade per una data somma, questa cifra viene, poi, in fatto ad essere raddoppiata. Ora i Comuni che hanno dovuto impegnarsi per la somma prevista, facendo tutti gli sforzi possibili, quando questa si è raddoppiata, hanno avuto i loro bilanci talmente spostati da dover quasi dichiarare il fallimento.

Alcuni Comuni hanno visto eseguire talune di queste strade col doppio del previsto senza nemmeno averne autorizzata la spesa stessa.

Questo fatto è avvenuto nella mia Provincia ed ha dovuto essere sottoposto al Consiglio di Stato.

Ora domando al ministro come creda provvedere a tale anormalità, che rovina totalmente i Comuni.

L'amico Socci ha lamentato la mancanza di acqua, che è dovuta, specialmente, quest'anno alla grande siccità.

La mia Provincia è la seconda in Italia dove piove meno, e quindi le popolazioni soffrono assai per mancanza di acqua. I Comuni hanno fatto il meglio per provvedere a

questa deficienza, ma io mi associo al collega Socci nel pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di vedere di fare tutto quello che può in favore di quella regione.

Colà l'acqua per bere deve essere trasportata da 8 o 10 chilometri di distanza, come diceva l'onorevole Socci, e deve essere pagata; e questo non accade solo per le famiglie che stanno in campagna, ma anche per paesi interi. Questo è uno stato di cose gravissimo, e bisogna farlo cessare. Giorni sono, alcuni di quei paesi sono giunti perfino a provvedersi l'acqua, portandola nelle cisterne con le botti. Vedete, dunque, quale è lo stato in cui ci troviamo.

Un'ultima raccomandazione che devo fare, si riferisce ad una interrogazione alla quale presero parte insieme a me l'onorevole Mocenni, l'onorevole Mecacci e l'onorevole Niccolini. Accenno agli orari delle ferrovie.

Spesso si cambiano gli orari, senza guardar molto agli interessi locali. Pel cambiamento degli orari fra Roma e Siena, fra Siena e Grosseto, abbiamo dovuto lamentare seri inconvenienti. Ora, se gli inconvenienti che abbiamo dovuto lamentar noi, si verificano anche per altre regioni, vuol dire che, nel cambiamento degli orari non si porta quell'attenzione, che si dovrebbe.

Mi auguro che questi orari, tanto fra Roma e Siena, quanto fra Siena e Grosseto, vengano presto cambiati, come mi si è fatto sperare.

Metto fine alle mie raccomandazioni, augurandomi che le risposte del ministro specialmente per quel che riguarda la mia Provincia, mi possano soddisfare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonajuto.

**Bonajuto.** Sarò brevissimo: così farò piacere alla Camera, al ministro e a me. Fra le regioni più trascurate in tutto, ma principalmente in fatto di opere pubbliche e di ferrovie, vi è la povera Sicilia. Noi abbiamo soltanto una linea principale Messina-Catania-Palermo e poi qualche diramazione secondaria, come il tronco Modica-Milazzo, ecc. Ora in queste linee l'azione del Governo non esiste affatto. Le ferrovie, affidate dalle nefaste Convenzioni ad una Società che io non voglio definire, anzi che servire alla pubblica utilità sono dirette unicamente a soddisfare agli interessi personali degli assuntori, pei quali nulla vi ha di sacro.

Per le Società ferroviarie in generale e per quella Sicula in particolare, passano in seconda linea il commercio, la sicurezza dei viaggiatori, gli orari: tutto si riassume nell'unico obiettivo del guadagno. Non parlo, poi, del modo come è trattato il personale. Dove prima erano dieci persone, oggi, ve ne ha cinque, cosicchè mentre il lavoro è divenuto, enormemente duro, il servizio ne è scapitato a danno del pubblico interesse. La Società deve sfruttare tutti e tutto sotto l'egida del Governo. Per quanto le Convenzioni siano deplorable, esse neppure sono eseguite, giacchè, pur esistendo un Ispettorato, questo, male appoggiato dal Governo, lascia tutto all'arbitrio della Società. Io domando, onorevole ministro: a che stabilire pomposamente un contratto, quando non avete la forza e il coraggio di farlo eseguire, quando anzi la Società si impone al Governo?

Parlerò in seguito delle strade e dei ponti; per ora mi limito a parlare della circumetnea.

Per questa ferrovia tanto lungamente anelata e che fece mettere in comunicazione molti importanti centri agricoli e commerciali della provincia di Catania, circa dieci anni fa, si costituì un consorzio fra Comuni e Provincia: il Governo però paga la maggior parte degli oneri.

Si dà dopo lunghi stenti e lavori la concessione ad uno speculatore in base ad un progetto studiato e approvato dal Governo. Lo speculatore comincia alfine i lavori, ma qui comincia pure la dolorosa storia. Si costruisce la ferrovia, ma variando tutto il primitivo concetto che informava il contratto. Si dovevano aprire *tunnels* e altre opere essenziali pel consolidamento della linea, ma nulla se ne fa per iscopo di illeciti guadagni che chiamerei addirittura criminosi.

Insomma, onorevole ministro, questa costruzione tanto attesa e che doveva riuscire di tanto sollievo e che costa circa 14 milioni allo Stato, è un ludibrio ad uso e consumo dello speculatore; il quale, così operando, non serve che ai propri interessi, e tutti sanno che tutela dell'interesse pubblico e speculazione sono cose che fanno a calci.

La colpa è vostra, onorevole ministro, perchè la sorveglianza e l'ispezione governativa su questa linea di ben 94 chilometri è un mito: essa, o non esiste, o è ridicola. Ebbi la fortuna di parlare con un alto impiegato governativo ed egli mi ha detto:

come si fa a ispezionare un tratto così lungo senza apposito personale? Cosa può fare un solo impiegato, meschinamente pagato, contro un appaltatore avido di guadagno e per giunta spalleggiato da potenti influenze? Come, onorevole ministro, noi paghiamo tanti impiegati i quali dovrebbero prestare servizio nell'interesse pubblico, e voi permettete l'abbandono incondizionato di un'opera così importante che costa sangue ai poveri contribuenti? Voi affidate alla balia d'un avido appaltatore gl'interessi del nostro paese, senza alcun sindacato? Se si facesse un serio e coscienzioso esame sui lavori della circumetnea, mandando persone incorrotte e incorruttibili, se ne vedrebbero delle belle! Forse qualcuno cadrebbe sotto le prescrizioni del Codice penale.

Io, onorevole ministro, ho molta stima personale in voi, ma nessuna fiducia come ministro (*Si ride*). E posso dirvi che, se anche aveste il lodevole intendimento di ordinare l'inchiesta, questa non si farà perchè vi è chi non la vuole.

Passo, ora, ad altro argomento.

Da più di due anni si aspetta il giudizio del Governo su una variante chiesta dall'appaltatore e combattuta dalla città di Catania. È possibile che, in due anni, il Ministero dei lavori pubblici, con tutte le sue Giunte, con tutte le Direzioni generali e Commissioni relative, non abbia potuto ancora pronunciare questo giudizio? O che si tratta forse di costruire una nuova cupola vaticana o sciogliere un nuovo nodo gordiano? Vi sono questioni gravi che interessano la città di Catania e Provincia per risolver la quali in modo che rimanga sempre alto il prestigio della moralità innanzi al paese vi ha bisogno di alta serenità e nel tempo stesso di forte energia. Non dico altro quantunque molte altre cose vi sarebbero da dire. Ma spero che l'onorevole ministro vorrà prendere in considerazione queste mie troppo franche parole, e farà esaminare seriamente questa questione per deciderla una buona volta. Del resto, chi vivrà vedrà.

### Presentazione d'una relazione.

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

**Brunicardi.** Mi onoro di presentare alla Camera a nome della Commissione generale del bilancio la relazione sul disegno di legge:



« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 10,000 per la distruzione delle cavallette. »

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** L'onorevole Picardi ha facoltà di parlare.

**Picardi.** Il carattere di tranquillità ed anche di varietà che ha preso questa discussione generale, mi anima a parlare ora, anzichè sul capitolo, intorno a una questione che pur avendo un contenuto specifico, può, a modo mio d'intendere, provocare da parte del ministro delle dichiarazioni che abbiano realmente un carattere d'interesse generale.

Questo carattere potrebbe essere dato da un altro coefficiente; quello della pluralità dei luoghi che da questa questione sono direttamente interessati.

Esiste un fatto indiscutibile: che lo sviluppo del traffico e l'annodarsi di linee della rete complementare a vecchie stazioni fatte in altre epoche per linee brevi, hanno rese queste stazioni assolutamente inadeguate, come impianto tecnico e come fabbricati, al movimento che è venuto in esse a concentrarsi.

È indubitabile, per la storia della questione, che molte stazioni italiane già trovate in simile condizione, ebbero la singolare fortuna di provvedimenti speciali, che, senza risolvere in massima la grave questione, la hanno risolta caso per caso, per singole stazioni.

Ricorderò alla Camera ed all'onorevole Genala, che fu grande parte delle leggi ferroviarie, l'esempio di alcune stazioni di Sicilia, a me più note, le quali si trovavano in quelle precise condizioni. Con le convenzioni dell'aprile 1888 la costruzione di alcune linee della Sicilia fu concessa alla Società delle strade ferrate della Sicilia a licitazione privata con la formula della legge 24 luglio 1887: in quelle costruzioni a vecchie stazioni si riannodavano nuove linee. Ebbene, saviamente con un articolo di quelle convenzioni si provvide all'ampliamento delle stazioni, e all'aumento dei binari, nella misura richiesta dagli innesti delle nuove linee; e quindi si consentirono le speciali condizioni dell'articolo 8, per il quale nelle linee Scordia-Caltagirone, Noto-Licata e diramazione dalla stazione al porto di Siracusa oltre alla costruzione delle linee stesse, si provvedeva

(mettendo la spesa di massima a carico della Società esercente, e la differenza in più a carico dello Stato) all'aumento ed ampliamento delle rispettive stazioni, nella misura e previsione dell'aumento grande di traffico, che ivi doveva concentrarsi. Venne dipoi l'altra legge, quella così detta dei provvedimenti militari, ed attraverso la difesa della patria molte stazioni non essenzialmente militari, ma in cui accanto all'elemento militare poteva nettamente riscontrarsi l'elemento commerciale, ebbero da questa legge (per la quale credo si sieno spesi 80 milioni) legittimo sodisfacimento. Quindi la questione di massima oggi, allo stato delle cose, deve essere risolta anche per un senso di alta giustizia, per dare parità di trattamento alle stazioni diseredate, che nè dalla convenzione del 1888, nè dalla legge così detta dei provvedimenti militari, trassero beneficio alcuno; e che oggi, tanto per confessione della Società che esercita, quanto dei funzionari del Governo che sono preposti all'esercizio, sono assolutamente meritevoli dell'attenzione del Governo e della Camera.

E dico questo perchè il problema tocca, come verrò a dire, un'altra istituzione che non funziona, e sulla quale credo sia desiderio di tutta la Camera di richiamare l'attenzione, e conoscere le idee dell'onorevole ministro. E per esser chiaro, e dirò di più, per esser sincero, poichè in una discussione generale secondo io avvertiva, non sarebbe lecita la trattazione di argomenti speciali, dirò che prendo in esempio la stazione di Messina, non solo perchè è quella che conosco di più, e vorrò modellare su questa tutte le altre che nelle stesse condizioni si trovano, ma ne parlo sopra tutto perchè è quella che più da vicino mi tocca.

Di due ordini, onorevole ministro, sono le necessità urgenti che si presentano in questa stazione; il primo è dovuto all'aumento del traffico in sè stesso; ed a questa categoria appartengono l'ampliamento dei piani caricatori, lo sviluppo dei binari, le tettoie per il riparo delle merci ed il fabbricato viaggiatori, il quale sopra tutto è addetto a servizi amministrativi.

Ora questa categoria di spese entra senza dubbio fra quelle che furono previste, ed a cui in una misura minima fu provveduto col l'allegato B delle Convenzioni ferroviarie. Ma quest'allegato non avea certo la pretesa colle somme stanziare di provvedere indefinita-

mente a tutte le opere che si renderanno necessarie per l'assetto delle linee; esso non ha fatto che notare in forma di tabella le categorie di spese che dovevano andare a carico dei fondi di riserva o a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Senza dubbio, lasciando da parte le Casse di riserva, non temo alcuna obiezione sul punto di fatto che questi ampliamenti necessari e urgenti della stazione di Messina abbiano vero carattere di aumenti patrimoniali perchè essi sono determinati dall'aumento del traffico, e alla loro volta determinanti tale aumento; e quindi che a tali opere debba provvedersi coi fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Se questo è: se la necessità di questi ampliamenti è tecnicamente riconosciuta tanto dalle Società esercenti quanto dall'Ispettorato ferroviario, quanto, e più ancora, dalle vive, continue, assordanti proteste del pubblico, e del commercio messinese, è chiaro che è qui proprio il momento di toccare un problema, che molte volte anche in questa Sessione è stato posto sia all'onorevole ministro del tesoro sia a quello dei lavori pubblici, e cioè: quali sono i criteri del Governo, quali i suoi propositi circa i provvedimenti da prendere per le Casse degli aumenti patrimoniali?

Non tocca a me dire all'onorevole Genala nè alla Camera, come queste Casse abbiano finora funzionato; in quanta e in quale misura le previsioni fatte all'epoca rosea delle Convenzioni si siano verificate; come sia mancata la previsione dei prodotti ultra-iniziali: non occorre che io ricordi come queste istituzioni, per fatalità di cose trovarono secche le sorgenti a cui la legge delle Convenzioni pensava dovessero esse attingere la vita; e come esse, sia con la legge del bilancio del tesoro, sia con leggi speciali che hanno dato una volta 60 e un'altra volta 84 milioni, abbiano avuto, dirò così, alimentazione artificiale, e inalazioni di ossigeno: però malgrado il ricostituente, esse sono anemiche, tali e quali, disadatte allo scopo, e destano solo dolorose sorprese a chi consideri come i pochi fondi che si sono in esse cumulati siano stati o malamente invertiti, o inegualmente, ingiustamente ripartiti.

Domanderò piuttosto alla lealtà abituale dell'onorevole Genala, se egli crede che queste Casse patrimoniali possano continuare a vivere a questo modo; se questo importante

servizio a cui è legato lo sviluppo e l'avvenire del nostro esercizio ferroviario, non debba ricevere dal Parlamento e mercè una legge, che è stata promessa da tutti i ministri che si sono succeduti su quel banco, una volta per sempre una radicale ma equa e riparatrice soluzione.

Io so che l'onorevole Genala, in attesa di questa legge, già promessa perfino dal ministro del tesoro nell'ultima discussione del bilancio del tesoro, ha escogitato temperamenti, di cui lo lodo sinceramente; citerò alcuni compromessi fatti da lui con le Società esercenti, per i quali per spese di una assoluta necessità, come ad esempio quella per l'impianto delle officine di riparazione delle macchine, ha fatto contratti in cui l'anticipazione dei fondi, se non m'inganno, viene fatta dalla Società esercente, contro pagamento di annualità che corrispondono interessi e quote di ammortamento. Era quella un'opera di assoluta urgenza, reclamata dal bisogno dello esercizio della rete sicula, opera che fra poco sarà incominciata.

Ma faccio notare all'onorevole ministro questo, che egli è venuto a tale temperamento per necessità urgenti dell'intero esercizio ferroviario, poichè la riparazione delle locomotive non interessa nè questa, nè quella stazione, interessa tutta la rete ferroviaria.

Ora io gli domando se egli, fino a che la legge non venga, e Dio sa quando verrà, non intenda, nei limiti del possibile, e nella misura della giustificata urgenza, estendere il genere di operazione, che egli ha fatto per le officine meccaniche, anche a tutti quegli ampliamenti, a tutte quelle modificazioni, impianti di tettoie e di magazzini, che si rivelino di assoluta necessità nelle stazioni, ove specialmente, come in Sicilia, vi è agglomeramento di merci, estremamente delicate, quali sono le frutta verdi, le casse di limoni ecc.

Le condizioni di queste stazioni sono assolutamente negative per lo sviluppo di questo commercio, mancando perfino le tettoie, sotto le quali porre le merci al riparo delle intemperie e dei raggi solari.

Provvedervi non è solo opera di giustizia, ma di utilità anche nei riguardi del maggior prodotto dell'esercizio ferroviario.

Provvedervi subito senza attendere la legge sarebbe riconoscere e riparare un danno finora ingiustamente patito da alcune regioni.

Ma dolorosamente non è tutto: vi è un'al-

tra categoria di opere a cui occorre in altro modo provvedere.

Vi sono opere, le quali hanno un carattere diverso da queste, a cui ho accennato, e queste opere sono quelle, onorevole Genala, che sono rese necessarie dall'innesto della rete complementare alla vecchia rete.

Ritorno alla mia tesi di fatto.

La stazione di Messina nacque quando una legge del Parlamento votò la linea Messina-Siracusa. Per quel traffico di 180 o 190 chilometri, quanta è la lunghezza di questa linea, la stazione era più che sufficiente.

Che cosa è avvenuto dal 1865, epoca in cui i piani tecnici di quella stazione furono compilati?

È avvenuto questo, che altre tre linee e di nazionale importanza sono venute a congiungersi a questa stazione; la linea Messina, Catania, Leonforte, Palermo, linea interna; la linea Messina, Patti, Cerda-Termini, Palermo, linea esterna: e finalmente, malgrado la geografia, a quella stazione si è ricongiunta la Eboli-Reggio. Ora è d'intuitiva evidenza e di elementare buon senso che una stazione nata per l'esercizio di 180 chilometri di strada, è assolutamente inadeguata al movimento che vi si concentra per il congiungersi di importantissime linee, che hanno vero carattere e importanza nazionale. Il problema dal lato tecnico non ha bisogno di avvocati difensori, poichè si difende da sè stesso. E si difende da sè stesso non solo per le buone ragioni, ma sopra tutto per gli esempi di casi simili; e l'esempio, si sa, è argomento vivo di dimostrazione.

Non parlo degli ampliamenti e abbellimenti fatti alle stazioni di Palermo e Catania sia nel fabbricato viaggiatori, sia nell'aumento degli impianti tecnici: e tutto a spese dello Stato. Ma per le opere rese indispensabili dal congiungersi di nuove linee qual'è stata la sua politica ferroviaria, onorevole Genala e quella dei suoi predecessori? Sono state congiunte al porto con diramazione di binario e a spese esclusive dello Stato le stazioni di Licata, Porto Empedocle, Palermo, Catania, Siracusa; è stata congiunta la stazione di Reggio con il suo porto: e Messina, come molte altre stazioni, è rimasta ai metodi più primitivi e patriarcali nei rapporti tra la navigazione e il trasporto ferroviario, pur avendo un porto in condizioni

superiori a quelli di tutte le stazioni già congiunte.

E noi ci troviamo in questa contraddizione; abbiamo una legge votata con entusiasmo dai due rami del Parlamento, che Ella, onorevole ministro, è sul punto di eseguire, stipulando la convenzione, e ne do ampia lode, quella del servizio cumulativo. Questa legge suppone che il mare sia stato per una finzione legale abolito, e che siavi l'immediato contatto nelle due sponde dello Stretto fra il battello a vapore ed il treno ferroviario.

Ebbene, a Reggio, con piccolissime aggiunte, il vagone toccherà il battello a vapore: ma a Messina, se non si provvede con radicale progetto e immediata esecuzione, la legge del servizio cumulativo resterà lettera morta.

Ed è doloroso considerare che mai nulla si sia pensato o fatto, mentre poi la distanza dalla stazione al porto non è più di 300 metri in linea retta. Ed è doloroso osservare come a Messina manchino gli impianti necessari dalla stazione alla banchina, mentre poi questa è in tali condizioni che, senza nessuna spesa, tranne quelle di natura ferroviaria, e nessuna difficoltà, potrebbe venir messo ad immediato contatto, in uno specchio di mare perfettamente tranquillo, il battello a vapore col treno ferroviario. Ora da questo lato non mi occorre di insistere: sarebbe superfluo di accennare che nel concetto del commercio moderno non è possibile di ammettere che fra il battello a vapore e il treno ferroviario debba intromettersi il veicolo a ruote o la spalla dell'uomo.

Questo ricordo medioevale ancora a Messina è realtà quotidiana: è per tutti una colpa che sia stato così finora, e che non vi si sia di già provveduto. È fuori dubbio che il giorno in cui sarà data la concessione del servizio cumulativo, avrà dovuto un provvedimento esser preso: nessun imprenditore potrebbe assumere quel servizio senza aver la certezza contrattuale che in breve tempo questo stato di cose sia rimosso. E allora, onorevole Genala, la questione che si è presentata all'animo suo, come si è presentata al mio, è di un altro ordine.

Abbiamo noi i mezzi, nelle leggi che esistono, per provvedere a questa spesa del congiungimento della diramazione dalla stazione al porto di Messina? Poichè non mi nascondo

che se la necessità di una nuova legge vi fosse, vedrei fin da ora la difficoltà che questa venga presto all'esame del Parlamento.

È assai difficile che per una questione singolare si faccia un *jus singulare* a beneficio della diramazione dalla stazione al porto di Messina. Ma, sempre desideroso di sentire quali saranno le idee dell'onorevole Genala, pare a me che dell'esistenza di una legge che a ciò dia diritto, e quindi dia diritto al necessario stanziamento di fondi, dell'esistenza di questa legge non si possa dubitare, nell'interesse di Messina. Anzi, non una sola: di leggi ne abbiamo due.

La prima è quella del 24 luglio 1887. A mio modo di vedere, e non a mio modo soltanto, in questa legge si contiene ogni facoltà possibile e desiderabile; mi è venuto per le mani in questi giorni un opuscolo notissimo, che è quello del Baccarini, sulle costruzioni ferroviarie. Ed egli, non starò qui a citare le parole testuali dell'egregio uomo, egli dice che secondo la legge del 1887, che venne alla Camera come quella che doveva dare un mezzo speciale, quello della licitazione privata con le Società, per una linea che si chiamò in principio Roma-Palermo, e che poi, in riguardo unicamente al tracciato della direttissima, non per altro riguardo, prese il nome di Eboli-Reggio e poi Messina-Patti-Cerda; in virtù di quella legge, è opinione dell'onorevole Baccarini che non sia fatta alcuna misura al ministro dei lavori pubblici nella spesa che per la costruzione di questa linea deve farsi. Non si tratta di opere per cui la spesa sia preventivata in una misura prefissa e per la quale poi, dati i progetti e gli appalti e le opere già eseguite, sia impossibile l'aggiungere delle opere di completamento. Il carattere della legge del 24 luglio 1887, che fu poi riconfermato in quella del 1888 per le altre linee, è assolutamente questo: voi avete libertà di costruire non solo secondo i progetti fatti, ma soprattutto secondo gl'intenti che la Camera si riprometteva per queste linee d'interesse nazionale; voi avete libertà assoluta di costruire; voi non avete che un solo vincolo, non potete gravare il bilancio per servizio di interessi e ammortamento che per soli 17 milioni e mezzo l'anno; ma per ciò che è la misura ed il quantitativo delle opere tutto assolutamente rientra nella potestà dell'esecuzione, nelle facoltà del Ministero dei lavori pubblici.

Quindi, sia per il testo della legge, come per l'autorevole interpretazione che di questa legge hanno fatto gli uomini più competenti, e, direi quasi, per la quotidiana interpretazione che, in tutti i bilanci dei lavori pubblici e nella esecuzione delle reti complementari, si è fatta da parte del Ministero dei lavori pubblici, io non oserei dubitare che la congiunzione della stazione di Messina al porto, completando il concetto di una linea di strada ferrata di prima categoria, che congiunga Roma a Palermo, col servizio cumulativo attraverso lo stretto, sia una opera la cui necessità e la cui legittimità risulta evidente dalle ragioni addotte; questo congiungimento è una vera opera di nuova costruzione, parte integrale e necessaria della linea Messina-Patti-Cerda. Questa nuova costruzione è iscritta nettamente nella legge 24 luglio 1887, e in quella del servizio cumulativo.

Salvo le obiezioni che l'onorevole ministro e la Camera potrebbero trovare contro quest'argomentazione, io, dico la verità, non mi sentirei soddisfatto di vedere che il ministro venisse, in forma teorica soltanto, ad un parere uguale al mio; perchè non basta avere la legge e non basta riconoscere la necessità di un'opera e neppure avere la destinazione del fondo, perchè quest'opera si traduca in atto. Ci vogliono i progetti e questi mancano e mancheranno anche se domani, convinto dell'urgenza dell'opera, volesse il ministro procedere alla esecuzione. Abbiamo dei progetti di massima, non un progetto di dettaglio; e ritengo che se lo studio di questi progetti di dettaglio dovesse darsi all'ispettorato ferroviario o ad altri funzionari governativi, per le molte occupazioni che essi hanno, il tempo sarà troppo lungo. Ed io vorrei pregare l'onorevole ministro, se si trova in quest'ordine di idee, di fare quello che si è fatto in molte altre opere di simil genere, affidare, cioè, anche la compilazione dei progetti di dettaglio alla Società che esercita la rete Sicula e che deve esercitare, per necessità di cose, questo tratto di ferrovia.

Io credo che in brevissimo tempo la Società Sicula si troverà in grado di poter presentare quel progetto che potrà esser sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici e si potrà così senza indugio pervenire alla esecuzione di questa opera che è razionale e necessario complemento della grande arteria Roma-Palermo.

Intendo ora di parlare, per breve istante, di un tema completamente diverso.

Non so per quale fatalità, mentre nel giro di brevi anni tutti gli orari delle strade ferrate d'Italia hanno avuto veri e sicuri vantaggi, le popolazioni insulari e del Mezzogiorno continentale d'Italia nei loro rapporti con Napoli e Roma sono costrette a contentarsi di un solo treno al giorno che per ironia si chiama diretto. Questo treno, Napoli-Metaponto-Reggio Calabria, impiega la bellezza di 20 ore. Io avrei potuto fare, se ne avessi avuto tempo e vaghezza, dei raffronti dividendo la lunghezza chilometrica per le ore che s'impiegano e dimostrarvi come la velocità del treno, che si dice diretto su questa linea, varia da 30 a 32 chilometri all'ora e sia all'ultimo livello, quello dei peggiori treni misti delle ferrovie secondarie.

Mi basta però di cennare, a prova della enormità del fatto, un argomento che anche può valere come argomento di congettura che tutto il servizio su quella linea sia fatto nello stesso modo, ed è questo: tra Napoli e Metaponto corrono due treni diretti, il treno Napoli-Brindisi, e il treno Napoli-Reggio di Calabria. Percorrono la stessa linea, la famosa linea di Basilicata con le sue frange, pendenze e gallerie.

Il treno Napoli-Brindisi ha vagoni persino di terza classe, il treno Napoli-Reggio Calabria non ha vagoni che di seconda classe. Ebbene? Ebbene, in questo percorso il treno Napoli-Brindisi impiega un'ora di meno del treno Napoli-Metaponto-Reggio. Ma per lo meno, e per prudenza, questi orari si mettano d'accordo: o va troppo presto l'uno, o troppo adagio l'altro.

La mia esperienza personale mi dà questo fatto, unico al mondo, negli annali delle ferrovie; il treno di cui parlo, nelle stazioni di Basilicata e di Calabria, è spesso obbligato a fermarsi perchè i macchinisti non vanno mai abbastanza adagio per trovarsi in orario.

Io spero proprio che il ministro voglia prendere un qualche provvedimento: non è tollerabile l'incuria e il disprezzo che si ha per la merce-uomo, dai sistematori e fabbricatori di orari.

Occorre ricordare un antico desiderio, permettetemi di dirlo, non solo delle popolazioni, ma anche dei deputati della Sicilia e della Calabria.

Il treno con cui noi arriviamo a Roma è quello delle ore 6 e 45: è quindi impossibile giungere in tempo per prendere parte alla seduta del giorno stesso. Tre ore si potrebbero guadagnare benissimo accelerando la velocità sul percorso, e così partendo il giorno prima dalla Sicilia, arriveremmo in Roma come i deputati di Napoli, alle due e un quarto o alle due e mezzo.

Credo che guadagnare tre ore sopra una percorrenza di 1000 chilometri non sia cosa difficile, neppure per le ferrovie italiane.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Torelli.

**Torelli.** Mi ero iscritto per parlare sul tema delle ferrovie complementari alla categoria terza delle spese straordinarie di questo bilancio, ma le eloquenti parole dell'onorevole Licata nella seduta d'oggi mi inducono ad insistere ora nella preghiera che egli ha fatto, e ad associarmi alla sua raccomandazione, affinché siano assicurate le popolazioni, che da troppo gran tempo attendono un po' di giusta ripartizione dei pubblici vantaggi.

Alludo alle future determinazioni del Governo circa la costruzione delle ferrovie di quarta categoria, che mi auguro non riprodurranno i disinganni e gli abbattimenti che finora seguirono le promesse e speranze date dalle varie leggi ferroviarie variamente modificate.

La legge del 1892 riuscì penosa a molte parti d'Italia, specialmente all'alta Valtellina, ma quelle patriottiche popolazioni sopportarono pazientemente le delusioni da essa derivanti conoscendo le strettezze finanziarie del momento, ma ora attendono una parola di affidamento per l'avvenire, e domandano quanto è prescritto dall'articolo 3 della legge del 1892.

Bisogna dare affidamento, con sicurezza di adempimento dei nuovi patti, alle popolazioni interessate, che le nuove costruzioni si compiranno in un tempo determinato. La questione ora sta tutta nel metodo da adottare.

La legge del 1892 dovevasi ritenere quale un provvedimento transitorio, che permetteva anzitutto di procedere alla liquidazione del passato e di apparecchiare gli elementi per le risoluzioni avvenire.

Sono queste risoluzioni, questi provvedimenti che io ho l'onore d'invocare dall'onorevole ministro per quelle linee a cui tante aspirazioni si collegano.

L'idea, che traspariva nella relazione che l'onorevole Marchiori fece sulla legge del 1892 si era che per le ferrovie rimanenti per evitare nuove delusioni, dovevansi trovare accordi con le Società. Anche nei discorsi del ministro del tesoro del passato Ministero appariva il concetto che si dovea preferire il sistema delle convenzioni.

Pochi giorni sono ho letto in un autorevole giornale che sono realmente in corso trattative con le Società ferroviarie per la costruzione di alcune linee di quarta categoria, e non saprei invero perchè si dica *per alcune* e non *per tutte* quelle i cui studi sono completati.

Ora io pregherei l'onorevole ministro a tranquillare le popolazioni della Valtellina interessate pel tronco Sondrio-Tirano, col dirmi se la notizia è vera, e nel caso affermativo se le Province interessate hanno di che sperare in quelle trattative, se possono cioè nutrire fiducia un po' meno vaga nell'avvenire, e se non sono destinate a vedere ancora inadempiti gl'impegni solennemente scritti nella legge.

Bisogna pensare a certe Province un poco troppo trascurate, bisogna toglierle dall'incertezza dell'avvenire riguardo al problema ferroviario e dare affidamenti i più solleciti possibili, rispondenti ad aspirazioni e a diritti pazientemente nutriti per tanti anni.

Si esca dalle incertezze, si dica chiaramente cosa si vuol fare, quali risoluzioni si vorranno adottare, e si usi per tutto l'energia necessaria per assicurare l'esecuzione delle nuove promesse. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Piccolo-Cupani.

**Piccolo-Cupani.** Mi riservo di parlare sui capitoli.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Camagna.

**Camagna.** Debbo dire una sola parola all'onorevole ministro, al quale già con una interrogazione rivolsi una preghiera a pro del porto di Reggio Calabria. Egli allora, sentendo la necessità di far diritto a quelle popolazioni e riconoscendo la importanza di quel porto, specialmente per il servizio dello stretto, si degnò di promettere che avrebbe con la maggiore sollecitudine atteso agli studi per principiare al più presto i lavori di ampliamento del porto.

Ora, siccome l'onorevole ministro non può

non fare onore alla sua parola, e sapendo anzi che in questo frattempo si è interessato della questione, gli rivolgo la preghiera di voler far conoscere alla Camera se gli studi da lui ordinati siano finiti, e se sia sperabile che si iniziino subito i lavori d'ampliamento del porto di Reggio con gli stanziamenti sinora esistenti, compreso quello del bilancio che discutiamo, ove i proprietari dei terreni da espropriarsi diano (e già sono in corso le pratiche) la dilazione per quattro anni, senza alcun interesse, al Ministero dei lavori pubblici.

Confido in una risposta della quale anticipatamente dico che sarei lietissimo di poterli dichiarare soddisfatto; e mi auguro che i desiderii delle popolazioni, che mi onoro di rappresentare, vengano presto dall'onorevole Genala esauditi.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice-Giuffrida.

**De Felice-Giuffrida.** Io incomincio dal punto in cui finì il mio amico Camagna, dichiarando però, all'opposto di lui, che non potrò sentirmi soddisfatto delle risposte del ministro (*Oh! oh!*), se egli mi farà una delle tante, confortanti, se vogliamo, ma non mai attuate promesse che ha sempre fatto. E non potrò essere soddisfatto, non per prevenzione malevola verso l'onorevole Genala, ma perchè, disgraziatamente, ho dovuto convincermi che molte sono state le parole dette e le speranze suscitate, ma pochi i fatti compiuti.

Io mi dichiarerò soddisfatto, solo quando l'onorevole ministro mi dirà: Ciò che ho, per tanto tempo, promesso, finalmente oggi ho adempiuto! (*Bene! all'estrema sinistra.*)

Comprenderà l'onorevole ministro che io intendo occuparmi della questione relativa alla attuazione degli articoli 98 e 103 delle Convenzioni ferroviarie. Quella è una questione già, si può dire, risolta, sebbene ci sia stato un ministro, l'onorevole Saracco, il quale abbia creduto che il Governo non abbia il diritto ed il dovere d'interessarsi degli organici degli impiegati ferroviari.

Io sono lieto che la Camera, unanimemente, in diverse riprese, in varie occasioni, in differenti sedute, anche durante la gestione dell'onorevole Genala, abbia ritenuto doveroso di occuparsi degli organici.

Ricordo anzi che, discutendosi le Convenzioni ferroviarie, in questa Camera, quando

si parlò precisamente dell'articolo 103 del Capitolato con la Mediterranea e con l'Adriatica, e del 98 con la Società Sicula, l'onorevole Genala, all'onorevole Vill, che aveva presentato un ordine del giorno con cui domandava al Governo il rispetto dei diritti acquisiti di tutto il personale ferroviario, rispose:

« Il Governo si è proposto specialmente di *garentire tutti i diritti esistenti*, e di dare al personale straordinario *anche diritti che oggi non gli competono*. »

E poi disse: « Con questo articolo 103 *tutti i diritti di tutto il personale sono puramente ed assolutamente garentiti*. »

Sono lieto adunque che in questa questione il parere dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sia conforme alla tesi che io sostengo. Non solo: ma anche la Commissione che esaminò la legge sulle Convenzioni, accolse il principio che i diritti acquisiti dei ferrovieri devono essere rigorosamente rispettati. Infatti, per bocca dell'onorevole Barazzuoli, relatore, la Commissione fece sentire il suo parere in questi termini: « Io comprendo questa sollecitudine di tutti per le sorti e per l'avvenire del personale ferroviario, ma non comprendo i timori che, specialmente in alcune parti della Camera, si sono sollevati rispetto al governo, che le Società ferroviarie faranno di questi 60,000 cittadini.

« Agli onorevoli Maffi (a cui mando un saluto, ora che è fuori della Camera), Lazzaro, ed altri, che vorrebbero che i nuovi organici e regolamenti per il personale fossero sottoposti all'approvazione totale del Governo, una sola risposta:

« Il Governo *ha diritto di vedere questi organici e questi regolamenti, per giudicare se siano conformi alle cose convenute, ed ai diritti degli impiegati*.

« Ora questo diritto significa dunque la facoltà nel Governo *di non approvare questi organici e regolamenti, se non siano corrispondenti al capitolato*.

« Che cosa si vuole di più? » domandava l'onorevole Barazzuoli a nome della Commissione. Niente. Si vuole semplicemente l'applicazione di questa disposizione. Perchè, disgraziatamente, la legge è stata votata dal Parlamento, ma l'articolo non è stato applicato. »

Le leggi son, ma chi pon mano ad elle?

Lo stesso onorevole Finali, che, ministro, non fu sempre benevolo verso i ferrovieri, nella seduta del 30 marzo 1889, ebbe a dire: « Mi è stato promesso (ed a questo proposito ripeto che se la promessa non sarà *prontamente eseguita provvederò perchè lo sia*) che saranno quanto prima presentate al Governo proposte concrete di un regolamento.

« Ed io procurerò che queste proposte siano unite alle norme relative al personale, di maniera che nell'insieme piglino forma di unico regolamento, il quale dovrà essere applicato a tutto il personale ferroviario... E prima di dichiarare che da parte del Governo nulla osta all'attuazione di questo regolamento generale, dovrà farsi *accurato esame* di quello che convenga così pel buono andamento del servizio, come per la tutela degli interessi e dei diritti degli impiegati. »

S'invoca l'esercizio di un diritto adunque!

E l'onorevole ministro Genala mi permetta di dire, che la mancata applicazione di questo articolo, importa gravi danni, vuoi al personale ferroviario, il quale si vede leso nei suoi più sacrosanti diritti, vuoi al pubblico, appunto perchè per questa lesione di diritti, spontanea nasce quella svogliatezza e noncuranza nel servizio, che gravi danni fa risentire al commercio, e gravi pericoli fa correre ai viaggiatori. E meno male che abbiamo una benemerita classe di ferrovieri! Altrimenti chi sa che cosa succederebbe!

L'onorevole Genala di ciò è convinto, e promette, promette, promette. Ma perchè non esegue? Che le amministrazioni ferroviarie siano uno Stato nello Stato?

Nel 1889, sorta di nuovo in questa Camera la stessa questione, egli lamentò di non essere più ministro, dicendo: Se fossi ancora ministro, a quest'ora, l'articolo 103 sarebbe stato applicato!

Sempre così:

Potea non volle, or che vorria non puote!

Mi piace qui ricordare le parole precise che pronunziò l'onorevole Genala in quella seduta:

« A rompere gl'indugi per la presentazione dei ruoli organici del personale ferroviario, dal Ministero, con lettera 13 dicembre 1886, era stato assegnato un termine *perentorio* di due mesi.

« Le tre Società avevano dichiarato di

prendere *formale impegno* per la presentazione, entro quel tempo, dei ruoli organici.

« Ma venne la crisi intanto, poi il terremoto di Liguria: io uscii dal Governo e non so che cosa sia seguito di poi. »

A rompere la forza della volontà venne anche il terremoto e cadde sul capo di quei poveri disgraziati, come la cupola di una chiesa sul capo dei fedeli che pregano.

Questa è la verità.

Non occorrerebbe che io dimostrassi ampiamente la necessità dell'attuazione degli articoli 98 e 103.

Basterebbe il fatto che l'onorevole Genala ne è così profondamente convinto che l'ha sostenuta parecchie volte alla Camera.

Ma siccome fatti gravi sono sopravvenuti, in seguito alla mancata applicazione di quell'articolo, io credo di dovere interessare a questa questione anche la Camera, perchè vegga quali sono i pericoli e le minacce che soprastanno al paese.

Prima di tutto parliamo della sorte del personale ferroviario.

Questo personale doveva vedere rispettati tutti i suoi diritti e godere lo stesso trattamento che godeva ai tempi delle cessate amministrazioni.

Ed ecco come questi diritti sono stati rispettati.

Quest'anno, per esempio, alcuni macchinisti di 4ª classe furono promossi alla 3ª. Lo stipendio, in conseguenza, da lire 120 fu portato a lire 125 mensili.

Ebbene, sotto la passata amministrazione i macchinisti di quarta classe percepivano lo stipendio di 130 lire, che poi è superiore a quello che percepiscono adesso che sono stati promossi!

I fuochisti, i quali lavorano dalla mattina alla sera, con grave danno della loro salute, non percepiscono, onorevole ministro, che un salario che varia da 1.25 a 2 lire al giorno. Rari sono coloro che guadagnano di più.

I macchinisti di prima classe, da 14 anni, hanno uno stipendio di 180 lire mensili, almeno nella rete Sicula. L'amministrazione precedente, dopo un certo periodo, li promuoveva *fuori pianta*, con lo stipendio di 200 lire. La cessata amministrazione dava 5 lire per ogni mille chilometri di percorso, oltre la percorrenza stabilita, ed i ferrovieri percepivano un'indennità che variava dalle 80 alle 150 lire all'anno. Ora questa indennità è stata

abolita nella rete Sicula, mentre l'Adriatica e la Mediterranea la mantengono. Due pesi e due misure!

Nè ciò è tutto. I macchinisti ferroviari, e prego l'onorevole ministro di fare attenzione su questo fatto, godono una indennità così detta di economia. Sotto il cessato esercizio facevano da loro i loro conti, e riscuotevano quello che allora era una entrata certa, essendo stabilita in proporzione fissa, su cui facevano assegnamento.

Ebbene, che hanno pensato di fare adesso? Togliere la certezza della proporzione con cui è distribuita l'economia, e dare una miseria, a capriccio, non ogni mese, in guisa da costituire una entrata certa, su cui poter contare, ma ogni 2, ogni 3, ogni 4 mesi, a volontà dell'amministrazione.

Non si sa più come sia regolata la proporzione di questo assegno, a cui si ha diritto per la legge delle Convenzioni. Si danno centesimi, ora!

Su questa questione ricordo di aver richiamato altre volte l'attenzione dell'onorevole Genala; egli provvide e l'amministrazione delle ferrovie Sicule, richiamata, pagò le indennità dovute; ma, in seguito, che cosa fece? Continuò nel suo deplorabile sistema. È così che accoglie i richiami del Governo?

Ora l'onorevole Genala comprende benissimo che i ferrovieri, come tutti gli altri impiegati, vogliono conoscere la certezza della loro posizione, desiderano sapere quali sono gli introiti sui quali possono fare assegnamento, e se su quegli introiti possono contare ogni mese.

Convenga che col sistema attuale questi impiegati versano in una condizione che non è certamente la più piacevole!

Ma v'è qualche cosa anche di più grave, ed è questo: i ferrovieri avevano diritto ad un permesso di 15 giorni all'anno. Pensi un poco, onorevole ministro, al bisogno, e direi di più, alla necessità di questo permesso, quando sa che si tratta d'impiegati, di operai, i quali prestano 16, 18, 19 e qualche volta anche 20 ore di servizio al giorno. Essi avevano ben diritto ad un permesso di 15 giorni all'anno! Invece l'attuale amministrazione, che avrebbe dovuto rispettare i diritti acquisiti dei ferrovieri, che avrebbe dovuto conservare le disposizioni contenute negli antichi regolamenti, con un nuovo ed arbitrario regolamento ha ammesso bensì il diritto al



permesso, ma lo ha ristretto a 7 giorni soltanto.

E si fosse limitata a questo, sarebbe stata biasimevole, ma non così enormemente biasimevole come quando, oltre ad aver ridotto il permesso da 15 a 7 giorni, ha detto agli impiegati: il permesso di 7 giorni all'anno vi è concesso, ma ad una condizione: che per quel periodo non percepiate stipendio alcuno!

Che bellezza di provvedimenti, eh!? E, giacchè sono a parlare di un lavoro così continuo, senza riposo, senza sollievo, senza quiete, vi dirò che l'antica amministrazione dava un turno di servizio che ogni 8 giorni di lavoro ne permetteva due di riposo.

Ed era equa.

Sotto il regime delle attuali amministrazioni si lavora notte e giorno!

Ora, onorevole ministro dei lavori pubblici, non crede Ella che questa sia una infrazione agli articoli 98 e 103 della legge sulle Convenzioni ferroviarie, i quali fanno obbligo alle amministrazioni di rispettare i diritti acquisiti, secondo i precedenti statuti?

C'è qualche cosa di più disumano ancora. L'antica amministrazione pagava tutto l'anno l'indennità di malaria ai ferrovieri, quando li mandava a morire in località infette dalla malaria.

L'attuale amministrazione che cosa ha fatto? — parlo delle ferrovie sicule, onorevole ministro, non sapendo se abbiano fatto lo stesso le altre due Società.

Ha ridotto alla sola metà la indennità di malaria!

Non contenta di questa riduzione, ha ridotto ancora la somma giornaliera della indennità!

Si può servire con solerzia, con piacere, con amore, quando si è trattati in tal modo?

Per quel che riguarda il servizio rispetto al pubblico, dirò che prima le linee erano meglio sorvegliate.

Le nuove Società che cosa hanno fatto, dalle Convenzioni in qua? Hanno diminuito la sorveglianza per amore di eccessiva economia, rendendo men sicuri, meno comodi e meno rapidi i viaggi.

A questo punto non è nell'interesse degli impiegati ferroviari che io faccio una viva e calda raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, è nell'interesse di tutti i viaggiatori, i quali affidano la loro vita

alle ferrovie, Dio sa con quanta certezza di riportare la pelle a casa.

Prima le linee erano sorvegliate da un cantoniere per ogni chilometro, adesso un solo cantoniere deve sorvegliare tre chilometri, fare il manovale, il facchino e peggio.

E le così dette *notturne* che si pagavano ai cantonieri da lire 1.60 furono ridotte ad 1.20 e poi a cinquanta centesimi, per giunta!

Molte volte questo ufficio importantissimo di sorveglianza è affidato, per ragioni di economia, a bambine e a bambini, come dissi altra volta, che non oltrepassano spesso i 10 o i 12 anni.

Passiamo alle ore di lavoro.

Gli operai si agitano, in tutte le parti del mondo, per domandare la riduzione delle ore di lavoro.

In Inghilterra hanno agitato la bandiera della solidarietà ed hanno fatto arrivare sino a Gladstone, facendoglielo accettare, il programma della riduzione delle ore di lavoro.

Domandano per tutti coloro che lavorano: otto ore di lavoro; otto ore di riposo; otto ore di svago; ed otto scellini in tasca.

Ora pei ferrovieri, che trasportano sui treni tanta mole di ricchezza e di civiltà e che hanno affidata la vita di tanti cittadini, non ci sono 8 ore di lavoro, ce ne sono 16, ce ne sono 18, ce ne sono 20!

Non ci sono ore di riposo, ci sono momenti di abbandono, di sfinimento, di stato morboso!

Non ci sono ore di divagazione, c'è una vita di martirio e d'inferno!

Non ci sono 8 scellini in tasca, c'è la miseria, c'è l'abbandono, c'è la morte!

Onorevole ministro, io non domando a Lei 8 ore di lavoro ed 8 scellini di stipendio al giorno pei ferrovieri. So bene che non può pretendere dalle Società ferroviarie più di quel trattamento che gl'impiegati avevano prima delle Convenzioni. Ma io le domando un equo trattamento, una meno sfibante giornata di lavoro e diritti almeno eguali a quelli che si percepivano prima delle Convenzioni.

A proposito della lunga giornata di lavoro, le ricordo l'ultimo scontro, tra Venezia e Mestre. Come e perchè avvenne? Un macchinista, stanco, dopo 20 o 22 ore di lavoro, vinto dal sonno, si addormentò appoggiando inavvedutamente la mano sopra un manubrio che comunicò il movimento alla macchina.

Riguardo ai salari osservo che questi molte volte possono dare, diciamo pure, un'illu-

sione benevola a favore delle Amministrazioni ferroviarie. Paiono, qualche volta, aumentati; ma se Lei ai salari aggiunge gli emolumenti, le indennità, gli aumenti a cui i ferrovieri avevano diritto, prima delle Convenzioni, Ella vedrà che, nell'insieme, ora sono di molto diminuiti.

E passiamo alle nomine, diciamole così, irregolari.

Non essendoci un regolamento che stabilisca le norme per l'ammissione, che cosa fanno, onorevole ministro, le Amministrazioni delle Società ferroviarie? Nominano impiegati, dando una forma alla lettera di nomina che è addirittura inqualificabile, disonesta, mostruosa. Ho qui uno di questi fogli di nomina irregolarmente fatta.

Il nominato è un povero ferroviere, il quale ha prestato molti anni di servizio, ed ora, appunto per la irregolarità della nomina, si è visto costretto a fare dei passi indietro, onorevole ministro dei lavori pubblici, dei passi indietro!

Egli fu nominato artiere con questa clausola, che leggo testualmente: « *Senza però assumere alcun impegno circa il di lui mantenimento in servizio!* »

Il documento è qui, sul mio banco, ed è originale.

Ebbene, che cosa ha fatto, non è molto, la Amministrazione delle ferrovie? Ha domandato a costui un cambiamento della sua qualifica!

Egli si è rivolto al ministro dei lavori pubblici, per mio mezzo; il ministro dei lavori pubblici, con squisita cortesia, si è interessato della sorte di questo infelice: ma quale è stata la risposta dell'Amministrazione ferroviaria? Questa: « *egli non ha nomina a vita; accetti la qualifica che gli si domanda, o altrimenti sarà licenziato.* »

E quel povero diavolo da artiere fu passato a lumaio.

Onorevole ministro, convenga con me, che questo non è un sistema che può meritare la approvazione del Governo.

Parliamo un po' degli effetti di un servizio così male ordinato.

Guardi quali sono gli effetti, onorevole ministro dei lavori pubblici.

Gli accidenti ferroviari sono un termometro abbastanza sicuro, da cui si può vedere, con la maggiore certezza possibile, se il servizio ferroviario sia bene ordinato e bene eseguito.

E gli accidenti, nel 1889, ammontano ad un numero davvero considerevole.

Dalle statistiche forniteci dallo stesso Ministero dei lavori pubblici, sappiamo che i fuorviamenti ammontarono a 115, gli urti a 61, gli accidenti diversi a 3300.

I danni prodotti furono veramente considerevoli: la morte di 115 cittadini, il ferimento di 598 fra impiegati e viaggiatori!

Onorevole ministro, non crede Ella che questo sia uno stato di cose che non può durare?

Non crede Ella che il Governo abbia il dovere d'intervenire per assicurare i diritti di tanti padri di famiglia che lavorano dalla mattina alla sera e per assicurare la vita a tanti cittadini che viaggiano?

Il nuovo ruolo organico per i ferrovieri, Ella lo sa, onorevole ministro, è come la molla che deve far funzionare tutto questo ingranaggio; è il mezzo per migliorare il servizio; è il farmaco che guarisce la piaga degli accidenti.

Il ferroviere, coi regolamenti organici che domanda, vuole sapere le condizioni di nomina, di promozione e di miglioramento; quali e in che proporzione gli assegni che gli si debbono; quali gli obblighi, quali i diritti, i doveri, le responsabilità.

Quando deve lavorare, lavori; quando ha diritto al riposo, non gli sia negato; il fuochista dev'essere fuochista; il manovale, manovale!

Adesso non si sa nulla, non si conosce nulla, ed il fuochista la fa spesso da macchinista, il manovale da fuochista, gl'impiegati da facchini, da ricevitori, da capistazione, e via di questo passo, con danno e responsabilità di tutti!

Molto probabilmente l'amministrazione ferroviaria dirà che di miglioramenti i ferrovieri, dal 1885 ad oggi, ne hanno avuti parecchi; ma domanderei a questa amministrazione quali norme sono state seguite, quali criteri adottati, quali principî tenuti.

Ci sono ferrovieri che lavorano con grande attività e con zelo ammirevole, i quali non hanno percepito alcun miglioramento di stipendio o di grado; ed altri, che sono venuti dopo e non hanno nemmeno il pregio di una più elevata intelligenza e di una maggiore istruzione, i quali li sorpassano con le indennità e con le promozioni.

Le norme riguardanti la messa a riposo de-

gl'impiegati, la messa in quiescenza, il diritto alla pensione, o non si conoscono con precisione o sono arbitrarie. E molte volte con un tratto di penna si ledono diritti acquistati mediante venti anni del più faticoso lavoro.

Quando sono sottoposti a punizioni, che molte volte sono fatte apposta per togliere il diritto a miglioramenti e ad indennità, i ferrovieri non hanno nemmeno il diritto (contro tutte le norme che vigono nelle Amministrazioni pubbliche, contro ogni ragione, contro ogni giustizia) d'essere chiamati e sentiti. Coloro che li puniscono non li chiamano a discolarsi, e se il regolamento concede a questi disgraziati impiegati ferroviari, quando sono vittime di punizioni, d'appellarsi contro le punizioni inflitte, sapete a chi debbono presentare il loro appello? A coloro stessi che li hanno puniti. Irrisione!

Dirò ora brevemente della Cassa-pensioni: un'altra questione grave che ha prodotto discussioni serie e commosso non poco la classe dei ferrovieri.

E comincio dall'osservare che, mentre prima della legge sulle convenzioni ferroviarie ogni anno si pubblicavano rendiconti dettagliati sullo stato di quella cassa, ed erano distribuiti ai ferrovieri, dopo la legge suddetta i rendiconti non si sono più avuti. Molto probabilmente essi saranno comunicati agli alti impiegati delle Amministrazioni ferroviarie, a quanto ne so io; ma il basso personale, la massa, l'esercito vero degli impiegati non conosce più affatto i rendiconti della Cassa.

Si sa soltanto che essa non è troppo bene amministrata: ciò è noto a tutti: lo dicono i giornali e lo lasciano capire le stesse relazioni dell'Ispettorato delle ferrovie. Di questo io ho letto l'ultima relazione ed ivi pure si hanno parole di colore oscuro. Non se ne dicono le vere condizioni, ma si lascia comprendere che se la Cassa fosse chiamata a render conto di tutta la gestione e ad adempiere ai veri uffici per cui fu istituita, il suo stato non potrebbe non produrre un grande scoraggiamento nell'animo dei ferrovieri che pagano e del Governo che contribuisce.

E badi l'onorevole ministro che dallo studio su tutto il servizio delle opere pubbliche da lui mandato all'esposizione di Palermo risulta questo: che al momento della stipulazione dei contratti il patrimonio complessivo della Cassa-pensioni oltrepassava i 48 milioni e

quello delle Casse di soccorso era di 4 milioni. Adesso a quanto ammonti questo patrimonio non lo dicono gl'ispettori, non lo dice il ministro, forse non lo saprà il Governo. Solo si desume dalla relazione, mandata alla esposizione di Palermo, che la cassa pensioni ha un *deficit* di 28 milioni e le Casse di soccorso di 6 milioni.

**Brunicardi. Magari!**

**De Felice-Giuffrida.** L'onorevole Brunicardi crede che il *deficit* sia maggiore e realmente le voci che corrono non gli danno torto: le condizioni della Cassa-pensioni debbono essere assai più deplorabili.

Onorevole ministro, non crede Ella di dovere intervenire, quando una voce circola per tutto il paese; quando i giornali parlano liberamente, quasi senza confutazione, di questo sperpero di denaro, che appartiene alla numerosa famiglia dei ferrovieri? La legge delle Convenzioni glie ne dà il diritto, ed Ella ha il dovere di far rinascere la speranza e la fede nell'animo dei ferrovieri stessi. Quello è denaro tratto dal sudore di tanti padri di famiglia, è denaro sacro, è fondo che non dovrebbe essere così malamente manomesso. L'onorevole ministro, che ha la sorveglianza di tutto l'andamento del servizio, ha maggiore responsabilità su questo punto.

Il denaro della povera gente deve essere amministrato bene! L'intervento del ministro che vi richiami l'opera degli interessati, è maggiormente reclamato da una dichiarazione che si contiene nella relazione pei lavori pubblici, dove si legge: « i soci contribuenti, e non lo Stato o le Società, debbono considerarsi come proprietari dei fondi già versati agli Istituti di previdenza. » Ora, per questi proprietari, i quali non amministrano il loro denaro e non sanno quale uso se ne faccia; per questi proprietari di un capitale così esteso, i quali non hanno altro diritto che la miseria, l'abbandono e, qualche volta, la morte, onorevole ministro, faccia qualche cosa. Elevi a personalità giuridica le Casse pensioni e di soccorso, e dia facoltà di amministrarle a coloro stessi che vi contribuiscono, che le formano, che le costituiscono col frutto del loro lavoro. Ricordo che con Regio Decreto del 26 ottobre 1875 la Cassa pensioni e di soccorso dell'Alta Italia fu già elevata a personalità giuridica. Pensi a fare lo stesso per queste Casse di pensione e di soccorso, onorevole ministro! Provveda al de-

*ficat* passato; indaghi se c'è sperpero adesso... (*L'onorevole ministro dei lavori pubblici accenna di no*). Ella nega, i giornali affermano, e pare che realmente risulti da quanto ha comunicato lo stesso Regio ispettorato...

Comunque sia, si rimedi adesso al mal fatto; si provveda; si organizzi.

Una dichiarazione, personalmente, voglio fare all'onorevole Genala: presenti un disegno di legge, per elevare a personalità giuridica queste Casse, e perchè coloro i quali vi contribuiscono, ne amministrino i capitali, ed avrà l'affetto personale dei ferrovieri.

Se Lei non penserà a presentarlo, e non credo che voglia venire meno a quest'opera di conforto e di giustizia, lo presenteremo noi, lo promuoveremo noi, per iniziativa parlamentare, e son sicuro che Lei non vorrà respingerlo.

E faccia presto: anche perchè negli statuti delle Casse pensioni c'è un articolo, credo il 28, in cui si dice che, se un ferroviere è licenziato per punizione, perdono la pensione anche la moglie ed i figli; mentre questi l'hanno ugualmente, secondo le leggi dello Stato, se il marito o il padre è un impiegato del Governo messo a riposo per colpa o per delitto.

Perdio, si vuol far fare un passo indietro alla civiltà, facendo cadere sui figli la colpa dei padri?

Siano uguali gl'impiegati ferroviari a tutti gli altri; e si vedrà che il servizio delle ferrovie procederà meglio.

Io non insisto più su questa questione. Presento un ordine del giorno, il quale è così concepito:

« La Camera, confidando che il Governo provvederà alla completa esecuzione degli articoli 103 e 98 dei capitoli delle Convenzioni ferroviarie, passa all'ordine del giorno. »

Quest'ordine del giorno son sicuro che sarà accettato dall'onorevole ministro Genala, poichè non è un ordine del giorno che io ho compilato adesso, è quello stesso che fu presentato dall'onorevole Menotti Garibaldi, e che dall'onorevole Genala fu firmato.

Io presento quindi il suo medesimo ordine del giorno.

Non credo che voglia respingere l'opera sua. Anzi son sicuro che Ella, dal suo posto di ministro, porterà ad esecuzione ciò che domandava altra volta alla Camera dal suo banco di deputato!

Ella ha fatto delle promesse, come ministro; ha avuto delle esigenze come deputato, domandando al ministro che lo seguitasse l'attuazione dell'articolo 103 della legge sulle Convenzioni ferroviarie; ora che è tornato al Ministero, attui le promesse, e traduca il suo ordine del giorno, nel più breve tempo possibile, dalla potenza all'atto.

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Non intendo certo di arrestare la discussione generale nè di fare un discorso, desidero solo di rettificare una parola pronunciata dall'onorevole De Felice.

Egli ha detto che nell'Amministrazione del patrimonio delle Casse pensioni per gli impiegati ferroviari ci è stato sperpero, e valuta questo sperpero ai 28 milioni che mancano nelle Casse, ed ai 6 milioni che mancano nelle Casse di soccorso del basso personale.

Ora questa parola sperpero è proprio fuor di luogo, anzi assolutamente erronea.

Se Lei, onorevole De Felice, si fosse trovato in questa Camera quando si discussero le Convenzioni ferroviarie, avrebbe sentito che allora il Governo, senza averne nessun obbligo, nondimeno perchè si provvedesse all'avvenire del personale ferroviario, dichiarava che i fondamenti della Cassa di soccorso e pensioni erano sbagliati, che c'era un debito di molti milioni, che alcuni facevano ascendere a 18, altri a 28 milioni, che ad ogni modo il Governo assumeva di concorrere con un determinato prelevamento sull'aumento di prodotto al pagamento di questo debito, a cominciare dal 31 dicembre 1894, e retro fino all'origine della stessa Cassa, e che la Società delle Meridionali assumeva contrattualmente un uguale obbligo per la Cassa pensioni e di soccorso della rete dipendente da essa.

Vede dunque che lo sbilancio della Cassa non viene dallo sperpero, ma da uno sproposito fatto nella costituzione, sproposito del resto comune a quasi tutte le Società di mutuo soccorso e Casse pensioni, che furono fondate senza dati di fatto e senza calcoli precisi. Lo stesso fatto è intervenuto anche a me nel 1861 e 1862 quando fondai una Società di mutuo soccorso.

Non avevo altro fondamento che alcune statistiche inglesi, e le applicai tali e quali,

ai miei operai e contadini di Lombardia. Il risultato fu, e non è meraviglia, sfavorevolissimo; ma a tempo abbiamo riparato, diminuendo un po' il premio da una parte, e dall'altra accrescendo il contributo.

Dunque, non si tratta di sperperi, ma di un errore di fondazione, al quale io ho cercato di porre riparo con le convenzioni ferroviarie.

Ma il modo con cui si cercava di provvedere a questa deficienza era fondato sopra un presunto aumento del prodotto; e, purtroppo, questo aumento di prodotto, che si verificò nei primi due anni, poi, per la mutata politica doganale, non si verificò più.

Quando si passò dal regime del libero scambio al regime protezionista, anche i proventi ferroviarii diminuirono, essendo diminuiti i trasporti.

E questi proventi diminuirono anche più per la crisi generale, la quale, purtroppo, dura ancora, e ha colpito tutti i cespiti di entrata e, più direttamente di tutti, i proventi ferroviarii.

A meglio assicurare l'avvenire della Cassa, ho escogitato la introduzione dei biglietti di ingresso alle stazioni, che non arrivai in tempo ad attuare, ma che attuò il mio successore, onorevole Saracco.

Questi biglietti ci danno 300,000 lire all'anno, che sono devolute appunto alla Cassa-pensioni dei ferrovieri.

Anche questo dimostra che lo sperpero, di cui l'onorevole De Felice ha parlato, non esiste.

Ho voluto rettificare questo fatto. Ma giacchè mi trovo a parlare sulle Casse-pensioni, aggiungerò anche qualche altra cosa.

Le Casse-pensioni dovranno avere una personalità giuridica ed essere amministrate da sè. Adesso però non ci sono gli statuti ancora approvati.

In quelli che sono allo studio furono introdotte alcune modificazioni, le quali sono state mandate per la approvazione ai Corpi che amministrano le Casse-pensioni. Quando saranno tutti approvati, allora si darà alle Casse stesse la personalità giuridica.

• L'onorevole De Felice dice che io ho fatte molte promesse. È vero.

Io dissi, che mi sarei fatto consegnare dalle Società i ruoli organici; e questi ruoli io li ho.

Dissi che avrei esaminato il regolamento;

e lo ho infatti esaminato; non ho quindi mancato alle mie promesse.

In quanto poi all'ordine del giorno che presentai e che in ultimo fu unito a quello dell'onorevole Menotti Garibaldi, esso fu provocato da una divergenza di opinione tra me e l'onorevole Saracco. Egli credeva che il Governo, in base all'articolo 103, dovesse disinteressarsi da ogni ingerenza ulteriore e rimandare tutte le questioni all'autorità giudiziaria, mentre io, nella discussione della legge delle convenzioni, sostenni che il Governo doveva, e come contraente ed anche come Governo, richiamare le Società tutte le volte che sembrasse ad esso che il reclamo dell'impiegato fosse giusto, per evitare contestazioni e liti che potevano comporsi facilmente.

Infatti, tutte le volte che mi è venuto un reclamo, l'ho sempre accettato, come nel caso che l'onorevole De Felice ha accennato.

Quanto all'amministrazione delle Casse pensioni sono d'opinione (opinione che forse qui non ho espressa, ma che ho espressa a qualcuno che s'interessava di questa materia) sono d'opinione, ripeto, che come contribuiscono alle Casse anche gli impiegati inferiori, così essi debbono concorrere altresì ad amministrarle. Mi sono proposto che tre di essi, nominati dal Governo, entrino a sorvegliare l'amministrazione della Cassa.

Da questo si vede come tuttociò che posso fare nei limiti della legge cerco di farlo e lo faccio volentieri.

A mio avviso coll'articolo 103 abbiamo dato una garanzia agli impiegati ferroviarii maggiore di quella che hanno gli impiegati dello Stato. Soltanto bisogna che il personale ferroviario se ne valga cautamente, e non intenti liti, infondate, come, per esempio, quella fatta per impedire all'amministrazioni ferroviarie di traslocare un impiegato da una stazione ad un'altra.

Ora l'articolo 103, non intendeva certo di accordare agli impiegati ferroviarii questo diritto, che essi certo non avevano sotto le precedenti amministrazioni; le quali non erano vincolate da legami di nessuna specie, nè da organici, nè da regolamenti come quelli ora vigenti. Sul resto e agli altri onorevoli colleghi risponderò a discussione generale finita.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rizzo.

**Rizzo.** Prendo a parlare nella discussione generale per fare una raccomandazione, che troverebbe forse la sua sede più opportuna al Capitolo 34, concernente le opere idrauliche di seconda categoria. L'onorevole ministro col suo sorriso benevolo, che interpreto come ottimo augurio per la mia raccomandazione, mi dimostra che ei intende già come io voglia alludere alla sistemazione dei fiumi Monticano e Livenza.

L'onorevole Socci nel suo brillante discorso si scusava testè di parlar sempre delle bonifiche, e gli pareva di poter esser paragonato a quel predicatore, che faceva sempre il panegirico di San Giuseppe. Io mi trovo nelle medesime condizioni. Ogni volta che viene in discussione il bilancio dei lavori pubblici, poichè in esso sono compresi i fiumi, sono costretto a parlare del Monticano e del Livenza; ma l'onorevole ministro, che sarà certamente molestato dalle mie parole, deve aiutarmi, non già a parlare, ma a tacere; perchè lo assicuro che, quando avrà mantenuto le promesse, che mi ha fatto, specialmente nel dicembre 1892, nessuno sarà più lieto di me di tacere.

L'onorevole ministro conosce perfettamente la questione, e sa che al suo Ministero c'è tutto un archivio relativo alla sistemazione di questi due fiumi. Egli ha ricevuto rimostranze di popolazioni, di Comuni, della Deputazione provinciale di Treviso; conosce dunque pienamente la questione, e conosce anchetutti i progetti tecnici, che sono stati approvati.

Nella seduta del 17 dicembre 1892, discutendosi il disegno di legge sulle opere idrauliche, l'onorevole ministro mi dichiarava che avrebbe preso in esame i progetti relativi a quelle opere, per fare gli studi e vedere quale fra essi meriti di avere la precedenza sull'altro, ed in quale misura si potesse fare anche pel Livenza e pel Monticano un assegnamento in bilancio, se non nel corrente esercizio, almeno nel prossimo del 1893-94, nel quale gli stanziamenti sono tutti maggiori che non nell'attuale.

Ora io domando almeno una briciola di questi aumenti pel bilancio 1893-94, e traggo anche un altro felice augurio dal fatto che in questo momento siede sul banco dei ministri l'onorevole Sani, il quale appartiene alle venete Provincie, e conosce perfettamente i loro bisogni e tutte le questioni, che si riferiscono ad esse.

Come dissi nel dicembre, e come ho detto altre volte, io non ho l'ipocrisia di dichiarare che non parlo nell'interesse del mio Collegio; dichiaro anzi che parlo esclusivamente nell'interesse del mio Collegio; perchè ho il convincimento che la causa, che propugno, sia giusta, e che sia savia politica pel ministro dei lavori pubblici di dare soddisfazione ai legittimi interessi, ai giusti reclami. A mio avviso codesto Ministero è il più politico di tutti, nel senso alto della parola, nel senso, in cui intendeva la politica Vittorio Emanuele, quando diceva che i popoli apprezzano le istituzioni in ragioni dei benefici, che ad essi arrecano. Il Ministero dei lavori pubblici può fare molto bene e molto male.

Io ho grande stima, come testè diceva l'onorevole Bonaiuto (il quale però aggiungeva che alla stima non univa la fiducia) nell'onorevole Genala, ed anche molta fiducia nel suo carattere e nella sua equanimità. Non parlo della fiducia politica, dirò così, secondaria e transitoria; parlo di quella fiducia che è ispirata dal carattere del ministro; ed io sono sicuro che egli non potrà mai essere superato da alcuno nella coscienza dei suoi grandi doveri verso tutte le Provincie italiane verso tutti i paesi, siano essi rappresentati da amici o da avversari politici del Gabinetto.

Quindi prego l'onorevole ministro ed il suo sotto-segretario di Stato di prendere finalmente in considerazione l'esecuzione necessaria ed urgente di questi lavori, dei quali i progetti tecnici sono già stati approvati dai Consigli competenti.

Spero che questo sarà l'ultimo bilancio dei lavori pubblici, in cui mi troverò nella necessità di dover parlare dei fiumi Livenza e Monticano ed anche del fiume Piave, che pure ha bisogno di lavori di sistemazione, e dei quali i progetti si stanno studiando presso il Ministero dei lavori pubblici.

Con queste parole finisco perchè non ho intenzione di fare un discorso, nè sarebbe il caso di farlo.

Il ministro ed il sotto-segretario di Stato conoscono il paese ed i suoi legittimi bisogni; ed io ripeto all'onorevole Genala che ho piena fede nella conoscenza che egli ha dei suoi doveri, e nella sua grandissima equanimità e che spero di veder finalmente mantenute le promesse fatte tante volte.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Diligenti.

**Diligenti.** I vari oratori, che mi hanno preceduto, hanno trattato diverse questioni che si riferiscono agli articoli del bilancio. Ciò mi consiglia a svolgere oggi quella interpellanza, che, fino dallo scorso dicembre ho rivolta all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e che, per essere stata insieme con tante altre rimandata così a lungo, avevo quasi dimenticata.

• Però l'argomento è di tale importanza, che io credo valga veramente la pena di trattarlo in questa discussione generale, e di richiamare su di esso tutta l'attenzione dell'onorevole ministro.

Anche io ho dovuto, come l'onorevole Rizzo e tanti altri, occuparmi molto di questo non divertente argomento delle bonifiche, e l'ho fatto nei principii, dirò così, della mia vita parlamentare, allorchando si trattava di richiamare il Governo all'adempimento di un gravissimo obbligo, che purtroppo aveva contro ogni legittima previsione dimenticato, e per cui erasi chiarito immensamente inferiore al Governo granducale, che esegui con proverbiale operosità e intelligenza a tutto suo carico, la grande opera di bonifica della maremma e della Val di Chiana.

Ma finalmente anche il Governo italiano si rammentò di cotesto suo specialissimo dovere, e la prosecuzione delle opere di Val di Chiana fatalmente negletta per lunghi anni fu inclusa nella legge del 23 luglio 1881. È vero che essa caricò i Corpi locali di una parte della spesa che fino allora lo Stato aveva sopportato e che doveva sopportare intieramente per ragioni indeclinabili e troppo conosciute. Ma ad ogni modo questa legge provide in qualche modo all'esecuzione delle opere principali e di quelle sulla riva sinistra della Chiana con la somma di 6,300,000 lire, che forse sarebbe anche del tutto bastata se le opere fossero state eseguite con quell'esattezza e con quella previdenza che purtroppo difettano nei nostri servizi pubblici e specialmente nelle opere idrauliche, come ne fa fede questo incompiuto lavoro.

Però le opere di stabile sistemazione, quasi compiute sulla riva sinistra della Chiana, mancano invece quasi completamente sulla destra, mentre la somma che fu già stanziata è esaurita ed anzi credo che sia stata sorpassata di alcune centinaia di mila lire.

Ora fra queste opere di cui si deplora lo inadempimento figurano principalmente i lavori di riordinamento dei rivi castiglionesi le quali opere hanno questo carattere speciale di gravità, che con esse si tratta di riparare a dei danni enormi cagionati esclusivamente dai lavori eseguiti dallo Stato, lavori diretti a migliorare il proprio Demanio, primachè all'utilità generale del paese, sui terreni della parte bassa della valle che poi lo Stato, or sono circa trent'anni, a bonifica pure incompiuta, ha venduto ricavandone la bella somma di 15 o 16 milioni che furono non piccolo aiuto alle strettezze del tesoro allora anche maggiori che attualmente. E cotesti beni, come il Ministero deve sapere, traevano le loro origini dalla cessione gratuita dei Comuni di fronte ai quali il Governo aveva assunto l'obbligo della bonifica e si erano grandemente migliorati, per codesti lavori eseguiti dallo Stato il quale però aveva dovuto, specie con grandiose colmate, disordinare le acque e turbare le condizioni e il benessere di vasti terreni limitrofi o soprastanti, che prima, trovandosi in condizioni di perfetta sanità, come appunto questi dell'Agro castiglionesese.

Ed è facile comprendere cotesti danni gravissimi, una volta che lo Stato dovè dare a codesti corsi d'acqua un andamento contro natura, per eseguire coteste colmate, dopo di che, rialzato il fondo del terreno sottostante, i corsi d'acqua stessi non ebbero più sfogo, come una volta, nel basso della valle. Bisognava quindi riordinarli, bisognava fare dei nuovi allacciamenti per mandarli nel punto imposto dal piano generale della bonifica. Ed a questo tendevano i lavori ordinati per la sistemazione dei rivi castiglionesi, e previsti intieramente nel disegno di legge del 23 luglio 1881, che resta costi inesequito.

Infatti l'onorevole Baccarini mi dichiarava, fino dal dicembre 1881, ossia circa tre anni almeno prima che cominciassero i lavori generali della Val di Chiana, che su coteste opere, come le più urgenti di tutte, erasi portata l'attenzione specialissima del Ministero e che già una Commissione erasi recata sopra luogo ed aveva concertato le norme principali dei progetti da eseguirsi.

Ma dal 1881 al 1893 sono decorsi 12 anni. I sei milioni e 300,000 lire destinati alle opere della Val di Chiana sono stati consumati, come dissi, ed ora si dice che non si possono proseguire i lavori e si ritardano con

ogni maniera di pretesti, come da molti almeno, non senza ragione si sospetta.

Io ho detto abbastanza, questa volta e la precedente, delle ragioni che consiglierebbero al Governo a rompere ogni indugio su questo argomento. Ma quando parlai l'altra volta mi trattenni poco o punto sulle ragioni, specialissime per l'interesse della finanza, che devono pure indurre il Governo alla massima sollecitudine.

Io ho qui oggi una piccola nota di opere, che il Governo eseguisce forzatamente, mentre si rifiuta ai lavori salutari che dovrebbe compiere. Perchè, sebbene il Governo disconosca tutti i suoi obblighi in cotesta materia, non può alterare la situazione delle cose. E questa situazione è la seguente, che il Governo, come dissi, avendo disordinato coteste acque per utile proprio, e per eseguire delle colmate in terreni suoi, ha sempre in suo potere coteste acque e deve quindi trattenerle ancora facendo dei lavori inutili, assurdi, gravosissimi e che costituiscono un danno e un pericolo per le popolazioni nonchè il più deplorabile aggravio per le finanze.

Sono tutte opere a pura perdita insomma, che non può fare che un Governo, il quale pratici una finanza da figli di famiglia. Imperocchè esse ascendono, se non erro, a una tal somma, che se il Governo invece avesse pensato sul serio a costruire l'allacciante indispensabile per provvedere allo smaltimento regolare e definitivo delle acque, il cui corso ha turbato, l'avrebbe potuto fare con coteste stesse somme, che ha speso inutilmente e malamente in questi quattro o cinque anni per non voler far nulla, resistendo a tutte le domande più legittime delle popolazioni. Infatti s'è dovuto abbandonare per 1,500 metri circa il nuovo allacciante per le acque cortonesi e il vuotabotte sotto il nuovo allacciante per immettere direttamente le acque di Montecchio nel Canal Maestro, il cui costo supera le 400 mila lire, non funziona affatto. Si è dovuto costruire delle nuove e costose e peggio che inutili colmate come quelle delle Capannaccio nella tenuta Budini Gattai; si è dovuto prolungare l'argine destro del Vingone per circa 800 metri, e costruire due ponti non che diversi vuotabotti ed altri manufatti, e affondare i ponti del ramo di Montecchio, infine spendere molti denari per l'affitto dei terreni delle vecchie e nuove colmate e per la manutenzione di scoli e di argini per le

rotte frequentissime nel recinto delle colmate. Inoltre si è obbligata, per una situazione così anormale, la Società delle ferrovie a rialzare l'argine che serve per la linea; lavoro che costò molte centinaia di mila lire e che certo si sarebbe risparmiato se si fosse fatta la costruzione del famoso canale allacciante.

Diguischè ai lavori del Castiglionesi, che secondo l'ultimo progetto che non so perchè è stato giudicato eccessivo ed erroneo (e adesso dirò di codest' altra anomalia) ascenderebbero a meno di due milioni, si sarebbe potuto provvedere forse esclusivamente col risparmio di cotesti lavori precari e dannosi piuttosto che utili che si è dovuto intraprendere per evitare una spesa definitiva e riparatrice. E cotesti lavori dovranno continuarsi o accrescersi finchè cotesta spesa non voglia farsi. Ma ho detto del progetto e dell'anomalia che si riscontra pure a cotesto proposito.

Infatti, questo progetto eseguito dal Genio civile d'Arezzo e concordato dal comune di Castiglione Fiorentino, il massimo interessato in codesti lavori, fu approvato nel 1887 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e tutto faceva sperare che dovesse in breve eseguirsi. Codesto progetto aveva invero il vantaggio di consentire, mediante una caduta al punto di allacciamento, il graduale abbassamento degli alvei dei corsi superiori e d'incassare quasi totalmente l'allacciante nel piano di campagna per modo da potervi immettere a bocca libera quasi tutte le acque dei medesimi e di avere una percorrenza tanto breve da formare una pendenza media capace di smaltire le materie anche più grosse trascinata dalle acque.

Ma cotesto progetto, dopo essere stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, come mi fu cortesemente confermato giorni sono dall'onorevole sotto-segretario di Stato, fu ultimamente annullato da una Commissione ambulante, mandata per tutta l'Italia (non però dall'onorevole Genala) per la estemporanea sistemazione di ogni maniera di corsi d'acqua. Eppure è stato provato a sazieta che le opere di Val di Chiana sono vere opere di bonifica. Che se per strappare alle popolazioni un concorso finanziario, che non si doveva loro chiedere, furono classificate come opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria, la legge del 1881 rimise un po' la questione nei suoi veri termini, affer-



mando che almeno le opere principali sono vere bonifiche e che queste bonifiche devono essere compiute dallo Stato.

Il più bello è che di questa Commissione pare facessero parte alcuni ispettori del Genio civile, che avevano approvato il progetto anteriore. La Commissione ha giudicato pertanto che il progetto sia inesequibile, e lo ha giudicato in una escursione di poche ore, mentre gli ufficiali tecnici avevano da molto tempo formato di coteste opere argomento di lunghi e severi studi sopra luogo.

Non sono tecnico, e quindi non voglio assolutamente giudicare l'operato della Commissione, ma credo che il ministro abbia corso un po' troppo ad accettare, senza neppure sottoporre nuovamente la questione al Consiglio Superiore in sessione plenaria, il verdetto di codesta Commissione ambulante ed enciclopedica e di codesti ispettori che mostrano veramente di fare un lavoro come la tela di Penelope, disfacendo oggi quello che ieri avevano fatto o approvato.

Ad ogni modo, se il ministro giudica che il progetto già adottato dal Consiglio superiore non sia eseguibile, ne ordini un altro, e lo faccia eseguire con sollecitudine: perchè non si può, dopo otto anni, di fronte a reclami così legittimi, di fronte a danni gravissimi, come quelli che sovrastano ad un territorio dei più ubertosi, ad un territorio di parecchie migliaia di ettari di magnifica pianura, disordinato, rovinato, come ho detto, dalle speculazioni dello Stato, non si può addurre sempre il pretesto che manca il progetto, che il progetto dopo che è stato approvato, si è dovuto disapprovare, non facendo insomma che trarre in lungo per acquistar tempo e finire di rovinare ogni cosa. Così non si pratica per altri lavori, che saranno utilissimi, ma che non presentano una condizione di necessità e d'obbligo sacrosanto per lo Stato come questo. Non si dice per altri lavori, che gravano assai più il bilancio dello Stato, che i fondi son finiti. Per le ferrovie, si è andati, per esempio, da 21 milioni di spesa prevista a 85 nella succursale dei Giovi.

Per quelle opere mancarono sulle previsioni ben altro dunque che poche centinaia di mila lire, che mancano per queste e con cui si provvederebbe oltrechè a una vera restaurazione economica, anche alla salute di quelle popolazioni: poichè da qualche tempo colà la malaria ha fatto ritorno e con essa la febbre

palustre che anzi nei terreni che, come dissi, non sono più in buone condizioni unicamente per le imprese industriali dello Stato, non si aveva avuto mai a deplorare.

Qui si tratta insomma di evitare danni gravissimi così economici che igienici; più che di conseguire benefizi.

L'onorevole Genala, che è pur legale distinto, m'insegna che *melior est causa eius qui certat de damno vitando, quam eius qui certat de lucro captando*.

Infine ci sono i precedenti d'un Governo non nazionale, del Governo granducale, che ha fatto proseguire sino all'ultimo giorno questi lavori e che voi non dovete far rimpiangere alle popolazioni che non possono astenersi da legittimi e sconcertanti confronti. Ci sono le stesse dichiarazioni del Governo italiano inserite nella legge del 23 luglio 1881, ed anche gli articoli del Codice civile del Regno, che fanno al Governo un obbligo preciso di eseguire questi lavori. Invero gli articoli 613 e 614 impongono ai privati come allo Stato che qui non era che un privato possessore, di provvedere alla regolare sistemazione e recapito delle acque di cui siansi serviti, per utile proprio, cagionando danni ai terreni limitrofi o soprastanti.

Pretendereste voi che lo Stato si potesse sottrarre al diritto comune, agli obblighi del suo Codice?

Talchè, se vi sono dei giudici in Italia, io credo che, portata la questione dinanzi ai tribunali, nei termini in cui si trova, questi tribunali, a forma degli articoli che ho citato, dovrebbero condannare lo Stato anche al rifacimento di tutti i danni (e sono molti e gravissimi) che provengono da questa sua colpevole inerzia, da questa dimenticanza di ogni suo obbligo.

E badate che la maggior parte di questi terreni che forse non erano per l'addietro in mano di proprietari troppo solidi, oggi sono posseduti da proprietari che hanno la forza economica per sostenere un litigio di codesta importanza, ed hanno, mi si dice, anche l'abitudine del successo in queste liti contro il Ministero dei lavori pubblici.

Dunque alle ragioni di giustizia e di rettitudine si possono aggiungere oggi anche quelle del tornaconto diretto per la finanza dello Stato.

Dopo ciò, senza dilungarmi maggiormente, credo che non mi si potrà rispondere col so-

lito veto suggerito dalle necessità finanziarie, poichè in tali condizioni cotesto veto non può essere opposto in buona fede nè sul serio da nessuno. Non è col non fare onore ai piccoli debiti, come è questo, che può restaurarsi la finanza di un grande Stato; e non è nemmeno col distruggere la prosperità di un territorio ubertoso nel bel centro d'Italia che si può sviluppare quella prosperità economica del paese, a cui il Governo attuale sembra volere affidarsi per riparare agli stessi guai finanziari dello Stato.

Non ho mai chiesto spese al Governo del mio paese quantunque le nostre Provincie non siano mai state molto favorite in opere pubbliche, tanto che la Toscana manca oggi affatto di linee ferroviarie trasversali in un territorio abbastanza esteso, ed il paese che forse nel 1859 aveva uno dei primi posti in fatto di ferrovie e di opere pubbliche, credo che sia oggi ridotto quasi degli ultimi.

Ma qui non si tratta di utilità; si tratta di suprema necessità e soprattutto di giustizia.

È vero che da un certo tempo mi pare che sia più facile ottenere favori che giustizia. Ma, ciò nonostante, non dispero, soprattutto conoscendo le buone intenzioni dell'onorevole Genala conformi all'equità dell'animo suo. E quindi voglio sperare che egli potrà fare tarda, ma piena giustizia.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciacca della Scala.

**Sciacca della Scala.** Dirò brevissime parole sopra una questione che, secondo me, ha una grande importanza per lo sviluppo della ricchezza pubblica del nostro paese. È una questione la quale si connette alla vitalità di tutte le nostre industrie; oltre che questa questione in certo modo pare a me, che offenda non poco la fede pubblica.

Io parlo dell'opera iniziata dall'onorevole Saracco e poi proseguita dall'onorevole Branca, con la quale venivano tolti alle popolazioni dei benefici che erano stati loro concessi da leggi precedenti.

In altre parole, veniva tolto il proseguimento dei lavori delle opere stradali straordinarie.

Allorchè nello scorso dicembre si discuteva la convalidazione del Regio Decreto 22 novembre 1893 per convertirlo in legge, circa un assegno che si faceva per le opere stradali, contenute nella legge del 1888; io

mi lagnava in una di quelle sedute, perchè non si era provveduto a far cessare questo stato anormale di cose; e l'onorevole sottosegretario di Stato, il quale sosteneva alla Camera quella legge, ebbe a darmi assicurazione che si sarebbe provveduto affinchè nel 1894 scomparisse l'anomalia che io deploravo; cosa del resto che era anche prevista dalla legge. Io sperava che prima delle vacanze estive, sarebbe venuto alla Camera un disegno di legge, che a questo bisogno avesse ottemperato; ma altre cure io credo abbiano impedito di portare avanti questa legge. Spero che l'onorevole ministro riconoscerà la necessità che essa sia al più presto presentata.

Non è col togliere benefici già concessi, che si può ispirare nelle popolazioni fede alle istituzioni e rispetto ai poteri dello Stato; oltrechè sospendendo i lavori già incominciati invece di risparmiare milioni e milioni, si dilapidano invece milioni e milioni, poichè non c'è chi non comprenda, come i tronchi di strade iniziati e non finiti, i tratti cominciati ma non messi in esercizio, perchè manca la continuazione, una volta abbandonati soffrono dei gravi danni e quindi richiedono il sacrificio di nuovi milioni per riparare i danni che si sono verificati.

Io credo che l'onorevole ministro consentirà che la Camera inviti il Governo a che non passi l'anno 1893 senza che il disegno di legge che io invoco sia presentato. Ed è con questa fiducia che io mi permetto di proporre un ordine del giorno del tenore seguente:

« La Camera invita il Governo a presentare entro il corrente anno la legge che deve reintegrare sul bilancio 1894-95 e seguenti i fondi stanziati con precedenti leggi per opere stradali straordinarie, e passa alla discussione dei capitali. »

Io credo che votando quest'ordine del giorno noi verremo ad adempiere un dovere che abbiamo verso quelle popolazioni, alle quali abbiamo tolto benefici che già loro avevamo dato.

**Presidente.** Non vi sono altri oratori iscritti.

*Voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** Poichè l'onorevole ministro ha dichiarato che parlerà brevemente, mi pare che possiamo continuare nella discussione.

*Voci.* Sì! sì!

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Una volta la discussione del bilancio dei lavori pubblici, permetteva al ministro di prendere con una certa facilità impegni per nuove spese. Ma le condizioni attuali del bilancio e della finanza sono tali, che a grande stento si possono eseguire nel più economico modo e con tutte le industrie che si possano trovare, ricorrendo all'aiuto dei Comuni, delle Provincie e dei Consorzi, quelle poche opere, che già da tempo sono state decretate e quelle pochissime, che per l'urgenza dei bisogni si possono rendere necessarie.

Quanto a ciò che ha detto or ora l'onorevole Sciacca della Scala, gli dirò che il Governo non avrebbe alcuna difficoltà di accettare il suo ordine del giorno. Ma esso mi pare superfluo, pensando che già nella legge-decreto per le strade ferrate v'è l'articolo 5, il quale fa obbligo al Governo di presentare un disegno di legge affinché il nuovo bilancio 1894-95 e i seguenti, abbiano i loro stanziamenti regolati da una nuova legge.

All'intento di raggiungere questo scopo l'amministrazione ha già fatto esaminare un gran numero di progetti di strade, ed il lavoro continua tanto che credo, che, dentro il 1893, il Ministero sarà in grado di presentare alla Camera i provvedimenti voluti da quella legge.

Pregherei quindi l'onorevole Sciacca della Scala di non insistere nel suo ordine del giorno e di prendere piuttosto atto di queste mie dichiarazioni.

Ciò che l'onorevole Sciacca desiderava, importa moltissimo anche al Governo, anzi è per esso indispensabile, altrimenti non si saprebbe come fare il bilancio 1894-95.

L'onorevole Baccelli ha parlato delle opere edilizie di Roma. Non entro a discutere se le cose affermate da un giornale, siano vere, oppure no.

Come dissi a lui privatamente, la pubblicazione a cui egli allude, è per me come non avvenuta. Il Governo ha preso invece in esame il rapporto della Commissione, e in base ad esso ha cominciato a prendere qualche deliberazione di massima; giacchè sto ora compilando il progetto di legge per risolvere la questione delle opere edilizie di Roma, che dipendono dal Ministero dei lavori pubblici; le quali sono il policlinico, il palazzo di giustizia, la continuazione della via Cavour

fino al suo sbocco nella piazza di Venezia, e infine il ponte, da costruirsi sul Tevere.

In questo lavoro ho in animo di determinare il modo, come queste opere debbano essere condotte a compimento, e, soprattutto, di fare un programma di costruzione ed un corrispondente programma finanziario, in guisa che non si abbia a turbare l'attuale assetto del bilancio per ciò, che concerne le opere di Roma, e si dia modo alla Camera di discutere la questione con quella ampiezza, che riputerà conveniente.

Credo quindi che l'onorevole Baccelli possa essere soddisfatto di queste dichiarazioni.

Appena compiuta l'opera, e lo sarà fra brevi giorni, la presenterò al Consiglio dei ministri, affinché possa il Governo deliberare su questa importantissima questione.

L'onorevole Diligenti ha parlato molto dei rivi Castiglionesi, e questa è una questione, senza dubbio, importante. Com'egli avvertiva dianzi, parecchie opere che sono state fatte tanto nella Chiana, come nella Maremma, non hanno raggiunto il voluto scopo, o almeno non lo hanno raggiunto in quella misura che si riteneva di potere ottenere.

Ed è appunto per questo che l'onorevole mio predecessore diede incarico ad un'onorevole Commissione di esaminare, oltrechè la questione del Reno, anche quella dei rivi Castiglionesi.

La Commissione si trovò dinanzi ad un progetto fatto, che importerebbe oltre due milioni di spesa, e parve ad essa che non fosse ben studiato.

Stando così le cose, vorrei evitare di ripetere quello che l'onorevole Diligenti ha chiamato errore, commesso già per la Maremma, e quindi ha dato ordine che venga opportunamente modificato lo stesso progetto, ed ha anche sollecitato perchè si potesse in tempo non lontano sapere che cosa si deve fare per questi rivi Castiglionesi.

L'onorevole Diligenti crede che queste più che opere idrauliche di seconda categoria debbano essere considerate come opere di bonifica. Ed io non avrei nessuna difficoltà di accondiscendere a questa idea, purchè i signori proprietari assumessero di unirsi in Consorzio, e di eseguire essi stessi le opere precisamente a quel modo che l'onorevole Socci diceva per le opere dell'Alberese.

**Diligenti.** L'obbligo lo ha lo Stato.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** L'Albe-

rese è una di quelle opere la cui natura è rimasta incerta sempre.

Ora, se lì si potesse formare un consorzio, e la Casa di Lorena...

**Diligenti.** Che c'entra la Casa di Lorena?

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** C'entra perchè il lago dell'Alberese appartiene tutto alla Casa di Lorena.

Ora, se chi è proprietario non c'entra, non so davvero chi ci possa entrare. (*ilarità*).

Ripeto dunque che se i proprietari interessati alle opere dell'Alberese si costituissero in Consorzio e mi chiedessero l'esecuzione delle opere di bonifica, e di farle dichiarare di prima categoria, lo farei, perchè credo che questa bonifica abbia il carattere di prima categoria per la sua importanza, e non avrei nessuna difficoltà a presentare per ciò apposito disegno di legge, e a fare contemporaneamente la concessione dell'esecuzione di questa bonifica, coi sussidi a termini della legge del 1886.

L'onorevole Socci ha parlato lungamente sulle bonifiche e mi ci vorrebbe un lungo discorso per seguirlo passo passo; ma io devo limitarmi a contrapporre brevemente alcune risoluzioni, piuttostochè dimostrazioni, a tutto ciò che egli ha detto.

È verissimo che fra le bonifiche ce ne sono molte di quelle classificate nel 1885 che non sono state eseguite. Ma è certo del pari che se lo Stato volesse eseguire tutte queste bonifiche, non basterebbero 300 milioni. Non è nella attuale condizione della finanza che un ministro dei lavori pubblici può chiedere centinaia di milioni per eseguire le bonifiche. E appunto correlativamente a questa condizione di cose, ho in animo di ampliare l'applicazione della legge del 1886, correggendone alcuni articoli, ed anche dando una specie di premio a coloro che intraprenderanno le bonifiche nel primo quinquennio. E un disegno di legge a questo proposito l'ho già in pronto, e lo presenterò alla Camera, sperando che con queste maggiori agevolazioni, togliendo di mezzo alcune questioni d'interpretazione che arrestano i Consorzi, e con l'aiuto della Cassa depositi e prestiti o del nuovo Istituto proposto dal Governo, o in qual'altro modo che la Camera approverà, noi potremo avviarci a fare parecchie bonifiche, incominciando da quelle da cui si possono sperare migliori risultati.

Quanto all'Agro romano, per ciò che ri-

guarda la bonifica idraulica, la massima parte è già stata fatta e non c'è che un lavoro complementare che rimane a eseguire per completare la bonifica stessa. Ma è rimasta indietro la bonifica agricola, la quale non è cosa che dipenda dal Ministero dei lavori pubblici, come non dipende interamente nemmeno dal Ministero di agricoltura e commercio. È necessario l'aiuto dei proprietari stessi.

È vero che la legge prevede il caso che il proprietario si ricusi, e provvede in questo caso con la espropriazione e poi con la rivendita dei terreni. Ma anche, per fare l'espropriazione occorrono denari, e per rivendere bisogna essere certi di non perder troppo. E poi, anche fatta la rivendita, l'introdurre una coltivazione nuova, date le condizioni della agricoltura nostra, è uno dei problemi più difficili.

Nondimeno le difficoltà della impresa, e la spesa che questa importa non devono arrestare il Governo. Già abbiamo l'esempio di una colonia, stabilitasi vicino ad Ostia, composta di romagnoli, trasferitisi colà per eseguire le opere stesse. E credo che cotesto esempio abbia molta importanza; anzi, secondo il mio modo di vedere, bisognerà fare qualche altro esperimento simile in altro luogo, anche con forme diverse, perchè questi problemi di colonizzazione che sono altamente sociali e difficilissimi in sè stessi, col capitale ancora caro come abbiamo in Italia, non possono riuscire, se non sono appoggiati dal Governo. Non si può prendere il danaro in prestito al 5 o al 6 per cento per investirlo nella coltivazione di terre che per secoli non sono state coltivate, senza prevedere una perdita grandissima e provvedervi.

Il problema è dunque molto difficile, ma appunto per ciò, bisogna cercarne in più modi e in più tempi la soluzione, perchè si possa, fatte varie esperienze, riconoscere qual è la via che più probabilmente ci condurrà a trovare il miglior sistema di bonificare questa vasta plaga.

L'onorevole Socci ha parlato anche della condotta dell'acqua potabile. Questa non può spettare al Governo, che non ha nè fondi, nè mandato di farla.

Bisogna avvertire però che dove si fanno opere di bonifica, la bonifica non si intende completamente, se non comprende anche l'acqua potabile.

Dunque, se nella bonifica dei Rii castiglionesi vi sarà bisogno di acqua potabile, l'impresa che ne assume la concessione dovrà assumersi anche la spesa per la condotta dell'acqua.

Gli onorevoli Socci e Valle hanno parlato anche dei consorzi obbligatori.

Io sto studiando una legge sui consorzi, nella quale sarà preveduto anche il caso in cui il consorzio possa esser reso obbligatorio. È una legge molto difficile a farsi, e un progetto lo avrei già pronto, ma non ne sono molto contento.

Mi permetterò anzi di mandarne le bozze a quegli onorevoli deputati, che sono pratici della materia, perchè vogliano darmi i loro lumi, affinchè lo studio possa essere più completo e fatto dai vari punti di vista delle varie Provincie, di guisa che ne abbia ad uscire non una legge buona per una Provincia sola, ma una legge che possa essere bene accettata e bene applicata in ogni parte d'Italia, e contenga appunto per ciò disposizioni diverse applicabili alle diverse condizioni dei diversi paesi.

Alle varie osservazioni fatte dall'onorevole Valle circa il canale del lago d'Orbetello al mare, con tutti quegli altri particolari che mi condurrebbero molto in lungo, posso rispondere che terrò molto conto delle sue osservazioni, non che di qualche altra di minore conto che ha fatto l'onorevole Socci.

L'onorevole Camagna mi ha fatto una interrogazione intorno al porto di Reggio. Lo posso assicurare che ho fatto studiare uno stralcio delle opere portuali di Reggio, che è anche in correlazione con la necessità di risolvere presto e bene la questione del passaggio dello stretto fra Reggio e Messina. Il progetto di massima è già fatto, ma ora ho creduto opportuno per andare più sicuro di inviare sul luogo un ingegnere, perchè veda le cose più esattamente, e mi faccia la valutazione della spesa in modo più concreto.

Spero quindi che in breve tempo si potrà dar mano al lavoro, tenendo conto per la spesa dei due stanziamenti che abbiamo, il primo nell'esercizio 1892-93 e l'altro nell'esercizio 1893-94, di circa 100 mila lire ciascuna, e della proposta che fanno i signori proprietari, che verranno espropriati, d'indugiare per parte loro quattro anni a ricevere il pagamento loro dovuto, rinunciando a qualunque

interesse durante questo tempo. Con questo espediente si potranno occupare i terreni necessari e nello stesso tempo adoperare i fondi, iscritti in bilancio, per pagare l'esecuzione delle opere.

L'onorevole Fili-Astolfone ha parlato un'altra volta del porto di Licata. E d'averne parlato di nuovo egli ha ragione, giacchè questo porto è proprio disgraziato. Ricordo che a motivo di esso dieci anni fa avevamo già una lite, e quella lite fu vinta.

Ma un po' di lavoro fatto dopo, dette argomento a una nuova lite, che non finisce mai. C'è stato di mezzo anche un arbitrato e per adesso la lite continua, malgrado l'arbitrato: di guisa che un'opera più sfortunata di questa non la saprei immaginare. Il fatto dipende un po' anche dagli errori dei progetti, e soprattutto dai soliti errori delle cave. Dapprima si afferma che c'è la cava; poi si trova che non c'è, e si propone in un altro luogo un'altra cava; poi l'impresa non vuol più saperne di quella cava e chiede di ritornare all'altra.

Tutto questo dimostra come un primo errore in un progetto ne produce una serie di altri, e con essi gravissimi inconvenienti che costano centinaia di migliaia di lire allo Stato e perdite di tempo, che permettono frattanto al mare di distruggere una parte delle opere fatte e producono nelle popolazioni quel malcontento di cui si è fatto eco in questa Camera l'onorevole Fili-Astolfone. Ora l'intenzione mia è di vedere di finirla al più presto possibile, o promovendo una sollecita soluzione della causa o provocando un'equa transazione.

Anzi dirò che l'impresa stessa cinque giorni fa m'ha dichiarato che sarebbe disposta a venire a un componimento. Sentirò fin dove le sue proposte arrivino, e qualora coincidano con quella che io chiamo equità, vuol dire che sarà meno lontano il giorno in cui finita la lite, si potranno riprendere i lavori.

L'onorevole Giuffrida, che parlò del personale ferroviario, si ebbe già da me una risposta per quanto concerne la cassa di pensioni e di soccorso pel personale.

Ora debbo aggiungere alcune altre cose intorno all'applicazione dell'art. 103. Quello articolo mirava a garantire i vari diritti del personale ferroviario e quindi ad obbligare le Società a prenderlo tutto, a conservare gli stipendi del personale ed a presentare per

esso un organico, fondendo insieme le varie amministrazioni e quindi anche, per quanto era possibile, gli stipendi e le altre condizioni.

In quanto al personale, esso fu dalle Società ricevuto tutto, e quindi i dubbi esposti dall'onorevole Valle debbono essere subito dilegnati, giacchè furono mantenuti in servizio perfino gli operai.

In quanto agli stipendi l'onorevole Giuffrida teme che siano stati diminuiti.

A tale riguardo veramente non è facile fare quei confronti individuali che sarebbe necessario di fare per asserir nettamente quel fatto. Giacchè non bisogna dimenticare che noi avevamo quattro ordini diversi di amministrazione ferroviaria: Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule e quindi quattro ordinamenti diversi per gli impiegati. Gli uni avevano e stipendi e indennità differenti dagli altri, e c'era una varietà immensa di norme; gli uni erano a ruolo, gli altri, come quelli delle Calabresi, non avevano nessun ruolo; gli uni avevano una cassa, gli altri no; e alcuni erano ancora trattati col sistema dei soccorsi.

Ora tutta questa difformità era difficile ridurla ad unità. Non basta prendere per esempio la cifra degli stipendi e dire: questa è minore di quella che avevano prima. Per giudicare se sia vero, bisogna tener conto non del solo stipendio ma anche delle indennità.

Per esempio il macchinista è pagato poco come stipendio, ma ha tutte le indennità di percorrenza, più l'economia sull'olio, sul carbone e via discorrendo.

Non potrei così su due piedi improvvisare una risposta a ciascuna delle osservazioni dell'onorevole Giuffrida. Sarebbe necessario di fare un vero e proprio confronto di tutti questi vari elementi. Ma quello che risulta in blocco dai dati dell'amministrazione è che le Società hanno aumentato la spesa del personale, la Mediterranea di sei milioni, l'Adriatica di cinque, di guisa che la media degli stipendi è aumentata di quasi cento lire per ogni impiegato per l'Adriatica, di più che cento lire per la Mediterranea e di venti per la Sicula. Questo nell'insieme, ma poi bisognerebbe confrontare categoria per categoria, e quindi individuo per individuo, per giudicare se sia stato aumentato o diminuito il suo stipendio, o se sia rimasto nelle stesse con-

dizioni. Questo studio non si può fare che caso per caso, ed è per ciò che a quei signori che si credono lesi, dico che possono ricorrere; vedrò nel caso concreto se sono stati violati i loro diritti.

Si è parlato dell'organico. Ora gli organici sono stati presentati, e sono stati presentati anche gli stati nominativi, come erano nel 1885. Ma qui ci è un equivoco: la legge garantisce solo gl'impiegati che il Governo ha consegnato alle Società, e questa garanzia non si può estendere, come si pretende, anche agli impiegati che le Società hanno assunto per loro conto.

Il caso citato dall'onorevole De Felice è quello di un impiegato preso provvisoriamente, a cui si dice: se volete rimanere in servizio bisogna che vi contentiate di un altro posto.

L'onorevole De Felice si meraviglia come essendo prima in una categoria superiore quell'impiegato si sia fatto scendere ad una inferiore.

La cosa può essere avvenuta, ma quell'impiegato non è garantito dalla legge del 1885 perchè diventato impiegato ora; non è fra quelli che lo Stato ha ceduto. E a ogni modo non fu cacciato; gli si è detto: qui c'è un posto, se lo volete; se non lo volete, non avendo altri posti disponibili, non vi possiamo tenere.

La questione che qui possiamo fare è questa:

L'articolo 103 delle Convenzioni, nelle sue linee fondamentali, è stato osservato? Senza dubbio. Nell'applicazione sua all'individuo, può darsi che ci sia qualche cosa da dire. E per ciò che, se verranno reclami, io non risponderò: andate ai tribunali; bensì gli esaminerò volentieri e con la maggiore attenzione. Ecco quale era l'indole e il senso dell'ordine del giorno che presentai con l'onorevole Menotti Garibaldi.

**De Felice Giuffrida.** Chiedo di parlare.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Quanto alla riduzione delle ore di lavoro, l'onorevole De Felice ne ha parlato unicamente in forma accademica: perchè ha riconosciuto che il Governo non può obbligare le Società nè altri a ridurre ad otto le ore di lavoro. Ma anche teoricamente, la riduzione delle ore di lavoro è un problema che non può essere risolto dappertutto allo stesso modo.

A ciascuna quantità di otto ore di lavoro

fatto, non corrisponde sempre una uguale quantità di lavoro prodotto; l'energia del lavoratore muta immensamente dall'Italia, alla Francia e all'Inghilterra. In generale, per esempio, un lavoratore inglese, in otto ore, fa quanto un lavoratore italiano in dodici. Ma la questione è così vasta e deve essere considerata sotto tanti aspetti, che non intendo di entrarci neanche per incidenza.

L'onorevole Picardi mi ha parlato dei bisogni di ampliamento che vi sono in varie stazioni, specialmente della rete Sicula; ed ha detto: come intende il Governo di provvedervi? Ecco: i bisogni delle stazioni della rete Sicula, come anche delle altre reti sono di varia natura. Vi sono bisogni di ampliamento che provengono dall'innesto delle nuove linee; perchè ogni strada nuova che vien fatta, mette capo in una stazione; e bisogna ampliarla. Poi la strada porta con sè le sue locomotive; e bisogna ampliare anche i depositi delle locomotive. Poi queste locomotive e il resto del materiale rotabile, hanno bisogno di riparazioni, e con 6 o 7000 chilometri di strade complementari ora aperte all'esercizio, è evidente che le officine di prima non bastano più, e bisogna ampliarle. Occorrono dunque spese per l'ampliamento dei binari, per l'ampliamento dei fabbricati, per l'ampliamento dei depositi e per quelli delle officine.

La legge del 1888 con cui furono concesse in costruzione parecchie linee alle Società esercenti ha provveduto a molte cose; ma nè essa, nè la legge del 1879 hanno espressamente provveduto alle officine e ai depositi di locomotive. Io ritengo che la legge, dando ciò che è necessario per costruire le linee, intendeva naturalmente anche di dare quello che occorreva per le officine e per le locomotive. Ma, nell'eseguire la legge, a questi due scopi non si è assegnato niente. E ci vorrebbero ora due o tre milioni per riparare a questa dimenticanza.

Questa è una delle cause dell'aumento di spesa.

L'altra causa è quella dell'aumento del traffico. E a provvedere ai bisogni di questo aumento di traffico era destinata una parte delle somme dell'allegato B, che doveva bastare alle esigenze dei primi quattro anni.

Al resto dovevano provvedere le Casse patrimoniali, le quali, per le note ragioni, non hanno avuto i redditi che si credeva, e sul continente non hanno potuto funzionare

che in piccola parte. Funziona però la Cassa della rete sicula, con la quale ho potuto autorizzare per l'ampliamento delle officine a Messina, senza bisogno di fare imprestiti o contratti con le Società; è bastato di eseguire il contratto così com'è.

Ma l'onorevole Picardi ha detto: questo non basta, ci sono anche altre stazioni a cui occorre di provvedere.

Infatti non nego che, tanto per questa di Messina, come per altre stazioni, è necessario di provvedere. E questa necessità il Governo l'ha riconosciuta, e ha già concretato in un disegno di legge, per i bisogni urgenti delle tre reti. E se questo disegno di legge ancora non è stato presentato, la colpa è, più che mia, delle circostanze.

Il Ministero però ha attraversato tante situazioni difficili, e gli rimangono ancora da superare tante difficoltà, che non si può pretendere che abbia provveduto a tutto. La sua vita è stata sempre travagliata e incerta. E quando si agitano questioni gravi, quando sorgono ardue difficoltà, queste naturalmente colpiscono tutto il Governo e non solo una parte di esso.

Ad ogni modo, come diceva, ho già concretato un disegno di legge col quale ho cercato di provvedere non soltanto ai bisogni di nuovi lavori, ma anche di semplificare l'andamento amministrativo delle Casse.

Ma per escogitare e proporre una soluzione di tutte le questioni ferroviarie aveva bisogno che il mercato monetario fosse un po' in calma. Quando ecco che sorge inopinatamente la questione delle Banche, la quale ha avuto la sua influenza anche sul problema delle linee complementari.

La legge m'impone di presentare dentro il 1893 i provvedimenti per ultimare la costruzione delle ferrovie complementari, e il Governo sarà certamente in grado di presentarli entro il 1893; ma avrei avuto desiderio di presentarli prima.

Il problema è gravissimo e ho già dovuto incominciare a far studiare di nuovo varie linee; ma ad ogni modo posso assicurare che entro il 1893, probabilmente entro il mese di novembre, la legge sulle ferrovie complementari sarà indubbiamente presentata. In questa legge ho in animo di comprendere anche ciò che occorre pel completamento indispensabile della Parma-Spezia.

La legge definisce la linea *Parma-Spezia*, con diramazione a *Sarzana*.

Dunque la legge ha prescritto che si debba andare a *Sarzana*, e l'onorevole Pellerano ha ragione di dire che non solamente c'è la prescrizione, ma in parte anche si è cominciato ad eseguirla. Si sono fatte le espropriazioni, si sono fatte le occupazioni di terreno, e si sono anche acquistate parte delle rotaie.

Ma la questione è che non ci sono fondi; qui sta l'inconveniente grave. Come faccio a domandarli con una quantità di bisogni così urgenti ed impellenti? Spero però che l'indugio sia breve, perchè realmente la *Parma-Spezia* perde in gran parte il suo obiettivo quando non abbia quest'altro piccolo tronco, il quale potrà costare al più due milioni, e forse costerà meno.

L'onorevole Picardi ha parlato anche dei treni che dalla *Sicilia* vengono anche a *Napoli* e *Roma*, e ne ha lamentato la grande lentezza. Veramente la velocità è doppia di quella che egli suppone. I treni percorrono non 20, ma 40 o 45 chilometri all'ora. Non è certo molto, e questa velocità potrebbe essere aumentata; ma bisognerebbe incominciare a sopprimere qualche fermata; ed allora, essendovi un treno solo, si ha l'inconveniente che il servizio pubblico ne patisce.

Poi la linea non permette una grande velocità. Per esempio, dove avvenne quella sciagurata frana di *Grassano*, non è possibile correre molto, tanto che si è dovuto sopprimere un treno diretto da *Napoli* a *Brindisi* appunto per le condizioni della linea.

La questione è gravissima; è inutile dissimularselo. Fare economie, e contemporaneamente fare nuove linee, e provvedere alla manutenzione di quelle in esercizio con un bilancio, quale è ridotto il mio, è una cosa proprio impossibile.

Mi industrio quanto so e posso per vedere di misurare i bisogni in ragione della loro urgenza e importanza, e cercare nei ceppi in cui mi ha messo il bilancio dello Stato di fare quel più che si può.

E quando qualcuno viene a chiedere qualche spesa divento un piccolo *Belisario* e dico: datemi il vostro obolo; perchè diversamente il mio bilancio non può da solo reggere questo peso. Ma è un bilancio che alla lunga per andare avanti bisognerà aumentarlo, ovvero trovare qualche altra via per alleggerirlo dalla spesa e nello stesso tempo provvedere al-

l'opera, come appunto intendo fare per le bonifiche.

Vedrò se studiando l'orario invernale (giacchè quello estivo ormai è fatto) si potrà introdurre qualche miglioramento. Ma una grande accelerazione si avrà solamente quando sarà aperta l'*Eboli-Reggio*; contemporaneamente alla quale spero sarà aperta anche tutta la *Messina-Palermo*. Riguardo a questa linea sono d'accordo con l'onorevole Picardi, che dovendosi fare il servizio dello stretto conforme alla legge, bisognerà provvedere agli approdi in modo migliore di quello attuale, tanto dalla parte di *Reggio*, quanto dalla parte di *Messina*, senza di che sarebbe impossibile far passare i vagoni attraverso lo stretto. Ed a me pare che la spesa per il materiale potrebbe senz'altro essere messa a carico delle due linee *Eboli-Reggio* e *Messina-Patti-Cerda*; perchè una linea finisce là dove si incontra con l'altra.

È evidentemente se questa linea deve imbarcare i suoi vagoni sui pontoni bisogna che vada fino al mare, e per questo è chiaro che non occorre una legge per questo; ma ad ogni modo se occorresse, non avrò difficoltà a presentarla. Del resto c'è uno studio della *Mediterranea*, ed è su quel progetto che sto per combinare definitivamente una convenzione per determinare la spesa, che del resto non è grande.

L'onorevole *Buonajuto* ha parlato della *Circum-Etnèa*.

Questa è una strada di 4<sup>a</sup> categoria, che fu concessa ad un consorzio che ha a capo il Comune di *Catania*, il quale ne ha fatta la sub-concessione, ad una impresa. Subito si sono incominciate a fare delle varianti; e di variante in variante siamo arrivati a un punto che davvero non si raccapezza più, quello che il Comune ha consentito di variare e quello a cui non ha consentito. Di là contestazioni d'ogni maniera, e l'impresa ha tratto profitto da queste varianti; le quali si pretende che in parte sieno state ideate piuttosto nell'interesse suo che in quello delle popolazioni. Sarà anche vero, ma io dico: E il Consorzio perchè vi ha consentito? Non doveva consentire.

Quanto poi a vedere che la strada presenti le necessarie garanzie di sicurezza e corrisponda a tutti gli obblighi del contratto e della legge sulle opere pubbliche, il Governo se ne deve occupare e se ne occuperà, con



una vigilanza tanto severa, che non consentiremo certo l'apertura della linea se essa non sarà bene costruita. Ma prima d'intervenire ad impedire una variante che è stata approvata dal Consorzio, occorre studiare a fondo la questione, la quale è così aggravata che non posso ancora rendermene conto abbastanza chiaramente.

Ripeto intanto all'onorevole Buonajuto che prenderò in esame la cosa, e che quanto alla solidità della costruzione non ammetto eccezioni, e arriverò fino a fare smantellare le opere, che non corrispondano agli obblighi che ha il concessionario, ed alle prescrizioni della legge.

Così pure all'onorevole Licata posso dire che nel disegno di legge che verrà presentato sarà provveduto anche alla Castelvetro-Porto-Empedocle. All'onorevole Torelli farò una eguale dichiarazione; ma per lui posso aggiungere che la Sondrio-Tirano essendo una linea di carattere locale che richiede una spesa non ingente, essa potrebbe venire utilmente chiesta in concessione da un Consorzio per 70 anni e col sussidio di tremila lire al chilometro.

Allora essa potrebbe essere costruita con una certa sollecitudine, mentre col progetto di legge dovrò aver riguardo a non aggravare troppo i bilanci futuri. E d'altra parte queste linee locali non potrebbero andare avanti a quelle già incominciate a cui mancano i fondi per portarle a compimento. Oltre a che vi sono linee che hanno una massima importanza nazionale e che bisogna mettere avanti a tutte. Quindi, ripeto, queste strade di 4ª categoria che hanno un carattere essenzialmente locale, potrebbero utilmente essere chieste in concessione dagli interessati, e venire così in breve tempo costruite. Ma dico questo come un semplice consiglio; non come un *fin de non recevoir*.

L'onorevole Pellerano mi ha parlato della stazione di Carrara; ed io prendo atto di quanto egli ha dichiarato cioè che il Comune è disposto a concorrere nella spesa. Se l'utilità e l'urgenza dell'opera sarà riconosciuta, terrò conto del concorso del Comune per classificarla fra quelle stazioni che possono essere costruite.

Quanto al Monticano di cui ha parlato l'onorevole Rizzo, con i fondi già autorizzati dalla Camera qualche cosa potrà esser fatto

ma non tutto. Frattanto il progetto è in esame.

Non ho sentito interamente il suo discorso; e se qualcosa ho dimenticato, egli potrà ricordarmelo in occasione della discussione del capitolo relativo. Se sarà il caso, completerò allora le mie dichiarazioni per rispondere alle sue osservazioni.

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

### Risultamento di votazioni.

**Presidente.** Dichiaro chiuse le votazioni, ed invito gli onorevoli segretaria numerare i voti.

*(I segretari numerano i voti).*

Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Modificazioni degli articoli 2 ed 8 della legge 6 dicembre 1888 circa la ripartizione degli affari fra le due sezioni penali della Corte di Cassazione di Roma (emendato dal Senato):

Presenti e votanti . . . . .	216
Maggioranza . . . . .	109
Voti favorevoli . . . . .	172
Voti contrari . . . . .	44

*(La Camera approva).*

Autorizzazione alle provincie di Lecce e Piacenza ed a vari comuni di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il rispettivo limite triennale 1884-86:

Presenti e votanti . . . . .	218
Maggioranza . . . . .	110
Voti favorevoli . . . . .	170
Voti contrari . . . . .	48

*(La Camera approva).*

Affrancamento dei censi, canoni, livelli ed altre prestazioni dovute al demanio dello Stato:

Presenti e votanti . . . . .	216
Maggioranza . . . . .	109
Voti favorevoli . . . . .	181
Voti contrari . . . . .	35

*(La Camera approva).*

Spesa straordinaria per l'adattamento del

palazzo ex-Contarini in Padova a sede della scuola di applicazione degli ingegneri:

Presenti e votanti . . . . .	217
Maggioranza . . . . .	109
Voti favorevoli . . . . .	174
Voti contrari . . . . .	45

(La Camera approva).

### Interrogazioni e interpellanza.

**Presidente.** Comunico alla Camera le seguenti domande di interrogazione:

« Il sottoscritto desidera d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere quali provvedimenti intenda prendere in favore di quei maestri comunali della provincia di Salerno, che non vengono pagati dai loro Comuni da moltissimo tempo.

« Agnetti. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, se intenda ritirare o mantenere l'ordine telegrafico di sospensione dei lavori per l'impianto di un polverificio in Concorezzo, e se reputa legittima l'azione governativa, svoltasi a sola richiesta di un proprietario di terreni confinanti, dopo che la prefettura di Milano ebbe già ad usare della facoltà concessale dall'articolo 30 del regolamento per l'esecuzione della legge di Pubblica Sicurezza.

« Mapelli »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia sui ritardi e sulle irregolarità, che, malgrado le date assicurazioni, ancora si verificano nel processo aperto per la duplicazione di una serie di biglietti consorziali da lire mille.

« Luzzatto Attilio, Colajanni Napoleone. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della guerra sull'abbandono in cui lascia lo storico Castello di Scilla.

« Tripepi »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro guardasigilli per sapere da lui quali siano le cause, per le quali i reati di corruzione e di brogli elettorali sono oramai divenuti così frequenti, e se egli creda che all'insufficienza della legge od alla negligenza dei magistrati si debba attribuire il deplora-

vole fatto che cotesti reati di azione pubblica non sono mai ricercati d'ufficio dall'autorità giudiziaria, ed in ogni caso restano quasi sempre impuniti.

« Turbiglio S. »

Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno a termini del regolamento.

Leggo ora la seguente domanda d'interpellanza:

« I sottoscritti domandano di interpellare il ministro dell'interno sulle ingerenze, arbitri e violenze commesse nel collegio elettorale di Sora e sull'arbitrario scioglimento del Consiglio comunale di Arpino.

« Casilli, Socci, Cavallotti, N. Colajanni. »

Prego l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, di voler dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

**Giolitti, presidente del Consiglio.** Accetto questa interpellanza, e domando che sia iscritta nell'ordine del giorno al posto, che le spetta secondo l'ordine di presentazione.

**Presidente.** Sta bene.

Annunzio alla Camera che furono presentate due proposte di legge, l'una d'iniziativa degli onorevoli Baccelli, Badini, Tittoni ed altri, l'altra degli onorevoli Giovagnoli, Garibaldi, Baccelli, Ostini ed altri, che saranno trasmesse agli Uffici perchè, se credono, ne autorizzino la lettura.

La seduta termina alle 7.30.

### Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazioni.
2. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Condono delle penali e sovrattasse per contravvenzioni alle leggi concernenti le tasse sugli affari, l'imposta di ricchezza mobile e l'imposta sui fabbricati. (175)

Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 237,000 su alcuni capitoli, e di diminuzioni di stanziamento per somma eguale su altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1892-93. (183)

Approvazione di maggiori assegnazioni su alcuni capitoli per lire 808,500 e di diminuzioni di stanziamenti per egual somma su altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1892-93. (185)

3. Verificazioni di poteri. — Elezioni contestate dei collegi di Serradifalco e di Albano.

4. Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1893-94. (31)

Discussione dei disegni di legge:

5. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1893-94. (33)

6. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1893-94. (30)

7. Sul tiro a segno nazionale. (113)
8. Reclutamento dell'esercito. (112)
9. Sulla elezione dei sindaci. (88)
10. Aggregazione del comune di Rocca di Cambio al mandamento di Aquila negli Abruzzi (159)
11. Infortuni sul lavoro.
12. Prescrizione dei biglietti consorziali e già consorziali da lire 5 e 10. (150)
13. Approvazione di variazioni allo stanziamento di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1893-93. (184)

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore dell'ufficio di revisione.*

---

Roma, 1893. — Tip. della Camera dei Deputati.

